

NACH UMWELTFREUNDLICHER UND SOZIALVERTRÄGLICHER MOBILITÄT IN EINER AUTOSTADT.

INHALT

Von der autogerechten Stadt zu nachhaltiger Mobilität	. 3
Warum kreative Interventionen im öffentlichen Raum	
den Mobilitätsdiskurs fördern	. 4
Die Mobilitätsagent*innen und ihre Projekte	. 6
Wie eine bunte Rikscha zum Taxi wurde	
An der Hauptverkehrsstraße entspannen?	. 8
Aufregung um den Skilift	. 10
Von City-Hacking, Kreidetafeln und anderen Ideen	
Unterwegssein: Vorschläge für einen nachhaltigen Sonnenberg	
Zu Fuß unterwegs	
Probleme, Feststellungen und Vorschläge	. 19
Das Gehen erleichtern	. 20
Radfahren am Berg	. 20
Probleme, Feststellungen und Vorschläge	. 20
Radfahren attraktiv machen!	. 22
Leben und entspannen im Kiez	. 23
Probleme, Feststellungen und Vorschläge	
Aufenthaltsqualität steigern!	. 24
Fazit	. 25
Das Projekt	
Mobilität auf dem Sonnenberg	
Presseschau	. 26
Danksagung	. 27
Impressum	. 27

VON DER AUTOGERECHTEN STADT ZU NACHHALTIGER MOBILITÄT

Chemnitz und die hier herrschende Verkehrskultur sind stark geprägt durch die lange Historie der Autoindustrie vor Ort und den Umbau zu einer sozialistischen autogerechten Modellstadt zu DDR-Zeiten. Oft geht es nur darum, von A nach B zu kommen. Aber Mobilität hat auch immer die Funktion, eine soziale Stadt zu ermöglichen, Begegnungen zu ermöglichen, oder auch dunkle Ecken zu vermeiden.

Der Stadtteil Sonnenberg ist eines von mehreren hügeligen Wohnquartieren in direkter Angrenzung an die Chemnitzer Innenstadt - wobei die Topografie nur eine Hürde für umweltfreundliche Mobilität darstellt. Es fehlt an der Weichenstellung für die Teilhabe an alternativen Angeboten: Es gibt auf dem Sonnenberg keine Radwege, Fahrradständer sind rar gestreut, der angrenzende Hauptbahnhof ist nicht direkt mit dem ÖPNV angebunden. Es gibt in der ganzen Stadt kein kostenloses Bürger*innenticket für Bus und Bahn. Sharing-Angebote für elektrische Lastenräder fehlen, dafür wurden im Verlauf des Projektes die ersten drei Carsharing-Stationen des Stadtteils etabliert.

Die einzigen Straßen und Wege, die den Stadtteil mit der Innenstadt verbinden, sind auch gleichzeitig sehr stark befahrene Durchgangs- und Ausfallstraßen oder durch Treppenanlagen nicht barrierefrei. An die Innenstadt grenzende Straßen werden von Pendler*innen als Parkraum für den Berufsverkehr benutzt. Wer den Sonnenberg durchqueren will, hat kein Problem, wer ihn mobil erleben möchte, findet nur wenige Möglichkeiten, sich treiben zu lassen.

Wir haben uns gefragt, wie lässt sich eine andere Form der Mobilität an den öffentlichen Raum adressieren? Wie könnte es gelingen, nachhaltige Mobilitätsalternativen bekannter zu machen? Welche Infrastruktur fehlt? Wie könnten wir die Anwohner*innen dazu bringen. ihre Ideen und Befürchtungen zu äußern? Welche Formate braucht es, um mehr als die ohnehin Interessierten zu erreichen? Wie könnte dann dieses Feedback an Stadtpolitik und Verwaltung rückgekoppelt werden? Kurz gesagt: Wie könnten wir gemeinsam nachhaltiges Unterwegssein auf dem Sonnenberg entwickeln?

