

Fußverkehrsförderung in Chemnitz

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



Chemnitz, den 23. März 2017

Moderation: Dr. Viktoria Wesslowski

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



I. Einleitung

Der vorliegende Bericht ist eine Zusammenfassung der Ergebnisse des Workshops „Fußverkehrsförderung in Chemnitz“, der am 23. März 2017 im Technischen Rathaus der Stadt Chemnitz stattfand.

Dieser Workshop wurde von der Stadtverwaltung Chemnitz 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 Chemnitz. Hierzu wurden von den 25 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. Chemnitz hat 10 Jahre Fußverkehrsförderung hinter sich. Nehmen Sie den allerbesten Fall an. Was wäre umgesetzt, gelöst, erreicht? Wie würde es in Chemnitz dann aussehen? Notieren Sie Elemente einer Vision für Chemnitz.



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 Chemnitz 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 (egal welcher Farbe) priorisieren können. Wenn Sie möchten, erklären Sie Ihre Entscheidung auf weißen Kommentar-Karten.

In einer Abschlussrunde wurden alle Gruppen gebeten, die wichtigsten Diskussionen und Ergebnisse an ihrem Tisch für alle zusammenzufassen.

IV. Ergebnisse

Insgesamt wurden in Chemnitz 372 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	Lösungsansätze	Kommentare	Summe
Infrastruktur/ Fußwegeverbindungen		39	21	29	18	1	108
Aufenthaltsqualität/ Atmosphäre		37	27	21	22	0	107
Bewusstsein/ Image des Fußverkehrs		14	9	20	13	1	57
Akteure/ Zusammenarbeit		8	9	9	8	1	35
Verkehrssicherheit		20	5	11	9	1	46
Blanko		1	1	9	8	0	19
	Summe	119	72	99	78	4	372

Tabelle 1: Anzahl entwickelter Ideen aufgeschlüsselt nach Themen und Schritten



Abbildung 1: Diese Arbeitsgruppe entscheidet gerade, welche Ideen im letzten Schritt priorisiert werden sollen.

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 36 priorisierten Karten präsentiert. Wenn diese Karten auf der Arbeitsunterlage mit anderen Karten gruppiert waren, ist die gesamte Gruppierung dargestellt, um den Kontext 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 108 die höchste Anzahl Karten angebracht. Davon waren über ein Drittel, nämlich 39 Karten, Elemente einer Vision für die Fußverkehrsförderung in Chemnitz. In diesem Bereich waren zunächst die Barrierefreiheit ein oft genanntes Ziel für die Fußverkehrsförderung und die Fußwegequalität eine große Herausforderung. Hier ist ein Sanierungsprogramm als Lösung vorgeschlagen und von der Gruppe priorisiert worden.

1. Die Vision	Barrierefreiheit	
1. Die Vision	alle Haltestellen barrierefrei	
1. Die Vision	barrierefreie Fußwege für alle	
3. Herausforderungen	Fußwege in schlechtem Zustand	!
3. Herausforderungen	keine zusammenhängenden Fußwege	
3. Herausforderungen	Plattenbau -> Alter + Qualität der Fußwege	
3. Herausforderungen	Ebenheit der Beläge teilweise ungenügend	
4. Lösungsvorschläge	Qualität der Fußwege erhöhen	
4. Lösungsvorschläge	Sanierungsprogramm mit Priorisierung	✓
4. Lösungsvorschläge	Gehwegmonitoring	
4. Lösungsvorschläge	"Sorgentelefon" "Kummerkasten" APP?	
4. Lösungsvorschläge	Personelle + finanzielle Ressourcen	

Auch Ampelschaltungen wurden als bedeutend empfunden. In dieser Gruppierung sind drei hervorgehobene Karten. Während der erste Lösungsvorschlag direkt den Vorrang für den Umweltverbund als Lösung zu den langen Wartezeiten an Ampeln angibt, beschreibt die zweite Karte „weniger Autoverkehr“ im Allgemeinen als Lösung. Der Vorrang für den ÖPNV wurde während des Workshops kontrovers diskutiert, weil dieses Ziel die Wartezeiten für den Fußverkehr erhöhen könnte.

