

Zusammenfassung der empfohlenen strategischen Vorgehensweisen und wichtiger Einzelmaßnahmen in den fünf Modellstädten:		
Barrieren	Durchlässigkeit der die Altstadt umschließenden oder abriegelnden Einbahnstraßen-, Straßen-, Eisenbahn- oder Straßenbahnführung herstellen	Rendsburg 1.3 Jena 1.3 + 1.4 + 2.3 Marl 2.2 Eisenach 1.4 Chemnitz 1.16
Gehwege	Beläge ausbessern	Chemnitz 1.4 + 2.3
	angeschnittene Treppenstufen sichern	Chemnitz 1.5
Wegenetz	von der Stadtmitte zu den angrenzenden Stadtteilen	Marl 2.1 Jena 2.3
	Einbindung von grünen und blauen Wegen	Marl 2.1 + 2.2 Eisenach 2.2 Chemnitz 1.9 + 2.1
	schwerpunktmäßig auch die Alltagswege einbinden	Eisenach 2.1
Durchwegungen	deutlicher herausarbeiten, Trampelpfade beachten	Eisenach 2.3 Chemnitz 1.6
Wegweisung	neues Wegweisungssystem und Stadtpläne	Marl 2.4
	verbessern und erweitern	Jena 3.1 Chemnitz 1.8 + 2.2
Ausstattung	mehr Sitzgelegenheiten und mehr öffentliche Toiletten	Marl 3.3 Rendsburg 3.4 Eisenach 3.4 Chemnitz 1.11
	Werbeträger auf Fußverkehrsflächen zurückhaltener genehmigen und überprüfen	Rendsburg 3.3 Eisenach 3.3
	Müllentsorgung besser organisieren	Eisenach 3.3
	Spielplatzmangel beheben	Chemnitz 1.10
Tunnel	besser ausleuchten	Jena 3.2 Chemnitz 3.3
Barrierefreiheit	der aus der Stadt herausführenden touristischen Wege	Eisenach 2.4
Querungsanlagen	kurze und direkte geradlinige Wege	Marl 2.3 Chemnitz 1.13 + 2.5
	Hecken und andere Sichtbehinderungen entfernen	Marl 2.3
	Absperrgitter entfernen	Eisenach 3.1
Ampeln	verkehrsabhängig schalten und Wartezeiten verkürzen	Eisenach 3.2 Chemnitz 1.14 + 2.4
Radverkehr	Maßnahmen zur Verminderung der Geschwindigkeiten von Radfahrern auf gemeinsamen Konfliktflächen	Rendsburg 2.3
	Radverkehrsförderung unter Einbeziehung der Belange des Fußverkehrs umsetzen	Jena 2.2
	so weit wie möglich vom Fußverkehr trennen und Radverkehrsflächen auf Gehweg-Niveau minimieren	Marl 3.2 Marl 3.2
Öffentlicher Personennahverkehr	bessere Verknüpfung der Zuwegungen	Jena 2.4
Autoverkehr	Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten überprüfen	Rendsburg 2.2
	Parken regeln und überprüfen	Rendsburg 2.5 Chemnitz 1.12
	Fahrstreifenbreiten vermindern	Chemnitz 1.16 + 2.6
Schilderbrücken	im Stadtbereich entfernen	Chemnitz 1.17 + 2.6
Dreiecksinseln	weitestgehend entfernen	Marl 3.1 Rendsburg 2.2
Tempo 30- Zonen	Abbiegespuren entfernen	Marl 3.1
	Schilder an die Kreuzung heranziehen	Chemnitz 1.18
Winterdienst	Überprüfen und evtl. neu regeln	Chemnitz 1.19

Im Einzelnen:

