

Fußverkehrsförderung in Jena

Workshop 1: Wo stehen wir, und wo wollen wir hin?



Jena, den 24. April 2017

Moderation: Dr. Viktoria Wesslowski

Veranstaltet von der Stadtverwaltung Jena und dem Fachverband Fußverkehr FUSS e.V.



I. Einleitung

Der vorliegende Bericht ist eine Zusammenfassung der Ergebnisse des Workshops „Fußverkehrsförderung in Jena“, der am 24. April 2017 in der Stadtverwaltung Jena stattfand.

Dieser Workshop wurde von der Stadtverwaltung Jena in Zusammenarbeit mit dem Fachverband Fußverkehr FUSS e.V. ausgerichtet. Bei diesem Workshop ging es zunächst um eine Bestandsaufnahme der aktuellen Situation und die Entwicklung einer gemeinsamen Vision für die Fußverkehrsförderung in Jena. Hierzu wurden von den 22 TeilnehmerInnen gemeinsam Ideen zu Zielen für die Fußverkehrsförderung, zu bereits gut funktionierenden Aspekten, zu Herausforderungen und Barrieren und zu entsprechenden Lösungsansätzen erarbeitet und diskutiert.

Der Workshop fand im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für kommunale Fußverkehrsstrategien“ statt. Ziel dieses Projektes ist es, notwendige Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene zu sammeln und zu einem Leitfaden weiterzuentwickeln. Das Projekt wird vom Fachverband Fußverkehr FUSS e.V. durchgeführt und vom Umweltbundesamt und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit bis Ende März 2018 gefördert.

II. Die Methode

Der Workshop wurde mit der Ketso-Methode durchgeführt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops aus der Verwaltung, der Politik sowie von Verbänden arbeiteten gemeinsam in vier gemischten Gruppen, die über den gesamten Workshop zusammenblieben. So entwickelten sich bereits im Laufe des Workshops interessante Gespräche zwischen den Teilnehmerinnen und Teilnehmern und damit ein Verständnis für andere Perspektiven, das die zukünftige Zusammenarbeit aller Beteiligten und Betroffenen erleichtern soll.

In einem mehrstufigen Verfahren wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dazu aufgefordert, Meinungen und Ideen auf Karten aufzuschreiben und mit ihrer Gruppe zu diskutieren. Jede Gruppe hatte eine Arbeitsunterlage, auf der im Laufe des Workshops alle Karten angebracht wurden. So konnte kein Beitrag verloren gehen.

Themen-Zweige auf der Arbeitsunterlage dienten dazu, die Diskussion in den Gruppen zu strukturieren. Folgende Themen waren vorgegeben:

- Infrastruktur/ Fußwegeverbindungen
- Aufenthaltsqualität/ Atmosphäre
- Bewusstsein/ Image des Fußverkehrs
- Akteure/ Zusammenarbeit
- Verkehrssicherheit

Zusätzlich gab es einen Blanko-Zweig, damit die Workshop-TeilnehmerInnen zusätzliche Themen selbst definieren konnten.

Blätter, die thematisch zusammengehörten, wurden auf der Arbeitsunterlage gruppiert, wie zum Beispiel Herausforderungen und die dazu erarbeiteten Lösungsvorschläge. Durch diese Gruppierung konnte in der nachfolgenden Analyse der Diskussionsverlauf gut nachvollzogen werden.

Schließlich gab es die Möglichkeit, wichtige Ideen zu priorisieren. Diese sind im letzten Teil des Berichts inhaltlich aufgearbeitet. Alle Karten wurden nach dem Workshop digitalisiert, und der Datensatz im .xls-Format liegt diesem Bericht bei.

III. Der Ablauf

Im Folgenden wird der Ablauf des Workshops präsentiert.



Schritt 1: Gelb für die Vision

Es ist 2027. Jena hat 10 Jahre Fußverkehrsförderung hinter sich. Nehmen Sie den allerbesten Fall an. Was wäre umgesetzt, gelöst, erreicht? Wie würde es in Jena dann aussehen? Notieren Sie Elemente einer Vision für Jena.



Schritt 2: Braun für das Fundament

Was funktioniert bereits gut?

- Orte, wo man gut zu Fuß gehen kann?
- Gelungene Maßnahmen?
- In welchen Bereichen funktioniert die Fußverkehrsförderung bereits gut?