3. Herausforderungen	lange Wartezeiten an Ampeln	
3. Herausforderungen	Zu lange Wartezeiten an Ampeln	!
4. Lösungsvorschläge	Vorrang für ÖPNV/ Rad/ Fußgänger bei Ampeln	✓
4. Lösungsvorschläge	weniger Autoverkehr	✓

Schließlich ging es an diesem Themenzweig in vielen Karten um die Stadtstruktur: Chemnitz als autogerechte Stadt, die Weitläufigkeit der Stadt und die daraus resultierenden großen Entfernungen. Als Lösungsansätze wurden Teilraumkonzepte und Nahmobilitätsförderung vorgeschlagen.

3. Herausforderungen	Durchgangsverkehr mitten durch die Innenstadt	
3. Herausforderungen	Chemnitz = AUTOgerechte Stadt	
Kommentare	Fehlentwicklungen der 90iger korrigieren	
4. Lösungsvorschläge	Innenring Fahrspur = Rad + ...	
4. Lösungsvorschläge	Straßen- bzw. Fahrbahnrückbau	

3. Herausforderungen	Lange Wege zwischen Einrichtungen, Geschäften, ...	
3. Herausforderungen	Weitläufigkeit	
3. Herausforderungen	Weitläufigkeit der Stadt	
3. Herausforderungen	Weitläufigkeit zwischen den Händlern	
3. Herausforderungen	Überbreite Straßen beim Queren	
3. Herausforderungen	Straßen zugig, riesig, breit -> laufen macht dort keinen Spaß	
4. Lösungsvorschläge	Teilraumkonzepte & Nahmobilität	
4. Lösungsvorschläge	Raum- und Stadtplanung	
4. Lösungsvorschläge	Verengung der MIV-Verkehrswege: Grün, Rad- & Fusswege	

3. Herausforderungen	Zu weite Entfernungen/ nötiger Zeitaufwand	
3. Herausforderungen	große Entfernungen	
4. Lösungsvorschläge	Innenverdichtung	
4. Lösungsvorschläge	Highlights/ Ruheplätze "einbauen"	

B. Aufenthaltsqualität/ Atmosphäre

Im Themenbereich Aufenthaltsqualität/ Atmosphäre wurden 107 Karten geschrieben. Auch hier gab es mit 37 Karten bei der Entwicklung der Vision für Chemnitz die meisten Ideen. Bemerkenswert ist, dass es in diesem Themengebiet mit 27 braunen Karten mehr Ressourcen gab als an allen anderen Themenzweigen. Es gibt also durchaus gute Beispiele in Chemnitz, auf denen man aufbauen kann.

Bei den ersten beiden Priorisierungen wird direkt die Aufenthaltsqualität erwähnt. In der Gruppierung um „Schlechte Aufenthaltsqualität“ ist bemerkenswert, dass Aufenthaltsqualität auf drei Karten mit Straßengrün in Verbindung gebracht wird. Als Lösung wird vorgeschlagen, breite Straßenquerschnitte gemäß Qualitätskriterien zu verändern und dabei Bedürfnisse von NutzerInnengruppen zu identifizieren und zu integrieren. Dieses stimmt auch mit der nächsten Gruppierung überein, wo Straßenrückbau zugunsten von Begrünung, Rad- und Fußverkehr anvisiert wird.

4. Lösungsvorschläge	Aufenthaltsqualität verbessern	
----------------------	---------------------------------------	---

3. Herausforderungen	Schlechte Aufenthaltsqualität	
----------------------	--------------------------------------	---

3. Herausforderungen	Geringe Aufenthaltsqualität: Grün, Bänke fehlen
----------------------	---

4. Lösungsvorschläge	Qualitätskriterien entwickeln
----------------------	-------------------------------

4. Lösungsvorschläge	mehr qualitatives Straßengrün
----------------------	-------------------------------

4. Lösungsvorschläge	Neuaufteilung des Straßenquerschnitts zugunsten Füße + Grün
----------------------	---

4. Lösungsvorschläge	breite Straßen verengen
----------------------	-------------------------

4. Lösungsvorschläge	Bedürfnisse identifizieren + integrieren
----------------------	--

1. Die Vision	Straßenrückbau Flächen begrünen	
---------------	--	---

1. Die Vision	Rückbau mehrspuriger Straßen zugunsten Rad & Fuss
---------------	---

In den weiteren Gruppierungen mit hervorgehobenen Ideen finden sich detailliertere Ideen, warum die Aufenthaltsqualität an einigen Orten mangelhaft ist. Die mangelnde Urbanität in der Innenstadt wurde als Problem erkannt, zu der zahlreiche Vorschläge entwickelt wurden.