Fazit: MARL	
Wie fußgängerfreundlich ist die Stadt schon jetzt und wo gibt es Defizite?	
1.1	In der Erläuterung zur Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes ist zwar das „Radroutennetz“ als Beispiel genannt, nicht aber ein Fußwegenetz oder ein Fußwegekonzept. (15) Genau daran aber mangelt es.
1.2	Marl ist insgesamt eine autogerechte Stadt in der der Radverkehr zumindest teilweise zu Lasten des Fußverkehrs gefördert wurde. Dies ist aber kein „Alleinstellungsmerkmal“, sondern bundesweite Realität.
1.3	Konkrete Defizite gibt es darüber hinaus in der Hauptsache durch a) ungenügende (gefühlte) Verkehrssicherheit und Komfort an Querungsanlagen, b) nicht vorhandene Sichtbeziehungen und c) eine fehlende Wegweisung.
Wie könnte eine mögliche strategische Vorgehensweise zur Förderung des Fußverkehrs in der Stadt aussehen?	
2.1	Voraussetzung ist eine Push + Pull Strategie. Es wird also nicht ausreichen, den Umweltverbund zu fördern (pull), es müssen auch Maßnahmen umgesetzt werden, die den Komfort und die Reisegeschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs antasten (push).
2.2	Die vorliegenden Analysen könnten bereits der erste Schritt für ein Fußwegenetz sein. Es sollte darum gehen, a) die Wegeverbindungen von Stadtmitte in die anderen Stadtteile schrittweise zu verbessern. Diese Untersuchungen und Maßnahmen sollten b) bis in die Kernbereiche der Stadtteile weiter geführt werden. Daran anknüpfen sollte c) eine noch gezieltere Auswahl von Wegeverbindungen mit den Hauptfußwegeverbindungen in die Stadtteile unter Einbeziehung von grünen Wegen (z.B. entlang der Bäche, Trampelpfade, etc.)
2.3	Ein besonderes Augenmerk sollte darauf gerichtet sein, mehr gesicherte und freie Querungsanlagen zu schaffen und dafür zu sorgen, dass diese für den Fußverkehr a) möglichst kurze und b) durchgängige Wege anbieten sowie c) die Sichtbeziehungen zum motorisierten Individualverkehr MIV gewährleisten.
2.4	Im Rahmen der Schaffung eines geschlossenen Fußwegenetzes sollte unbedingt auch ein Wegweisungssystem eingerichtet und mehr Stadtpläne ausgehängt werden.
2.5	„Wir stellen in die Mitte: Bildung und Erziehung (Schulen aller Art), Bewegung (Flanieren und Sport), Medien (Grimme-Institut), Kultur (Skulpturen) und Konsum (Marler Stern)!“ Dies könnte kaum eine andere Stadt in Deutschland von sich sagen und so sollte die Stadtmitte auch deutlicher beworben werden.
2.6	Dennoch sollte „nachgebessert“ werden, es fehlen Genussangebote in der Stadtmitte, die zum Gehen anregen (Restaurant, Cafe, Eisdielen, Stadtmitte-Kino, Bewegungsplatz z.B. Forumsplatte, Angebote im „Marler Stern“, etc.)
Was könnte oder sollte die Stadt außerdem in die Wege leiten?	
3.1	In den Hauptverkehrsstraßen im Osten und Süden der Stadtmitte sollten schrittweise die Dreiecksinseln und in dem sonstigen Straßennetz, soweit wie möglich und insbesondere in Tempo-30-Zonen, die Abbiegespuren rückgebaut werden.
3.2	Das Konzept der gemeinsamen und der getrennten Geh- und Radwege ist zu überdenken. Insbesondere in den Kreuzungsbereichen sind die Radverkehrsflächen auf Gehwegniveau zu minimieren und auf Brücken und in Tunneln sind die Wege zumindest abschnittsweise an den Konfliktstellen zu trennen.
3.3	Außerhalb der engen Stadtmitte mit City-See und Skulpturenpark sollten mehr Sitzgelegenheiten und öffentlichen Toiletten angeboten werden.

Welche Veränderungen der Rahmenbedingungen würden die Stadt in ihrem Vorhaben unterstützen, bzw. was fehlt im Baukasten der möglichen Infrastrukturelemente für die Förderung des Fußverkehrs?	
4.1	In den Regelwerken fehlen konkrete Angaben für Flächen, auf denen sich Rad- und Fußverkehr kreuzen.
4.2	In den Regelwerken fehlen Hinweise für die möglichst einzuhaltende maximale Entfernung zwischen Querungsanlagen und die Verminderung von Umwegen.