Schritt 3: Grau für die Herausforderungen

Welche Hemmnisse gibt es, die Menschen in Jena davon abhalten zu Fuß zu gehen? Welches sind die Hemmnisse, die eine strategische Fußverkehrsförderung behindern?



Zwischenschritt: Priorisierung der Herausforderungen

Bitte priorisieren Sie gemeinsam vier graue Karten, zu denen Sie Impulse einer anderen Gruppe möchten, und erklären Sie Ihre Entscheidung, wenn Sie möchten, auf weißen Kommentar-Karten. Sie können nun an den nächsten Tisch wechseln und dort Ideen zu den Herausforderungen entwickeln.



Schritt 4: Grün für Lösungsvorschläge

Welche Lösungsansätze gibt es für die Herausforderungen und Hemmnisse? Entwickeln Sie zunächst Lösungsvorschläge für den fremden Tisch und wechseln Sie dann an Ihren Tisch zurück. Diskutieren und ergänzen Sie die Lösungsvorschläge, die Sie an Ihrem Tisch vorfinden.



Abschluss: Priorisierung aus allen Karten

Sie bekommen nun fünf gelbe Häkchen-Symbole, mit denen Sie Ideen (gleich welcher Farbe) priorisieren können. Wenn Sie möchten, erklären Sie Ihre Entscheidung auf weißen Kommentar-Karten.

IV. Ergebnisse

Insgesamt wurden in Jena 302 Karten geschrieben. Die folgende Tabelle zeigt die Aufteilung auf die Themenzweige und die Schritte des Workshops, die den Farben der Blätter entsprechen.

Themenzweige:	Workshop-Schritte:	Vision	Resourcen	Herausforderungen	Lösungsvorschläge	Kommentare	Summe
Infrastruktur/ Fußwegeverbindungen		34	18	40	21	11	124
Aufenthaltsqualität/ Atmosphäre		28	14	0	0	2	44
Bewusstsein/ Image des Fußverkehrs		11	3	16	11	3	44
Akteure/ Zusammenarbeit		6	0	5	5	2	18
Verkehrssicherheit		18	5	3	0	2	28
Umwelt + Städtebau		6	16	10	0	1	33
Investitionen		1	1	0	0	0	2
Blanko		0	0	5	4	0	9
	Summe	104	57	79	41	21	302

Tabelle 1: Anzahl entwickelter Ideen aufgeschlüsselt nach Themen und Schritten



Abbildung 1: Ein wichtiges Ziel des Workshops war es, miteinander ins Gespräch zu kommen.


V. Priorisierte Karten nach Themengebiet


Jede Gruppe hatte die Möglichkeit, vier Herausforderungen zu priorisieren, zu denen sie sich Ideen von einer anderen Gruppe wünschte. Diese sind in den folgenden Tabellen mit den roten Ausrufungszeichen gekennzeichnet. Am Schluss des Workshops bekam jede Gruppe fünf gelbe Häkchen-Symbole, mit denen die wichtigsten Ideen (gleich welcher Farbe) priorisiert werden konnten. Im Folgenden werden die 28 priorisierten Karten (acht sind doppelt priorisiert) präsentiert. Wenn diese Karten auf der Arbeitsunterlage mit anderen Karten gruppiert waren, ist die gesamte Gruppierung dargestellt, um den Kontext in die Analyse mit einzubeziehen. Da alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer unabhängig voneinander ihre Ideen aufschrieben, können bestimmte Aspekte durchaus mehrmals vorkommen. Die Mehrfachnennung unterstreicht die Bedeutung dieser Aspekte.

A. Infrastruktur/ Fußwegeverbindungen

Am Themenzweig Infrastruktur/ Fußwegeverbindungen wurde mit 124 die weitaus höchste Anzahl Ideen entwickelt. Während davon 34 Karten Elemente einer Vision für die Fußverkehrsförderung in Jena waren, wurden auch 40 Herausforderungen mit 21 Lösungsvorschlägen erarbeitet.