3. Herausforderungen	mangelnde Urbanität in der Innenstadt	
----------------------	--	---

4. Lösungsvorschläge	Beleuchtung + Grün + Fassadengrün + Kunst
----------------------	---

4. Lösungsvorschläge	abwechslungsreiche Sitze, Bänke
----------------------	---------------------------------

4. Lösungsvorschläge	Kleine Cafés, kleine Läden mit "kleinen" Mieten	
----------------------	--	---

4. Lösungsvorschläge	Verkleinerung großer Strukturen -> Kleinteiligkeit
----------------------	--

4. Lösungsvorschläge	Wegeleitsystem
----------------------	----------------

4. Lösungsvorschläge	Ziele schaffen für unterschiedliche Zielgruppen
----------------------	---

4. Lösungsvorschläge	Verdichtung durch mehr Märkte und Kunst im öffentlichen Raum
----------------------	--

3. Herausforderungen	Flanierstraßen fehlen wie in Dresden: Kesselsdorfer Straße; Leipzig: Karli, Eisenbahnstraße
----------------------	---

4. Lösungsvorschläge	Galerie Roter Turm EG Läden nach außen öffnen + 24h-Öffnung	
----------------------	--	---

Schließlich wurde auch in diesem Bereich die Weitläufigkeit der Stadt thematisiert. Allerdings ist die Problematik der Umwege tatsächlich eine der Wegführung und des Vorrangs. Querungen sind hier als ein Lösungsansatz angeführt worden, der wiederum auf die Konkurrenz zwischen Fußverkehr und motorisiertem Verkehr hinweist.

3. Herausforderungen	Umwege	
3. Herausforderungen	"Flächenstadt" teilweise große Entfernungen zwischen Quellen/ Zielen	
4. Lösungsvorschläge	Fußquerungen ohne Verkehr erschließen	

C. Bewusstsein/ Image des Fußverkehrs

Am Themenzweig Bewusstsein/ Image des Fußverkehrs wurden 57 Karten angebracht. Hier haben die Herausforderungen mit 20 Karten den größten Anteil. Mit nur neun Karten im Bereich Ressourcen fehlt hier eventuell auch Inspiration durch gute Beispiele, wie die Herausforderungen angegangen werden könnten.

Insgesamt wurde in diesem Themenbereich auf eine Mobilitätskultur hingewiesen, in der das Autofahren bevorzugt, das Zufußgehen hingegen von manchen „verlernt“ worden ist oder als „uncool“ empfunden wird. Obwohl die Herausforderungen eine sehr schwierige Ausgangssituation beschreiben, wurden in der Folge viele gute Lösungsvorschläge erarbeitet. Diese reichten von Aktionen wie Stadtwandertage für Schüler oder Aktionstage „autofreie Stadt“, über Kampagnen/Werbung und Mobilitätserziehung bereits im Kindesalter, bis hin zu der Entwicklung eines neuen Leitbildes in der Verwaltung und stärkerer Berücksichtigung des Fußverkehrs im Verkehrsentwicklungsplan.

3. Herausforderungen	Bevorzugung des Autoverkehrs	
3. Herausforderungen	Vorrang der Straße	
4. Lösungsvorschläge	Vorrang des Fußgängers	
4. Lösungsvorschläge	Aktionstage "autofreie Stadt"	
4. Lösungsvorschläge	Leitbild in der Verwaltung	
4. Lösungsvorschläge	Mehr Berücksichtigung im VEP	

3. Herausforderungen	Gehen verlernt	
4. Lösungsvorschläge	Stadtwandertage für Schüler	
4. Lösungsvorschläge	Werbung für zu Fuß gehen!	
4. Lösungsvorschläge	mehr Mobilitätserziehung	

1. Die Vision	Rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer	
3. Herausforderungen	Fußgehen ist uncool - Auto ist hier noch Statussymbol	
Kommentare	Verhaltensänderung ab Kindesalter trainieren	
3. Herausforderungen	Kinder lernen: jeden Weg fährt das Elterntaxi	
4. Lösungsvorschläge	Mobilitätserziehung als Unterrichtsfach	

Auch in der folgenden Gruppierung von Karten wird das mangelnde Bewusstsein und die Bequemlichkeit erwähnt. Bemerkenswert sind hier noch zwei weitere Gedanken, nämlich die fehlende Lust sich zu begegnen und der Zeitaufwand des Zufußgehens.