Fazit:	Rendsburg
Wie fußgängerfreundlich ist die Stadt schon jetzt und wo gibt es Defizite?	
1.1	Rendsburg ist zumindest in der sehr kleinen Altstadt für Fußgänger und Radfahrer recht komfortabel begehen- bzw. befahrbar.
1.2	Das Leitsystem und die „Blaue Linie“ sind für Gäste der Stadt eine gute Orientierungshilfe.
1.3	Probleme haben Fußgänger allerdings, sobald sie die Altstadt auf einer für sie günstigen bzw. kurzen Wegeverbindung verlassen möchten.
Wie könnte eine mögliche strategische Vorgehensweise zur Förderung des Fußverkehrs in der Stadt aussehen?	
2.1	Will die Stadt ihre selbstgesteckten Ziele im Gesamtverkehrsplan (28) erreichen, sollte sie sich zukünftig auf die Durchlässigkeit des die Altstadt umschließenden Einbahnstraßen-Systems konzentrieren, d.h. auf die Straßenquerungen und Unterführungen.
2.2	Dabei sollte unbedingt über die Möglichkeiten zur besseren Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs und über den Rückbau von Dreiecksinseln nachgedacht werden.
2.3	Darüber hinaus sollten die Konfliktmöglichkeiten zwischen den Fußgängern und den Radfahrern vermindert werden, wobei die Geschwindigkeit auch des Radverkehrs im Innenstadtbereich eine große Rolle spielt.
2.4	In Tempo-30-Zonen sollten die Fahrspurbreiten überprüft und nach Möglichkeit verringert werden.
2.5	Im Stadtteil Neuwerk ist in den Nebenstraßen ein benutzbares Gehwegsystem zu schaffen. Dabei sind die parkenden Fahrzeuge die größte Herausforderung.
Was könnte oder sollte die Stadt außerdem in die Wege leiten?	
3.1	Punktuell ist die Wegesituation am nordöstlichen Bahnhofsausgang den Bedürfnissen des Fußverkehrs anzupassen.
3.2	Am Bahnhofsausgang und an möglichst vielen weiteren Stellen, z.B. an der „Blauen Linie“, sollten Orientierungspläne aufgestellt werden.
3.3	Die Aufstellung von Werbeträgern sollte zurückhaltender genehmigt und überprüft werden.
3.4	Es sollte geprüft werden, an welchen Stellen in den Fußgängerzonen und an den grünen Wegeabschnitten zusätzliche Sitzgelegenheiten angeboten werden können.
Welche Veränderungen der Rahmenbedingungen würden die Stadt in ihrem Vorhaben unterstützen, bzw. was fehlt im Baukasten der möglichen Infrastrukturelemente für die Förderung des Fußverkehrs?	
4.1	Die Aussage im Regelwerk, dass Fußgängerüberwege „in Tempo 30-Zonen in

	der Regel entbehrlich“ sind, ist zu entfernen.(25) Auch bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h können bei der Straßenquerung Unfälle mit schweren Folgen für die Fußgänger geschehen.
4.2	In den Regelwerken fehlen konkrete Angaben für Flächen, auf denen sich Fuß- und Radverkehr kreuzen und Hinweise, mit welchen Maßnahmen die Geschwindigkeit des Radverkehrs an kurzen Engstellen reduziert werden kann.