Ein bedeutendes Thema an diesem Themenzweig waren der Platzmangel und die daraus resultierenden Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsarten. Dem Element einer Vision von ausreichend breiten Gehwegen wurden die Herausforderungen des Platzmangels für Fußgänger und der Enge Jenas gegenübergestellt. Allerdings wurde hier direkt darauf hingewiesen, dass nicht der Platzmangel, sondern die Nutzung und die Verteilung des Platzes problematisch seien. Mehrere Gruppierungen nannten weniger Platz für Stellplätze oder PKW als Lösungsansatz. Parkhäuser in der Stadt wurden kontrovers diskutiert.


1. Die Vision	ausreichend breite Gehwege mind. 2,50m	
3. Herausforderungen	kein Platz für Fußgänger	
4. Lösungsvorschläge	Platz haben wir, Stellplätze sind teilweise zu viele	

1. Die Vision	Klare Trennung des Fuß- und Fahrradweges	
3. Herausforderungen	Jena ist zu eng/ zu klein ...	
4. Lösungsvorschläge	weniger Fläche für PKW	
4. Lösungsvorschläge	Parkhäuser	



Kommentare ... NICHT die Lösung!


1. Die Vision	Auf Gehwegen würde praktisch nicht mehr geparkt -> private Kfz würden kostenpflichtig abgestellt	
---------------	--	--

Aus der Problematik der begrenzten zur Verfügung stehenden Fläche ergeben sich „Konflikte mit anderen Verkehrsarten“. Diese Herausforderung wurde priorisiert und mit der Anmerkung versehen, dass Fußgänger ungeschützt seien und daher wohl besondere Aufmerksamkeit verdienen.


3. Herausforderungen	Konflikte mit anderen Verkehrsarten	
Kommentare	Fußgänger sind ungeschützte Verkehrsart	


Spezifisch wurden Konflikte mit dem Radverkehr diskutiert, insbesondere in Fußgängerzonen. Zur Frage der Trennung von Fuß- und Radverkehr gab es keine Einigkeit. Gute alternative Angebote für den Radverkehr zu schaffen, wurde als Lösung vorgeschlagen. Auch die Anzahl Fußgänger und deren Selbstbewusstsein zu steigern, wurden als Lösungsansätze diskutiert.

3. Herausforderungen	Konkurrierende Interessen der Verkehrsarten	
3. Herausforderungen	Konflikte mit Radverkehr	 
4. Lösungsvorschläge	gute alternative Angebote für den Radverkehr	
4. Lösungsvorschläge	Mehr Fußgänger	

3. Herausforderungen	Radverkehr in Fußgängerzonen	
Kommentare	Keine Einigkeit zu Trennung Rad/Fuss	
4. Lösungsvorschläge	mehr Selbstbewusstsein der Fußgänger prägen	
1. Die Vision	Radverkehr freie Innenstadt -> dafür Radrिंग	

Das Thema Topographie wurde von zwei Arbeitsgruppen als bedeutendes Hemmnis herausgestellt. Infrastruktur, wie zum Beispiel Schrägaufzüge, Rolltreppen oder Seilbahnen, könnte helfen, die Höhenunterschiede zu überwinden. Allerdings wurde auf den hohen Investitionsaufwand solcher Infrastruktur hingewiesen. Die Höhenunterschiede positiv herauszustellen, wurde als weitere Lösung vorgeschlagen.



3. Herausforderungen	Topografie in Jena ist Hemmnis	
3. Herausforderungen	die Berge ... Bergviertel ...	
4. Lösungsvorschläge	Schrägaufzüge, Rolltreppen, Seilbahnen? VISION	
Kommentare	eher nicht -> hohe Investition	



3. Herausforderungen	Topografie	
4. Lösungsvorschläge	Topografie ist für Fußgänger weniger entscheidend, E-Bike hilft	
Kommentare	E-Bike am Steiger die Treppen hoch?	
4. Lösungsvorschläge	positiv herausstellen	

Als drittes Thema an diesem Zweig wurden Ampeln sehr kontrovers diskutiert. Kurze Wartezeiten für Fußgänger und flexible Ampelphasen wurden als Elemente einer Vision für Jena vorgebracht. Dagegen wurden zu kurze Ampelphasen für Fußgänger, nicht verkehrsunabhängige Schaltungen sowie fehlende Fußgängerfurten und die daraus resultierenden Umwege über drei Seiten des Knotens kritisiert. Die Optimierung sei sehr einseitig am Kfz-Verkehr orientiert.