Die fehlende Lust sich zu begegnen könnte mit dem gesunkenen Sicherheitsgefühl zusammenhängen, das in der folgenden Gruppierung thematisiert wurde. Das Thema des (gefühlten) Zeitaufwandes für das Zufußgehen hängt direkt mit der Qualität der Infrastruktur zusammen, nämlich damit wie direkt die Wege sind oder wieviele Umwege Fußgänger machen müssen. So überrascht es nicht, dass auch an diesem Themenzweig Zebrastreifen thematisiert und priorisiert werden.

3. Herausforderungen	fehlende Lust sich zu begegnen	
4. Lösungsvorschläge	Attraktivität der Wege	
3. Herausforderungen	Bewusstsein wenig vorhanden	
3. Herausforderungen	Bewusstsein für Fußverkehr	
3. Herausforderungen	Bequemlichkeit	
3. Herausforderungen	Keine Zeit	
4. Lösungsvorschläge	Entschleunigung	
4. Lösungsvorschläge	Werbung	

1. Die Vision	Soziale Sicherheit	
3. Herausforderungen	Sicherheitsgefühl gesunken	

1. Die Vision	Zebrastreifen an VIELEN Orten	
4. Lösungsvorschläge	Zebrastreifen statt Kreisverkehre	

Zum Schluss wurde auch hier die fehlende Nahmobilität als Herausforderung identifiziert. Ein Fußverkehrskonzept wurde als Lösung vorgeschlagen.

3. Herausforderungen	Fußerschließung Kauf-Center fehlt	
3. Herausforderungen	teils fehlende Nahmobilität (Stadtplanung)	
4. Lösungsvorschläge	Fußverkehrskonzept	

D. Akteure/ Zusammenarbeit

Im Themenbereich Akteure und Zusammenarbeit wurden 35 Karten geschrieben. Diese verteilten sich recht gleichmäßig auf alle Schritte des Workshops. Die sehr unterschiedlichen Ideen zeigen, dass dieser Themenzweig verschieden interpretiert wurde.

Zunächst ging es um die Verkehrsplanung. Diese sollte aus der Sicht des Fußgängers durchgeführt werden. Da bisher noch kein Konzept vorhanden sei, sollte ein kommunales Fußverkehrskonzept in den Nahverkehrsplan integriert werden.

1. Die Vision	Planung aus Sicht des Fußgängers	
3. Herausforderungen	bisher kein Konzept vorhanden	
4. Lösungsvorschläge	Kommunales Fußverkehrskonzept im Rahmen Nahverkehrsplan integrieren	

Eine weitere Gruppierung bezieht sich die Wichtigkeit von Bürgerinitiativen als Akteure und deren Beteiligung in der Verkehrsplanung. Hier sind mit der Europäischen Mobilitätswoche und der AG Mobilität im Rahmen der Lokalen Agenda 21 einige Ressourcen aufgeführt, auf die aufgebaut werden kann.

2. Ressourcen	Woche der Europäischen Mobilität seit 1990 (vorher "Mobil ohne Auto")	
3. Herausforderungen	Vernetzung von Fußweg- und ÖPNV-Initiativen - breite Beteiligungen organisieren	
3. Herausforderungen	Vorrang MIV (Platz, Querungen, Tempo [...], Anordnungen)	
2. Ressourcen	AG Mobilität im Rahmen der LA21 seit 1998	

Schließlich ging es an diesem Zweig auch um das Miteinander auf der Straße. Mangelnde Rücksichtnahme wurde als wichtige Herausforderung identifiziert. Shared Space ist hier als Lösungsvorschlag aufgeführt, wurde während des Workshops allerdings kontrovers diskutiert, weil gerade sehbehinderte Menschen in solchen Umgebungen Probleme erfahren können.

2. Ressourcen	AG Barrierefreies Bauen, Behindertenbeirat, Behindertenbeauftragte	
3. Herausforderungen	mangelnde Rücksichtnahme untereinander	
4. Lösungsvorschläge	mehr Shared Space	
2. Ressourcen	Spontane Fußgänger "Robin Hood"	

Um das Miteinander der Verkehrsarten ging es bei dieser Gruppierung, in der als Herausforderung identifiziert wurde, dass die Bedingungen für den PKW-Verkehr in der Innenstadt ideal sind. Gerade an Markttagen scheint es wünschenswert, die Anzahl Autos in der Innenstadt zu reduzieren, um andere Nutzungen des öffentlichen Raums zu ermöglichen.