Fazit:	Jena
Wie fußgängerfreundlich ist die Stadt schon jetzt und wo gibt es Defizite?	
1.1	Jena hat mit seiner kompakten Innenstadt und den Grünzügen sehr gute räumliche Voraussetzungen sowie mit seinem herausragenden hohen Anteil des Fußverkehrs am Modal Split auch den deutlichen Bedarf, sich als eine fußgängerfreundliche Modellstadt weiterzuentwickeln.
1.2	Die Leitlinien für die zukünftige Mobilität in Jena, die zurzeit im Entwurf vorliegen, beinhalten für den Fußverkehr konzeptionellen Handlungsbedarf und zeigen im Wesentlichen bereits die Kernbereiche für Struktur- und Service-Maßnahmen auf.(23)
1.3	Es mangelt der Stadt allerdings an deutlich herausgearbeiteten und geführten sicheren und komfortablen Querspangen für den Fußverkehr zwischen der Innenstadt, ihren Naherholungsgebieten an der Saale und dem Stadtteil Wenigenjena auf der anderen Saale-Seite. Für das Stadtmarketing könnte der Slogan „Aus dem Paradies nach Jena!“ verwendet werden.(24)
1.4	Neben der Überwindung der derzeitigen Barrierewirkung durch die Nord-Süd-Verkehrsachse (Bahn, Hauptstraßen, Straßenbahnen) ist auch der Fußverkehr entlang dieser Achse bisher unzureichend berücksichtigt worden.
Wie könnte eine mögliche strategische Vorgehensweise zur Förderung des Fußverkehrs in der Stadt aussehen?	
2.1	In der vorliegenden Betrachtung ist deutlich geworden, dass eine gezielte Förderung des Fußverkehrs in Jena kaum Auswirkungen auf die Reisegeschwindigkeit im Autoverkehr hätte.
2.2	Jena hat noch die Chance, eine Radverkehrsförderung unter Einbeziehung der Belange der Fußgänger umzusetzen.(25) Ein großer Mangel beim Radverkehr sind die fehlenden Querungsmöglichkeiten von Straßen; dies führt derzeit zu einer Übernutzung der Fußverkehrsflächen (Durchgänge, Haltestellen-Bahnsteige, Engstellen). Deshalb ist eine möglichst zeitgleiche Strategieentwicklung und Umsetzung sinnvoll.
2.3	Zur strategischen Förderung des Fußverkehrs wird die Betrachtung eines ausgewählten Fußwegenetzes empfohlen, in dem die Überwindung der Verkehrsachse und die Querspangen (siehe 1.3) an zentraler Stelle stehen sollten.
2.4	Darüber hinaus sollte ein Augenmerk auf die Verknüpfung des Fußverkehrs mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt gelegt werden, denn die Kunden kommen hauptsächlich zu Fuß.
2.5	Abwägungsprozesse bedeuten nicht, dass man die Belange einer Verkehrsart gänzlich ausklammern darf, so wie es derzeit insbesondere bei den Bundesstraßen festgestellt wurde. Der Bund hat die Regelwerke selbst eingeführt, hat sich auf Bundesstraßen auch daran zu halten und sollte von den Kommunen auch in die Pflicht genommen werden.
Was könnte oder sollte die Stadt außerdem in die Wege leiten?	
3.1	Im Rahmen der Schaffung eines geschlossenen Fußwegenetzes sollten unbedingt auch ein Wegweisungssystem eingerichtet und mehr Stadt- und

	Grünflächen-Übersichtspäne ausgehängt werden.
3.2	Die Unterführungen der Bahngleise sollten besser ausgeleuchtet werden, evtl. mit ansprechenden Farbeffekten und LED-Lichtkunst.
3.3	Bei Planung von Kampagnen zur Verbesserung des Verkehrsklimas, sollten a) die „jugendlich-sportlichen“ Radfahrer zu mehr Aufmerksamkeit gegenüber Fußgängern, Kindern und älteren Menschen ermutigt werden und b) die Kraftfahrer auf die Vorrangregelung des Fußverkehrs beim Abbiegevorgang hingewiesen werden.
<p>Welche Veränderungen der Rahmenbedingungen würden die Stadt in ihrem Vorhaben unterstützen, bzw. was fehlt im Baukasten der möglichen Infrastrukturelemente für die Förderung des Fußverkehrs?</p>	
4.1	In den aktuellen Regelwerken fehlen Hinweise für die möglichst einzuhaltende maximale Entfernung zwischen Querungsanlagen und die Verminderung von Umwegen.
4.2	Die Kriterien für nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte in den Regelwerken müssen die Belange des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit stärker berücksichtigen.
4.3	Sämtliche Regularien für Stadtstraßen müssen auch auf Bundesstraßen gelten. Die Sonderregelungen z.B. zur Gehwegbreite und die Kostenaufteilung bei Um- und Neubauten zulasten der Kommunen sind abzuschaffen.(26)
4.4	Für Übergänge von Straßenbahngleisen sollte zukünftig deutlicher die Umsetzung von Markierungen herausgestellt werden, so wie sie für Radwegquerungen oder Geschwindigkeitsreduzierungen mittlerweile üblich sind.
4.5	Die generelle Ablehnung von Fußgängerüberwegen an Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper ist unter Berücksichtigung ausländischer Erfahrungen zu überdenken.(21)

