

Anlage 1: Sammlung der Hinweise von den nicht veröffentlichten Karten

Alle Punkte sind wörtliche Abschriften von den Karten

Grundsätzliche Bemerkungen

- Fußverkehr bedeutet Lebensqualität – und alle sollten es wissen!
- Gehen geht vor und Vorbilder sollten gehen.
- Alle Wege beginnen als Fußgänger, dieser ist der schwächste Verkehrsteilnehmer
- Der Fußgänger ist der Verkehrsteilnehmer, der am empfindlichsten auf die gesamte Umwelt reagiert. Eine qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums ist daher essenziell.
- Fußverkehr als Wirtschaftsfaktor und da wo Wirtschaft ist, ist auch Fußverkehr!

Planungsgrundsätze

- Infrastruktur für den Fußverkehr
- Städtebauliche Bemessung: Planung vom Rand her als oberstes Prinzip
- Das Thema der städtischen Bemessung (RAS, STEP Verkehr & öffentlicher Raum) ist ernsthaft und niveauvoll anzuwenden
- Qualitäts-, Sicherheits- und Mindeststandards
- Nicht nur Reparatur von Fußwegen, sondern schon Einflussnahme im Vorfeld
- Attraktive Stadtteilzentren mit Mischnutzung und speziellen Funktionen
- Gemischte Quartiere fördern und ermöglichen
- Flächensicherung planen

Schaffung attraktiver Räume

- Entspannendes Gehen und Fußgängerbereichen und auf Plätzen
- Sicherheit, Sauberkeit und Bewegungsfreiheit auf Fußwegen
- Weniger Verkehrslärm unterwegs (verkehrsberuhigte Zonen, Tempo 30)
- Stadtweites Tempolimit 30 km/h
- Schaffung neuer Spielstraßen innerhalb von Tempo-30-Zonen
- Attraktive Gestaltung, Verbreiterungsmöglichkeiten nutzen
- Zu schmale Gehwege direkt neben Fahrbahnen mit 50 km/h
- Fußverkehrsführungssysteme jenseits großer Autostraßen
- Einladende Wege zu und durch Parkanlagen und Kleingartensparten
- Mehr Fußgängerzonen auch außerhalb vom Ring (Bahnhof, Stadtteilzentren)
- Partner gewinnen: Wohnungseigentümer für Wege durch die Quartiere
- Flaniermeile als Begriff verwenden
- Fußwege, auf denen man nicht nur seine Ziele ansteuert, sondern sich auch gerne aufhält
- Zurückeroberung der Straße als Aufenthaltsraum
- Attraktiver Straßenraum
- Grüne Achsen zu Fuß jenseits des Straßennetzes
- Straßenunabhängiges Wegenetz
- Grüne Wege getrennt vom motorisierten Verkehr

- Stadtplätze in der ganzen Stadt
- Grün, grün, grün
- Nicht-bebaute Flächen bewusst lassen und Freiräume erhalten; behutsame Nachverdichtung
- Weiterentwicklung autoarme Innenstadt (Augustusplatz, Burgplatz)
- Flaniermeile Gottschedstraße
- Mögliches Modellprojekt: autoarmes Kolonnadenviertel (in Zusammenarbeit mit LWB)

Sicherheit und Abbau von Konflikten

- Sicherheit
- Mehr Sicherheit
- Sicherheitsaspekte, „Angstfreie Zonen“
- Die Sicherheit der Fußgänger muss oberste Priorität haben
- Gehwege sind keine Radwege
- Gemeinsame Nutzung mit Fahrradfahrern problematisch
- Radfahrer auf Fußwegen führen bei Senioren zu Unsicherheit
- Entflechtung von Fuß- und Radverkehr
- Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Keine Nutzung der Fußwege durch andere Verkehrsteilnehmer
- Unberechtigtes Fahrradfahren auf Fußwegen
- Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr lösen (breitere Wege, Trennstreifen)
- Probleme mit durchfahrenden Autos oder Fahrrädern an Haltestellen
- Hol- und Bringzonen vor Kitas und Schulen mehr zur Diskussion bringen – Problem „Elterntaxi“ angehen

Behinderungen abbauen

- Keine abgestellten Fahrzeuge auf Fußwegen (Autoroller, Fahrräder)
- Kein Zustellen der Fußwege mit Mülltonnen
- Lichtmasten, Oberleitungsmasten, Verkehrsschilder, Hindernisse aller Art abbauen
- Wenn Hinweisschilder aufgestellt werden (auch wenn sie nur für die Fahrbahn gelten) – warum müssen die immer auf den Gehwegen stehen, egal wie schmal die ausfallen? Das sollte besser durchdacht sein.
- Viel bessere Kontrollen, um zu vermeiden, dass vor allem der ruhende Autoverkehr auch noch die Gehwege belegt
- Pilotprojekt Leipzig: statt Knöllchen für Gehweg zustellen, Perspektivwechsel als Strafe verordnen (z. B. mal mit einem Rollstuhl unterwegs sein)
- Konsequentes Freihalten von Fußwegen von Falschparkern; Kosten von Schäden dürfen nicht der Allgemeinheit übertragen werden, sondern dem Verursacher
- Ordnungskatalog für Maßnahmen, um die Rechte der Fußgänger im öffentlichen Raum zu stärken (z. B. konsequentes Abschleppen)