Allerdings, so eine doppelt priorisierte Herausforderung, seien die Detektion und somit die Optimierung von Ampelschaltungen für Fußgänger schwierig. Auf den Vorschlag, die Ampelphasen auf 45 Sekunden statt 90 Sekunden zu verkürzen (auch doppelt priorisiert), wurde mit der Sorge reagiert, Rückstau auszulösen. Die erarbeiteten Lösungsvorschläge tendierten zu einer Priorisierung

des Fußverkehrs. Das schließt auch eine kritische Betrachtung der derzeitigen Bevorrechtigung des ÖPNVs mit ein.

1. Die Vision	kurze Wartezeiten für Fußgänger an Ampeln	
1. Die Vision	flexible Ampelphasen	
3. Herausforderungen	LSA Optimierung für FG schwierig - Detektion -	 
3. Herausforderungen	teilweise zu kurze Ampelphasen für Fußgänger	
4. Lösungsvorschläge	Prioritäten setzen (zugunsten FG)	


3. Herausforderungen	Ampeltanz um Kreuzungen [Skizze eines Knotens mit drei Pfeilen als Querungen um die Kreuzung, an denen man jeweils warten muss]	
3. Herausforderungen	Ampeln NICHT verkehrabhängig, d.h. warten ohne Kfz	
Kommentare	Kontraproduktiv: Großteil der Anlagen ist verkehrabhängig	
3. Herausforderungen	Rote Ampeln	
3. Herausforderungen	Ampelphase MAX. 45 Sekunden, nicht 90 Sekunden!	 
Kommentare	Optimierung sehr einseitig auf Kfz orientiert	
Kommentare	Würde zu erheblichem Rückstau führen	
4. Lösungsvorschläge	ÖPNV-Bevorrechtigung kritisch betrachten	
4. Lösungsvorschläge	es gibt viele Stellen, die nicht FG-gerecht geschaltet sind	

Außerdem wurde die konservative Straßenbauplanung in Jena problematisiert. Um diese Herausforderung zu überwinden, bräuchte es zunächst Mut. Außerdem sollte der Grundsatz gelten, dass von außen nach innen geplant wird. Richtlinien müssten fußgängerfreundlich ausgelegt werden. Zudem könnten Modellversuche dazu dienen, Ideen im Kleinen auszuprobieren. Letztlich wurde auch auf die Notwendigkeit einer gewissen Unerschrockenheit hingewiesen für den Fall, dass Beschwerden eingehen.

3. Herausforderungen	Konservative Straßenbauplanung	 
4. Lösungsvorschläge	"Modell"versuche auswerten	
4. Lösungsvorschläge	Mut	
4. Lösungsvorschläge	Grundsatz einbringen: von außen nach innen planen!	
4. Lösungsvorschläge	Klimaschutz + -anpassung: Gehbahngrün	
4. Lösungsvorschläge	Fußgängerfreundliche Auslegung von Richtlinien	
4. Lösungsvorschläge	wenn Minderheiten "krähen" nicht erschrecken	

Schließlich ist unter diesem Themenzweig auch eine Gruppierung von Ressourcen priorisiert worden. Die zwei aufgeführten guten Beispiele beziehen sich jeweils auf die Einrichtung einer


Fußgängerampel als Ersatz für oder Ergänzung zu einer Brücke oder einer Unterführung. Obwohl die Diskussionen in der Öffentlichkeit im Vorfeld teilweise kontrovers geführt worden waren, wurden die Maßnahmen im Rahmen dieses Workshops als gut bewertet. Diese Maßnahmen könnten also als gute Beispiele für andere Situationen in Jena herangezogen werden.

2. Ressourcen	Bäckergasse Lobeda	
2. Ressourcen	Winzerla Ersatz Tunnel	
2. Ressourcen	Brücke weg klappt gut -> Bäckergasse	


B. Aufenthaltsqualität/ Atmosphäre

Im Themenbereich Aufenthaltsqualität/ Atmosphäre wurden 44 Karten geschrieben. Diese waren mit 28 Karten zum großen Teil Elemente einer Vision für Jena. Darüber hinaus gab es 14 Ressourcen-Karten. Es gibt in Jena also durchaus gute Beispiele im Bereich Aufenthaltsqualität und Atmosphäre, von denen man lernen kann.