Fazit:	Eisenach
<p>Wie fußgängerfreundlich ist die Stadt schon jetzt und wo gibt es Defizite?</p>	
1.1	Die Stadt hat das Geschick gehabt, schon vor vielen Jahren ein Planungsbüro zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes zu beauftragen, welches sehr zukunftsorientierte und nachhaltige Planungsrichtungen vorgab.(11) Sie sollte darauf aufbauend den VEP weiterentwickeln und den VEP-Innenstadt 2002 im Bereich der Maßnahmen konkretisieren.(24)
1.2	Die Stadtverwaltung war in den letzten Jahrzehnten ganz offensichtlich ernsthaft und zumindest teilweise auch erfolgreich darum bemüht, die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt zu senken und damit ein angenehmeres Verkehrsklima zu schaffen.
1.3	Eisenach verfügt bereits über zahlreiche Fußgängerübergänge, möchte gerne weitere auch in Tempo 30-Straßen und Tempo-30-Zonen einrichten; fühlt sich dabei allerdings durch die Regelwerke und deren Auslegung durch die Baulastträger eingeschränkt.(25)
1.4	Die größte Herausforderung nördlich der Innenstadt dürfte die Überwindung der Barrieren durch die Bahnlinie und die Straße „Rennbahn“ darstellen.
1.5	Ein weiteres großes Problem sind die von Straßenkreuzungen und Einmündungen zurückversetzten Fußgängerquerungen selbst in unbedeutenden Nebenstraßen und gar vor Tempo-30-Zonen.(5)
<p>Wie könnte eine mögliche strategische Vorgehensweise zur Förderung des Fußverkehrs in der Stadt aussehen?</p>	
2.1	Wir würden empfehlen, in erster Priorität die Alltagswege der Bürgerinnen und Bürger zu analysieren, daraus Empfehlungen für ein priorisiertes Wegenetz abzuleiten und Schritte für die zeitliche Umsetzung aufzustellen. Die Bürgerinnen

	und Bürger interessieren sich weniger für die Wartburg, als vielmehr für die verkehrssichere und komfortable Begehrbarkeit von Wegeachsen für die Alltagsmobilität.
2.2	Dennoch ist dabei die Wahrnehmung für die zurückzulegenden Wege sehr wichtig, d.h. es sollten unbedingt alle möglichen „grünen“ Wege an der Hörsel, am Mühlengraben und zu den Naherholungsgebieten (Stadtpark, Göpselkuppe, Sophienhöhe, Helltal etc.) einbezogen werden.
2.3	Dabei sind die durchaus vorhandenen Durchwegungen oder Abkürzungen abseits von den Straßen deutlicher herauszuarbeiten.
2.4	Die Gäste von Eisenach und Umgebung wollen auch aus der Stadt heraus spazieren oder wandern und deshalb sind die entsprechenden Wege nicht nur gut auszuschildern, sondern auch Schritt für Schritt sicher, barrierefrei und möglichst komfortabel zu gestalten.

Was könnte oder sollte die Stadt außerdem in die Wege leiten?

3.1	Absperrgitter sollten so weitgehend wie möglich aus dem Stadtbild verschwinden.(26) Wenn sie in begründeten Ausnahmefällen doch verbleiben sollen, dürfen sie zumindest in den Randbereichen neben Querungsanlagen nicht zusätzlich als Werbeträger verwendet werden, um die Sichtbeziehungen von Kindern und Rollstuhlfahrern mit den Kraft- und Radfahrern nicht zu beeinträchtigen.
3.2	Die Lichtsignalanlagen sind verkehrsabhängig zu schalten, Wartezeiten bei nicht vom Kraftfahrzeugverkehr ausgenutzten Grünzeiten sind zu verringern.
3.3	Auch temporäre Behinderungen des Fußverkehrs sind verkehrssicherheitsrelevant. Deshalb muss bei geringen Gehwegbreiten die Genehmigung zur Aufstellung von Werbeträgern oder Auslagen eng begrenzt bleiben. Es ist ernsthaft darüber nachzudenken, wie die Entsorgung so organisiert werden kann, dass der Fußverkehr weiterhin ermöglicht wird.
3.4	Es sollte geprüft werden, an welchen Stellen in den Fußgängerzonen und an den grünen Wegeabschnitten zusätzliche Sitzgelegenheiten angeboten werden können.
3.5	Bei der Planung von Kampagnen zur Verbesserung des Verkehrsklimas sollten die Kraftfahrer auf die Vorrangregelung des Fußverkehrs a) an Fußgängerüberwegen und b) bei Abbiegevorgängen hingewiesen werden.