MarxMobil hat sich diesem Spannungsfeld gestellt und ist zusammen mit den Mobilitätsagent*innen und den Anwohner*innen auf die Suche nach Problemen und Lösungen gegangen, immer mit dem Ziel, neue Möglichkeiten für eine andere Mobilität zu finden.

WARUM KREATIVE INTERVENTIONEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM DEN MOBILITÄTSDISKURS FÖRDERN

Wir glauben, dass mit klassischen Konzepten wie Bürger*innen-Foren und Diskussionsrunden nur ein kleiner Teil der Stadtgesellschaft erreicht werden kann. Was ist mit den vielen anderen Menschen, die sich nicht zu Wort melden? Was denken diese über ihren Stadtteil? Welche Ideen haben sie?

Um diesem Problem gerecht zu werden, haben wir uns entschlossen, einen anderen Ansatz zu wählen. Wir wollten die Menschen daher aus ihrem Alltag herausholen und ihnen Fantastisches präsentieren, durch künstlerische und kreative Interventionen im öffentlichen

Raum dazu anregen, über Mobilität und mögliche Alternativen nachzudenken. Die gestalterische Umsetzung haben wir vier Mobilitätsagent*innen überlassen, die für sechs Wochen nach Chemnitz zogen, auf dem Sonnenberg lebten, unterwegs waren und aus ihren Erfahrungen vor Ort - sowie ihrem unbeeinflussten Blick von außen - künstlerische Interventionen entwickelt haben. Sie waren die Expert*innen, um emotionale Triggerpunkte zu finden und Diskussionen auszulösen. Über 10 Veröffentlichungen in den lokalen und überregionalen Medien zeigen, dass sie erfolgreich waren.





DIE MOBILITÄTSAGENT*INNEN UND IHRE PROJEKTE

WIE EINE BUNTE RIKSCHA ZUM TAXI WURDE

Mit der Rikscha die beschwerlichen Hügel des Sonnenbergs erklimmen und das aus reiner Muskelkraft? Mit Hilfe des kostenlosen Taxi-Angebots kamen viele Gespräche auf, die sonst nie entstanden wären: Allein der Anblick des bunten Transportgefährts erregte Aufmerksamkeit. Wer mitfuhr, kommentierte munter und gern, etwa, dass so ein Angebot auf gar keinen Fall kostenlos sein dürfe. Einmal mit den Mobilitätsagent*innen ins Gespräch gekommen, wurden alle möglichen Verkehrsthemen diskutiert.





Johanna Richter und Marcell Hajdu bewarben sich als Team für die MarxMobil-Residency. Ihre Wege kreuzten sich beim gemeinsamen Masterstudium der European Urban Studies an der Bauhaus Universität in Weimar. Als Urbanist*innen interessieren sie sich für städtische Räume und erkunden diese auf unterschiedliche Weise. Sie sind begeisterte Fahrrad- und Zugfahrer*innen, immer ist das Fixie von Marcell und das kleine rote Klappfahrrad von Johanna dabei.



RIKSCHA-TAXISERVICE



WER?

Johanna Richter und Marcell Hajdu

ZIEL?

Durch künstlerische Intervention Aufmerksamkeit generieren und Bereitschaft für Gespräche schaffen.

ZIELGRUPPE?

Anwohner*innen

BESCHREIBUNG

Der kostenlose Rikscha-Taxiservice transportiert Menschen von A nach B. Während der Fahrt können Gespräche zum Thema Mobilität geführt werden oder bspw. Karten bzw. Fragebögen ausgefüllt werden.

GUT ZU WISSEN

Das Rikscha-Team war dreisprachig. Marcell sprach neben Deutsch auch Ungarisch sowie Russisch und konnte damit auch Türen in die deutsch-russische Gemeinschaft öffnen. Gerade migrantische Gemeinschaften halten sich oft in der gesellschaftlichen Debatte stärker zurück, als gewünscht. So konnte Marcell eine Deutsch-Russin morgens regelmäßig zur Physiotherapeutin fahren und so mit ihr ins Gespräch kommen.