In Jena wurde die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Allgemeinen in Verbindung mit der Gestaltung, Stadtmöblierung und der Schaffung von Ausruhoasen hervorgehoben.

1. Die Vision	Erhöhung Aufenthaltsqualität - Gestaltung	
1. Die Vision	Stadtmöblierung "bedarfsgerecht"	
1. Die Vision	Ausruhoasen sind vorhanden	


Ein weiterer für die Aufenthaltsqualität wichtiger Aspekt waren der gegenseitige Respekt unter den Verkehrsteilnehmern unterschiedlicher Verkehrsarten und die gegenseitige Rücksichtnahme. Dieses wurde in der Abschlussrunde unter dem Stichwort „Mobilitätskultur“ noch einmal hervorgehoben.

1. Die Vision	Gegenseitiger Respekt (Fußgänger, Rad- und Autofahrer) + Rücksichtnahme	
Kommentare	"MobilitätsKULTUR"	

Wichtig für die Aufenthaltsqualität in der Stadt ist zudem die Einschränkung des motorisierten Verkehrs. Eine weitgehend autofreie Innenstadt wurde mehrmals als Element einer Vision für Jena aufgeführt. Neben den offensichtlichen Vorteilen wie der Reduktion von Lärm und Abgasen, ist hier noch ein weiterer Grund aufgeführt, nämlich dass das Zufußgehen zu einem veränderten Bewusstsein führt, in welchem Aufenthaltsqualität wahrgenommen wird.

1. Die Vision	weitgehend autofreie Innenstadt	
Kommentare	"Zwang" zum Laufen führt zur Wahrnehmung von Aufenthaltsqualität	
1. Die Vision	Fußgängerzonen sind frei vom Kfz-Verkehr	
2. Ressourcen	Markt -> verkehrsberuhigt	
1. Die Vision	autofreie Innenstadt beispielsweise Löbdergraben	


Schließlich wurden hier die Wanderwege rund um Jena mehrfach als Ressource aufgeführt. Priorisiert ist die Karte, die speziell auf die Nähe zur Natur dieser Wanderwege hinweist. Dieses geht einher mit dem Wunsch, auch in der Stadt mehr natürliche Bodenbeläge anstatt Beton und Asphalt vorzufinden.

1. Die Vision	"natürliche" Bodenbeläge -> wenig Beton, Asphalt	
2. Ressourcen	Sehr gute Wanderwege	
2. Ressourcen	Gute naturnahe Wanderwege	
2. Ressourcen	Wanderwege rund um Jena	


C. Bewusstsein/ Image des Fußverkehrs

Am Themenzweig Bewusstsein/ Image des Fußverkehrs wurden 44 Karten angebracht. Neben elf Karten zur Vision für Jena sind hier hauptsächlich Herausforderungen (16) und Lösungen (11) erarbeitet worden.

Zunächst wurde an diesem Themenzweig die Bequemlichkeit der Menschen thematisiert. Ein falsch verstandenes Zeitmanagement, in welchem das Zufußgehen als zu langsam empfunden wird, wurde in der folgenden Gruppierung als Herausforderung priorisiert. Insbesondere die ältere Generation würde das Auto benutzen, anstatt zu laufen, was zusätzlich möglicherweise ein Problem der Verkehrssicherheit sein könnte. Die Kombination aus Wissensvermittlung und Vorbildern sollte helfen, ein neues Bewusstsein zu schaffen.



3. Herausforderungen	Bequemlichkeit	
3. Herausforderungen	Falsch verstandenes "Zeitmanagement"	
4. Lösungsvorschläge	Wissensvermittlung	
4. Lösungsvorschläge	Vorbilder	
3. Herausforderungen	Demographischer Wandel: Autofahren statt laufen hochbetagt	



Dass Politik von älteren Männern gemacht wird, die mit dem Auto sozialisiert wurden, wurde als wichtige Herausforderung angesehen. Exkursionen mit dem Stadtentwicklungsausschuss und dem Stadtrat könnten helfen, für das Thema Fußverkehr zu sensibilisieren. Außerdem könnte ein Fokus auf Kindern als Zielgruppe in der Planung die fußverkehrsfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums befördern.