Welche Veränderungen der Rahmenbedingungen würden die Stadt in ihrem Vorhaben unterstützen, bzw. was fehlt im Baukasten der möglichen Infrastrukturelemente für die Förderung des Fußverkehrs?

4.1	Die Aussage im Regelwerk, dass Fußgängerüberwege „in Tempo 30-Zonen in der Regel entbehrlich“ sind, ist zu entfernen.(25) Auch bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h können bei der Straßenquerung Unfälle mit schweren Folgen für die Fußgänger geschehen.
4.2	Auch ist die Mindestanzahl der querenden Fußgänger bei der Einrichtung von Fußgängerüberwegen hinderlich, da grundsätzlich jeder Fußgänger Anspruch auf eine möglichst sichere Straßenquerung hat.(27)

Fazit:	Chemnitz	
1. Wie fußgängerfreundlich ist die Stadt schon jetzt und wo gibt es Defizite?		
1.1	Die Stadt Chemnitz hat in den letzten Jahrzehnten ihr Straßenbahnnetz reorganisiert, modernisiert und erweitert. Das „Chemnitzer Modell“ mit seinem Regionalbahnanschluss bis ins Zentrum, die Zentralhaltestelle sowie viele hervorragend eingerichtete Haltestellen sind deutschlandweit herausragende Infrastrukturmaßnahmen, die den Kunden dienen, die weitestgehend zu Fuß unterwegs sind.(39)	Beispiele und Fotos: (8) + (9)
1.2	Die Anbindung an das überregionale Bahnnetz lässt allerdings zu	(4)