Abbau von Barrieren

- Barrierefreiheit
- Barrierefreiheiten, mehr Querungsmöglichkeiten (sicher und komfortabel)
- Barrierefreiheit tatsächlich, d. h. sichern, dass Kreuzungen/abgesenkte Bordsteine nicht durch parkende Autos verstellt werden
- Barrierefreiheit an Straße und Kreuzungen
- Keine Berg- und Talfahrt-Fußwege (keine Pflastersteine, die nach öfterem Aufbaggern sorgfältig wieder gesetzt wurden, jedoch ... (unleserlich)
- Glatte Gehwege für Rollator, Kinderwagen, Rollstuhl & Dreirad, mit abgesenkten Bordsteinen
- Material der Fußwege und deren Beschaffenheit
- Zustand der Fußwege
- „Stolperfallen“ auf Fußwegen

Stadtmöblierung und Berücksichtigung spezieller Zielgruppen

- Attraktivität für unterschiedliche Zielgruppen mitdenken
- Erholungsmöglichkeiten schaffen, mehr Grün, um wieder mehr Menschen zum Spazierengehen zu bringen
- Barrierefreiheit für alle Zielgruppen, heißt auch Stadtmöblierung, Schattenspende im Sommer, Beleuchtung
- Mehr Bäume am Gehweg für Schatten
- Mehr Verschattung durch Straßenbäume
- Mehr Sitzgelegenheiten an Gehwegen
- Sitz- und Ruhemöglichkeiten / Spielen
- Bänke und Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum
- Öffentliche Toiletten und Trinkgelegenheiten
- Bänke, Toiletten, Trinkbrunnen, Wegweiser
- Planung für Kinder, Kinder, Kinder
- Besondere Bedürfnisse von Kindern (1,20 m – Augenhöhe), andere Aufmerksamkeitsverhalten, Spieltrieb, Wahrnehmung, Fantasie, ...
- Der Veränderung von Kindheit gerecht werden – weniger Bewegung, große Abhängigkeit vom Auto der Eltern
- Nutzbarkeit der Gehwege durch „alle“ fördern – Fokus auf Bedürfnisse von Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen
- Fokus auf Kinder und Urbanität
- Kindgerechte Wege aus allen Wohngebieten zu Spielplätzen
- Maßnahmen, um das Fußgängeraufkommen bei schlechten Witterungsbedingungen zu fördern

Überquerung von Straßen

- Sichere Überquerung der Straße, mehr Zebrastreifen
- Zebrastreifen
- Zebrastreifen statt Ampeln – mehr Freiheit beim Queren

- Mehr Zebrastreifen und Querungshilfen (x pro Jahr)
- Mehr Zebrastreifen auf vielbefahrenen Straßen
- Bessere Querungen für Fußgänger, weniger dicht geparkte Straßenränder
- Mehr Parkverbot in 30er-Straßen zu besserer Einsicht der Straße
- Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen
- Fußgängerfreundlichere Ampelschaltungen
- LSA-Optimierungen
- Querungsmöglichkeiten außerhalb von Kreuzungen und Ampeln
- Bessere Querungsmöglichkeiten, z. B. Eisenbahnstraße
- Fußverkehr tatsächlich als förderfähigste Fortbewegungsart installieren = Fußgänger hat immer „Vorfahrt“; Bsp. Ampelschaltungen wie am Goedelerring sollten vermieden werden
- Bei Neuplanungen von Verkehrsflüssen sollten grundsätzlich die Straßenverkehrsbedingungen für Fußgänger optimal gestaltet werden (auch wenn es den Autoverkehr maximal verlangsamt), Grüne Welle
- Längsverkehr: Umgang mit Einparken im öffentlichen Raum

Sauberkeit, Winterdienst

- Saubere Straßen und Fußwege
- Mehr Mülleimer
- Bessere Leerung von öffentlichen Behältern
- Mülleimerkonzept
- Räumung der Wege bei Schnee
- Vernachlässigung der Schneeräumspflicht durch Anlieger

Instandhaltung

- Instandhaltung der Wege
- Pflicht zur regelmäßigen Verkehrsschau auch einhalten

Wegeplanung, Verknüpfung mit ÖPNV

- Zugang zum ÖPNV
- Zugang zu Haltestellen – Wegelänge und Einfachheit
- Gute Anbindung / Zusammenspiel ÖPNV-Fußwege
- Partner gewinnen: Wege zur Haltestelle
- Komplexmaßnahme Haltestelle Kaufland – Dresdner Straße, als einheitlichen Stadtplatz denken
- Vernetzung zu ÖPNV, grün-blaue Infrastruktur, „Leipziger Schlippe“
- Erzwungene Umwege vermeiden – kurze direkte Verbindungen schaffen
- Geradlinigkeit ermöglichen, „Gehdynamik“

Kommunikation

- App analog Falschparker-App: Wo stimmt etwas aus Fußgängersicht nicht
- App für Ideen und Hinweise
- Aussagen zu Öffentlichkeitsarbeit „Für den Fußverkehr“
- Partizipation von Kindern und Jugendlichen als Teil der Beteiligungskultur – auch bei Fußverkehrskonzepten und Verkehrsprojekten
- Transparenz der Zuständigkeiten verbessern

Sonstige Empfehlungen zur Strategie

- Set an schnell umsetzbaren Kleinmaßnahmen in der Fläche
- Erlebbares Modellprojekt schaffen
- Für Strategie: messbare Faktoren/Größen, um Maßnahmen zu prüfen
- Konkrete, auf Leipzig abgestimmte Ziele und Aussagen

Sonstige Empfehlungen und Fragen

- Ämterübergreifende Arbeit verbessern (ASG, SPA [Stadt der kurzen Wege], Ordnungsamt, Stadtreinigung [Mülltonnen gehören nicht auf die Straße])
- Was sind Ziele eines Fußverkehrsentwicklungsplans?
- Welche Ziele will der Leipziger Fußverkehrsverantwortliche in 5 Jahren erreicht haben?
- Hat der Fußverkehrsverantwortliche der Stadt weitere Möglichkeiten außer „Kummerkasten“ für Fußgänger zu sein?