2. Ressourcen	Innenstadt außer Markttag und Großpflaster	
3. Herausforderungen	Ideal für PKW: Gute Einfahrten, viele Parkmöglichkeiten	
4. Lösungsvorschläge	Ampelschaltung an Fußgänger anpassen	
4. Lösungsvorschläge	Attraktivität für Nahverkehr steigern	
4. Lösungsvorschläge	Autofreie Innenstadt	
4. Lösungsvorschläge	Nahverkehrsabgabe	
4. Lösungsvorschläge	Ein-Auto-Politik - 1 Auto pro Familie	
1. Die Vision	Markt(tage) muss Durchgänge lassen	

E. Verkehrssicherheit

Am Themenzweig Verkehrssicherheit wurden 46 Karten angebracht. Davon waren 20 Karten Elemente einer Vision für die Fußverkehrsförderung in Chemnitz. Bei weiteren 20 Karten ging es um Herausforderungen (11) und Lösungen (9). Auch hier sind die Ressourcen unterrepräsentiert.

Inhaltlich ging es um vier große Themen:

- Gehwegqualität mit Barrierefreiheit,
- Gehwegpflege,
- Sichere Querungen,
- Tempo 30.

3. Herausforderungen	Zu viele "Stolperfallen" für ältere Menschen	
3. Herausforderungen	Schlechte Fußwege	
4. Lösungsvorschläge	Mehr Personal für Fußwegkontrollen + Baumaßnahmen	
4. Lösungsvorschläge	Finanzmittelumverteilung	
1. Die Vision	Der Markt ist endlich glatt und gut begehbar	
1. Die Vision	Absenkung der Fußwege im Kreuzungsbereich	
1. Die Vision	Fußwege ohne Plattenverschiebung - glatt -	
1. Die Vision	Barrierefreie Wege	
1. Die Vision	Gesicherte Querungsstellen über stark befahrene Straßen	
1. Die Vision	Kontinuierliche Pflege & Wartung der Gehwege	
1. Die Vision	Winterdienst wird gleichberechtigt durchgesetzt	
3. Herausforderungen	Pflege wichtiger Verbindungen schlecht	
4. Lösungsvorschläge	Beheizbare Gehwege	
4. Lösungsvorschläge	Mehr Ressourcen für Gehwegpflege	
Kommentare	Ohne Personal wird es keine Fußwegverbesserungen geben.	
4. Lösungsvorschläge	Erste Priorität auf Räumung + Pflege der Gehwege s. Kopenhagen	
1. Die Vision	Sichere Querungen	
1. Die Vision	Tempo 30	
1. Die Vision	große Tempo-30-Zonen	
4. Lösungsvorschläge	Überwachung	
4. Lösungsvorschläge	Straßen verengen	
4. Lösungsvorschläge	Regelgeschwindigkeit in Ortschaften	

F. Sonstige

An den Blanko-Zweigen wurden insgesamt 19 Karten angebracht, die sich hauptsächlich auf Herausforderungen und Lösungsvorschläge konzentrierten. Im Folgenden ist eine Gruppierung mit zwei priorisierten Karten dargestellt, welche den ruhenden Kfz-Verkehr thematisiert. Die Herausforderungen werden sowohl beim Gehwegparken als auch bei den kostenlos verfügbaren Parkplätzen gesehen. Neben mehr Kontrollen, dem Bau von privaten Stellflächen sowie einer Veränderung der Parkgebühren, werden hier autofreie Quartiere als Lösung vorgeschlagen und priorisiert.

3. Herausforderungen	Gehwegparken	
4. Lösungsvorschläge	Poller bauen, mehr kontrollieren	
4. Lösungsvorschläge	Bau von Stellplatzanlagen auf privaten Flächen (z.B. Kaßberg)	
3. Herausforderungen	Kostenlose, verfügbare Parkplätze	
4. Lösungsvorschläge	Autofreie Quartiere	
4. Lösungsvorschläge	Tagesticket teurer als ÖPNV-Tagesticket	



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.