3. Herausforderungen	Politik wird von Männern im MIV-affinen Alter gemacht	
4. Lösungsvorschläge	Exkursionen SEA/Stadtrat	
4. Lösungsvorschläge	Zielgruppe bei der Planung -> Kinder	


Es wurde außerdem als problematisch bewertet, dass Fußgänger nur eine sehr schwache Lobby haben und ihnen Selbstbewusstsein fehlt. Zu dieser Herausforderung wurden Ideen aus ganz verschiedenen Richtungen entwickelt. Ein Fußgängerbeirat könnte eventuell helfen, das Thema zu etablieren. Zudem könnte ein Stadtviertel als Modell für fußgängerfreundliche Gestaltung geschaffen

werden. Imagekampagnen für das Zufußgehen könnten helfen, das Selbstbewusstsein der Fußgänger gegenüber den anderen Verkehrsarten zu stärken.



3. Herausforderungen	schwache Lobbyarbeit für Fußgänger	 
4. Lösungsvorschläge	Fußgängerbeirat	
4. Lösungsvorschläge	Zielgruppe Fußgänger/Kinder bei allen Verkehrsarten besonders berücksichtigen	

3. Herausforderungen	keine Lobby Fußgänger = Verkehrsart? - Geschwindigkeit -	
3. Herausforderungen	Fußgänger haben keine Lobby	 
4. Lösungsvorschläge	Stadtviertel mit Modellcharakter für Fußverkehr schaffen	
4. Lösungsvorschläge	Imagekampagne(n)	
3. Herausforderungen	Selbstbewusstsein der Fußgänger fehlt	

Unter dem mangelnden Bewusstsein für den Fußverkehr leidet nach dieser individuellen Karte auch der Gesetzesvollzug, den man für die Fußverkehrsförderung sicherstellen sollte.


4. Lösungsvorschläge	Gesetzesvollzug im Verkehr sicherstellen (Ordnungswidrigkeiten)	
----------------------	--	---

Als weiteres Hemmnis wurde aufgeführt, dass Jena im Bewusstsein der Menschen keine Wandel- oder Einkaufsstadt sei, wozu die fehlende Attraktivität des Zentrums beitrage. Hierzu wurde vorgeschlagen, die Stärken Jenas zu unterstützen, insbesondere den grünen Charakter der Stadt, und die Attraktivität durch gastronomische Angebote zu steigern.

3. Herausforderungen	fehlende Attraktivität des Zentrums (Eichplatz, Verkehr [?])	
3. Herausforderungen	Jena ist keine Wandelstadt	 
Kommentare	keine Einkaufsstadt	
4. Lösungsvorschläge	Stärken Jenas unterstützen (Grün!)	
4. Lösungsvorschläge	Attraktivitätssteigerung z.B. durch Erlebnisastronomie	

Schließlich wurden „Durchwegungen“ als Ressource hervorgehoben. Es ist bemerkenswert, dass diese Gruppierung nicht am Themenzweig Infrastruktur angebracht wurde, sondern dass hier diese reinen Fußwegeverbindungen anscheinend als eine Ressource für das Image des Fußverkehrs gesehen werden. Diese Durchgänge ermöglichen kurze direkte Wege abseits des Verkehrs und sind



damit interessante Alternativen zu den straßenbegleitenden Gehwegen. Auch in dieser Gruppierung wird allerdings wiederum das Miteinander von Fuß- und Radverkehr thematisiert.



1. Die Vision	Saalewege durchgängig
2. Ressourcen	Durchwegungen 
Kommentare	Erkennbar, sicher, interessant
1. Die Vision	kurze, direkte Wege
1. Die Vision	Fuß + Rad Miteinander fördern

D. Akteure/ Zusammenarbeit

Im Themenbereich Akteure und Zusammenarbeit wurden 18 Karten geschrieben. Diese verteilten sich recht gleichmäßig auf Visionen, Herausforderungen und Lösungen. Dass keine einzige Karte zu bereits gut funktionierenden Aspekten in der Zusammenarbeit geschrieben wurde, reflektiert die auch sonst recht kontrovers geführten Diskussionen in diesem Workshop.

In diesem Themenbereich wurden sowohl die Politik als auch das politische Klima problematisiert. Die fehlende Wahrnehmung des Themas durch die Politik als auch das politische Klima wurden als Hemmnisse für eine funktionierende Fußverkehrsförderung aufgeführt. Dazu tragen die ideologisch aufgeladene Diskussion in der Öffentlichkeit und der starke Einfluss der Kfz-Lobby bei. Eine unideologische Kompromissfindung wurde hier als Lösungsansatz vorgeschlagen und hervorgehoben.


