

Ä28 Fußverkehr in Chemnitz fördern und ausbauen

Antragsteller*in: Nils Pommeranz (KV Chemnitz)

Redaktionelle Änderung

Abkürzungen sind auszuschreiben, um sie leichter zu verstehen. MIV ist mehrdeutig.

Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau, Master Internet Volunteer, Mobilize the Immigrant Vote, ...

2.6

Änderungsantrag zu A1

Von Zeile 4 bis 6:

und beträgt aktuell 30% des Gesamtverkehrsaufkommens. (Srv 2018, TU Dresden) Der Zustand der Gehwege im Stadtgebiet ist sehr ~~differenziert~~differenziert zu betrachten. Es gibt aktuell nur allgemeine Richtlinien für die Anlage und Sanierung von Fußwegen.

Von Zeile 9 bis 11:

https://gruene-chemnitz.de/start/wp-content/uploads/2018/04/Positionspapier_GR%c3%9cNE_Fu%c3%9fverkehr_Version_31082content/uploads/2018/04/Positionspapier_GR%c3%9cNE_Fu%c3%9fverkehr_Version_31082-015.pdf

Von Zeile 13 bis 15 löschen:

wollen diesen Wege weitergehen und beschleunigen. An einigen Stellen wollen wir neue Akzente setzen.~~{Leerzeichen}~~

Von Zeile 27 bis 29:

Aufgrund der unterschiedlichen Entwicklung der Stadtteile in den Epochen, sind die ~~Fußwege~~Fußwege Zeugnisse der jeweiligen Bauepoche. Aspekte des Denkmalschutzes sollen deshalb in die Neu- und Umgestaltung einfließen. Dabei müssen

Von Zeile 37 bis 39:

Funktionalität und Langlebigkeit der Investition. Positive Beispiele aus anderen Kommunen sollen dabei mit ~~aufgegriffen~~aufgegriffen werden.~~{Leerzeichen}~~

Von Zeile 43 bis 45 löschen:

Verantwortung, Änderungen nach Bauarbeiten wieder auszubessern. Die Stadt muss dies regelmäßig kontrollieren.~~{Leerzeichen}~~

Von Zeile 50 bis 52:

UnternehmerInnen die Entwicklung eines „Chemnitzer Pollers“ vorantreiben und so ein Stück bauliche Stadtgeschichte ~~schaffens~~schaffen. Diese sollen künftig bei jedem neuen oder sanierten Gehweg zu Anwendung kommen und mit einem hohen

Von Zeile 58 bis 60:

FußgeherInnen verzichtet. Diesen Zustand wollen wir ändern und zunächst ALLE neuen Wohnstandorte in Chemnitz für FußgeherInnen ~~öffnen~~öffnen und vielfältige Anbindungen an das umliegende Wegenetz ermöglichen. Eine entsprechende

Von Zeile 62 bis 64:

einem zweiten Schritte sollen Barrieren in vorhanden Wohngebieten verringert und die Durchwegung gesichert werden. Ebenso sollen bei Bau und Planung ~~öff~~öffentlich genutzter Einrichtungen (z.B. Einkauf, Bildung, Kultur) kurze Wege für

Von Zeile 66 bis 72:

Wegeverbindungen im Stadtgebiet müssen schnellstmöglich planerisch und eigentumsrechtlich gesichert werden.~~[Leerzeichen]~~

2.6. Standardlösungen für Kreuzungen und Straßenübergänge

Leider werden noch immer FußgeherInnen ausgebremst, ~~damit~~um die „Flüssigkeit des motorisierter Individualverkehrs kurz MIV ~~↔~~“ ~~garantiert werden kann~~zu garantieren.. Höhrstrichterliche Urteile wonach die Sicherheit von FußgeherInnen höher zu bewerten ist, als schneller MIV, finden noch zu wenig

Von Zeile 74 bis 76:

ausstatten, sodass FußgeherInnen die Straßenseite ohne große Gefahren queren können. Bedarfsampeln an ~~Kreuzungen~~Kreuzungen sind Stück für Stück zurück zu bauen und durch Ampeln mit regulärem Umlauf auch für FußgeherInnen ersetzt werden. Dabei

Von Zeile 87 bis 94:

dieser Ansatz bis hin zu Superblocks, in denen Fußgeher*innen und Radfahrer*innen dominieren, erweitert werden werden.~~[Leerzeichen]~~

2.8. ~~Gesamtstrategie~~Gesamtstrategie

Um die verschiedenen Maßnahmen zu bündeln, sollen ein zweijährlicher Bericht (anlaog zum Radverkehr) erstellt werden. Dabei sind die nicht umgesetzt Maßnahmen ~~aufzuführen~~aufzuführen und schnellstmöglich ein Weg zur Umsetzung aufgezeigt werden.~~[Leerzeichen]~~