	wünschen übrig.	
1.3	Die Stadt hat an zentralen Stellen bei Neu- und Umgestaltungen teilweise vorbildliche Leitsysteme für Menschen mit Einschränkung der Sehfähigkeit eingerichtet.(40)	(5) - (8) + (10) + (186)
1.4	Aufgrund der historischen Gegebenheiten sind allerdings sehr viele Gehwegbeläge in Fußverkehrsflächen durch unebene Pflasterungen und Schadstellen nicht barrierefrei für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.(41)	(22) – (24)
1.5	Als gefährlich eingestuft werden angeschnittene oder nicht erkennbare Treppenstufen . Hier sollte schnellstmöglich Abhilfe geschaffen werden, wobei die farbliche Hervorhebung nicht ausreichend ist, es müssen Bodenindikatoren verwendet werden.(42)	(10) + (42) + (43) + (51) + (53) + (68)
1.6	Leider gibt es häufig unklare Wegführungen sowie nicht erkennbare und durch städtebauliche Brachen führende Durchwegungen. Diese Defizite können nur durch einen flächenhaften Fußverkehrs-Check offengelegt und analysiert werden.	(34) + (35) + (52) + (77) + (79) + (80) + (111) + (114) + (116) – (119) + (128) + (129) + (132) + (141) + (142)
1.7	Beim Ausbau des Wegesystems sollten sogenannte Trampelpfade ausfindig gemacht und einbezogen werden.	(38) + (121) + (136) + (185)
1.8	Die Wegweisung für den Fußverkehr ist häufig schwer wahrnehmbar, teilweise ungünstig platziert oder gar beschädigt.(18) Außerdem fehlen öffentliche Stadtpläne.	(4) + (5) + (7) + (11) + (37) + (40) + (50) + (59) + (65) + (69) + (70) + (76) + (182) + (183)
1.9	Die Stadt hat bereits an verschiedenen Stellen zumeist kurze „ grüne Wegeverbindungen “ geschaffen. Es fehlt allerdings ein zusammenhängendes Netz angenehmer und zumindest teilweise grüner Wege und die Herausarbeitung von Wegeverbindungen zwischen den kleinen Grünanlagen und Plätzen in der Innenstadt.(43)	(25) + (26) + (100) + (102) + (103) + (107) – (109) + (125) – (127) + (135) + (143) – (145) + (151) + (152)
1.10	Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die Dichte der öffentlichen Kinderspielplätze familiengerecht ist. Hierzu gab es diverse Beschwerden von Passanten.	(30) + (31) + (36)
1.11	Offensichtlich werden auch häufigere Sitzgelegenheiten vermisst.	(78) + (87) + (105)
1.12	In den dicht bebauten und bewohnten Gebieten ist das Gehwegparken und das Parken auf halböffentlichen Flächen teilweise ein Problem, aber längst nicht so massiv, wie in vielen anderen deutschen Städten.(44)	(22) + (153) + (154) + (156) + (177)
1.13	An leider sehr vielen Stellen sind die Übergänge an Kreuzungen und Einmündungen nicht geradeaus durchgeführt, die Querungsanlagen sind mitunter recht weit in die Straße zurückversetzt. Die Umwegempfindlichkeit von Fußgängern ist aber sehr groß.(10)	(21) + (93) + (94) + (122) – (124) + (170) – (172) + (175) – (178) + (185) + (187) + (188) + (189)
1.14	Die Wartezeiten an Ampeln sind offensichtlich ein Problem (12) und es ist zu prüfen, ob nicht an manchen Stellen auf Ampeln verzichtet werden kann.	(27) + (33) + (99) + (112) + (113) + (133) + (157) – (159)
1.15	Dabei ist die Frage zu klären, ob die Grünen Blechpfeile nicht bis auf sehr weniger Ausnahmen entfernt werden können, weil diese Regelung den Fußverkehr und besonders Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gefährden kann.	(64) + (71) + (72) + (102) + (163)
1.16	Die Stadt hat bereits an verschiedenen Stellen Fahrbahneinengungen vorgenommen, sollte aber stringent dieses Prinzip weiterverfolgen. Will man die Stadt ergehbar machen und damit lebenswerter, muss der öffentliche Raum wieder als solcher erkennbar sein. Derart breite Straßenschneisen im Innenstadtbereich sind nicht fußverkehrsfreundlich.	(14) – (17) + (58) + (66) + (88) + (89) + (94) – (96) + (108) + (110) + (130) + (139)
1.17	In diesem Zusammenhang, und das ist für die Stadt Chemnitz kein Nebenschauplatz, wird dringend empfohlen, Schilderbrücken (19) und überdimensionierte Wegweisungen und Werbeträger für den Autoverkehr nach und nach zu entfernen. Sie sind in Chemnitz so auffällig, dass sie dem Image der Stadt schaden.	(63) + (84) + (85) + (90) + (97) + (101) + (130) + (131)
1.18	Im Nebenstraßensystem sind die zurückversetzten Tempo 30-Zonen-Schilder deutlich dichter in den Bereich der	(165) – (168) + (173)

	Straßenkreuzungen und Einmündungen aufzustellen.(32)	
1.19	Der Winterreinigungsdienst der Stadt scheint zu funktionieren. Dagegen wird die Räum- und Streupflicht der öffentlichen Verkehrsbetriebe und vieler privater Grundstücksbesitzer offensichtlich ungenügend kontrolliert und durchgesetzt.(45)	(2) + (55) + (56) + (179) – (181) + (189) + (190)
1.20	Durch die Zerstörung der Stadt im Krieg, aber auch durch eine heute nicht mehr verfolgte städtebauliche Vision hat das Stadtensemble stark gelitten. Man kann zwar deutliche Gegenmaßnahmen wahrnehmen, was aber noch immer fehlt, ist die Berücksichtigung der Wahrnehmung von öffentlichen Räumen und Baukörpern aus der Sicht der Fußgängerinnen und Fußgängern. Hier stimmen häufig die Dimensionen nicht oder es werden Sichtachsen vernachlässigt.	(60) – (63) + (67) + (73) – (76) + 81) – (83) + (91) + (92) + (104) + (137) + (138) + (146) – (148)

2. Wie könnte eine mögliche strategische Vorgehensweise zur Förderung des Fußverkehrs in der Stadt aussehen?

Die vorangestellten 20 Aspekte waren eine Zusammenfassung der Herausforderungen an die Infrastruktur, die bei den Begehungen und beim Workshop ermittelt wurden. Daraus abgeleitet werden in folgenden Punkten erste Empfehlungen, wie an eine strategische Förderung des Fußverkehrs in Chemnitz herangegangen werden könnte. Wichtig ist dabei, dass umgesetzte Maßnahmen auch von der Zielgruppe wahrgenommen werden und sie öffentlich darstell- und diskutierbar sind.