3. Herausforderungen	fehlende Wahrnehmung (gefühl) der Fußgänger in der Politik  
Kommentare	Zu großer Einfluss der Kfz-Lobby
4. Lösungsvorschläge	Nächste Wahl!

3. Herausforderungen	Politisches Klima 
4. Lösungsvorschläge	Unideologische Kompromissfindung - Empathie! 
4. Lösungsvorschläge	anders wählen!
Kommentare	Wen?
4. Lösungsvorschläge	Stärken der Fußgänger + Fahrradstadt nach vorne bringen

E. Verkehrssicherheit

Am Themenzweig Verkehrssicherheit wurden 28 Karten angebracht. Davon hatten die Elemente einer Vision für die Fußverkehrsförderung in Jena den weitaus größten Anteil mit 18 Karten.


Die Erkenntnis, dass weniger Autos zu einer erhöhten Verkehrssicherheit beitragen, wurde in einer Gruppe eingebracht und priorisiert. Allerdings ist die hier angeführte Lösung auf einer Kommentar-Karte sicher kontrovers.

2. Ressourcen	Dort, wo wenige Autos fahren, funktioniert es gut 
Kommentare	Umgehungsstraßen ausbauen -> dadurch weniger Verkehr in aktiven Bereichen


F. Sonstige

An den Blanko-Zweigen wurden insgesamt 44 Karten angebracht. Eine Gruppe benannte ihren Blanko Zweig „Umwelt + Städtebau“ und erarbeitete 33 Karten an diesem Zweig. Eine weitere Gruppe benannte ihren Zweig „Investitionen“ und erarbeitete zwei Karten. Die verbleibenden Karten wurden an unbenannten Zweigen angebracht.

Am Zweig „Umwelt + Städtebau“ wurde die Vision einer leisen Stadt priorisiert, weil das für hohe Lebensqualität stehe. Neben dem Lärm wurden in dieser Kartengruppierung auch Staub und Abgase problematisiert. Elemente einer Vision für Jena beinhalteten neben weniger Lärm, Staub und Abgase auch Freiraum und Grün, sowie eine größere urbane Erlebnisdichte mit vielen Angeboten und einen angenehmen Stadtkern.

1. Die Vision	Viel Raum für Bauten, Freiraum, Grün	
1. Die Vision	Jena ist angenehm leise	
Kommentare	= Stadt hoher Lebensqualität	
1. Die Vision	Größere urbane Erlebnisdichte - Adressen + Angebote dicht aneinander	
1. Die Vision	weniger Lärm, Staub, Abgase	
3. Herausforderungen	Lärm, Staub und Abgase beim Gehen an den Straßen	
1. Die Vision	Stadtkern um Turm ansehnlich angenehm	

An einem der beiden Blanko-Zweige wurden unter anderem die Verengung der Gehwege und das Parken vor abgesenkten Bordsteinen thematisiert. Ein besserer Gesetzesvollzug wurde als Lösung priorisiert und mehr Polizei als Idee ergänzt.

3. Herausforderungen	abgesenkte Bordsteine zugeparkt	
3. Herausforderungen	berollbare Flächen vor Geschäften verengen die Gehwege	
4. Lösungsvorschläge	Gesetzesvollzug! (z.B. beim Parken)	
4. Lösungsvorschläge	mehr Landes- und "Stadt" Polizei	



Wir danken den Teilnehmerinnen und Teilnehmern dieses Workshops
für ihre Kreativität und Diskussionsfreude.

Noch Fragen? Dann kontaktieren Sie uns gern!

Dr. Viktoria Wesslowski
Gemeinsam Strategien entwickeln

Email: info@ideenmosaik.de
Web: <https://ideenmosaik.de>

Bernd Herzog-Schlagk
Fachverband Fußverkehr FUSS e.V.

Email: info@fuss-ev.de
Web: www.fuss-ev.de

Die in diesem Bericht verwendeten Fotos wurden von Viktoria Wesslowski mit der Einwilligung der TeilnehmerInnen aufgenommen und sind nicht weiterzuverwenden.