2.1	Es wird empfohlen, die bereits vorhandenen grünen Wegeabschnitte weitgehend barrierefrei zu einem Wegenetz zusammenzufügen.(46) Dieses Wegenetz sollte von vorneherein so angelegt werden, dass die um das Zentrum herum liegenden Stadtviertel durch Stichwege fußläufig anzubinden sind. In diesem Zusammenhang sind alle Baumaßnahmen kontraproduktiv, die das Zentrum noch stärker „einmauern“ als dies schon jetzt der Fall ist. Die derzeit noch freien Zugänge und Flächen sollten begrünt und als Durchgänge stärker herausgearbeitet werden.	
2.2	Damit eng verbunden sollte die Wegweisung für Fußgängerinnen und Fußgänger überprüft, die Masten mitunter sichtbar aufgestellt und die sehr schmalen Schilder durch eine grellfarbige Banderole mit der Meter-/Zeitangabe ergänzt werden. Als ein erster Schritt sollten im Stadtplan des Tourismusverbandes die Fußverbindungen genauer dargestellt werden.(47)	
2.3	Die Stadt sollte durch ein Gehwegsanierungsprogramm versuchen, die sehr abwechslungsreichen und für Chemnitz typischen Beläge von Fußverkehrsflächen auszubessern und sie dabei so weit wie möglich zu erhalten. Damit verbunden werden könnte die Erfassung von Defiziten und die Erweiterung der angebotenen Sitzgelegenheiten.	
2.4	Stichpunktartige Messungen haben ergeben, dass zu lange und teilweise auch nicht mehr richtliniengerechte Wartezeiten an Lichtsignalanlagen den Fußverkehr verlangsamen und dadurch den Komfort und auch die Verkehrssicherheit herabsetzen.(48) Hier wird ein gesonderter Ampel-Check empfohlen, um fußverkehrsgerechtere Lösungsvorschläge einzubringen.	
2.5	Zukünftig sollte darauf geachtet werden, Querungsanlagen im direkten Verlauf der Gehwegführungen anzulegen. Von der Kreuzung oder Einmündung abgesetzte Querungen sollten Schritt für Schritt entsprechend verändert werden.	
2.6	Eine der größten Herausforderungen für Chemnitz sind die überaus breit wirkenden Verkehrsschneisen und ihre offensichtliche Autoorientiertheit bei der Wegebeschilderung und der Ausrichtung von Werbungen in der Innenstadt. Diesem Eindruck sollte die Stadt durch weitere Fahrstreifeneinengungen und Begrünungsmaßnahmen entgegenwirken. Die Verkehrszeichenbrücken sollten möglichst bald aus der Innenstadt verschwinden.	

3. Was könnte oder sollte die Stadt außerdem in die Wege leiten?

Die wesentlichen Defizite wurden bereits in den 20 Punkten des ersten Abschnittes zusammengefasst. Hier werden nur noch drei empfohlene Einzelmaßnahmen angefügt:

3.1	Die Querung der Straßenbahnschienen über den Gehweg in der Straße der Nationen gegenüber der Heinrich-Zille-Straße sollte so bald wie möglich barrierefrei und sicherer ausgebildet werden.	(19) + (20)
-----	---	-------------

3.2	Die Pkw-Zufahrt für das Aussteigen direkt vor dem Haupt-Bahnhofsangang sollte unbedingt aus der Hauptgehrichtung des Fußverkehrs in die Seitenlage verlegt werden.	(44) – (47)
3.3	Für den Tunnel unter dem Hauptbahnhof zum Sonnenberg-Viertel wird eine bewegte Lichtinstallation vorgeschlagen	(12) + (13)