Kontakt: sonnenrad-taxi@posteo.de







MOBILITÄTSAGENT*INNEN MOBILITÄTSAGENT*INNEN

AN DER HAUPTVERKEHRS-STRASSE ENTSPANNEN?

Gleichsam kleiner Inseln der Ruhe stellte Julie Rüter Bänke entlang der Zietenstraße auf. Das ist natürlich völlig absurd. Die Zietenstraße ist laut, dreckig und stark befahren. Mit ihrem Konzept wollte sie nicht nur den Straßenraum und Verkehr um mobile temporäre Architektur erweitern, sondern auch das Potential sichtbar machen, das in den beschleunigten Zonen liegt. Provokativ lud sie ein: Zum Entschleunigen, zum Pausieren im hektischen Verkehr, um sich zu öffnen, für neue Möglichkeiten den öffentlichen Raum und alternativen Verkehr zu denken. Diese Vorschläge konnten die interessierten Sonnenberger*innen per Smartphone-Messenger der Künstlerin schicken.

Kontakt: www.julie-rueter.de



Julie Rüter studierte an der Universität der Künste Berlin Bühnenbild. Sie erhielt für ihre Arbeit verschiedene Stipendien und Förderungen, unter anderem war sie 2013 Stipendiatin der Bundesregierung Deutschland in der Cité Internationale des Arts Paris in der Sparte Architektur. Sie entwarf Raumkonzepte und Bühnenbilder am HAU Berlin, Theater an der Parkaue, Maxim Gorki Theater, Schauspielhaus Frankfurt und an der Bayrischen Staatsoper München im Pavillon 21. Sie arbeitet kontinuierlich im öffentlichen und urbanen Raum, thematisiert die fortschreitenden Gentrifizierungsprozesse sowie andere architektonische und soziale Phänomene.

MOBILE TEMPORÄRE ARCHITEKTUR



WER?

Julie Rüter

ZIEL?

Die Passant*innen sollen angeregt werden, über den öffentlichen Raum und Mobilität in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft nachzudenken und ihre Ideen mitzuteilen.

ZIELGRUPPE?

Anwohner*innen und Durchgangsverkehr

BESCHREIBUNG

Die Idee, Sitzbänke entlang einer vielbefahrenen Straße, an einem Ort ohne Aufenthaltsqualität aufzustellen. ist als paradoxe Intervention zu verstehen. Es geht weniger um die Möglichkeit des Ausruhens, als vielmehr um den inneren Widerstand: "Warum sollte ich hier sitzen wollen?" Wichtig ist ein kommunikativer Anschlusskanal zum Beispiel mittels Broschüre, Fragebögen, digitalen Kommunikationsangeboten, persönlicher Ansprache, etc.

Sitzmöbel sind gefragt! Zwei unserer fünf ziemlich schweren Bänke wurden von Anwohner*innen mitgenommen. Wer sie findet, schreibt uns gern, damit wir wissen, wen wir glücklich machen konnten.





GUT ZU WISSEN

MOBILITÄTSAGENT*INNEN MOBILITÄTSAGENT*INNEN

AUFREGUNG UM DEN SKILIFT

Ein Pop-Up-Store und eine verrückte Idee: der Skilift Sonnenberg. Als Planungsbüro konzipiert, war unser Mobilitätsagent offizieller Vertreter eben jenes und diskutierte vor Ort und digital mit Anwohner*innen die Idee eines Skiliftes entlang der Sonnenberger Hauptverkehrsachsen.

Die Unsicherheit der Anwohner*innen. die aus der häufigen Nachfrage "Das mit dem Skilift, das ist doch Quatsch, oder...?" spricht, war symptomatisch für viele Gespräche. Niemand wollte es so richtig glauben, aber doch schien etwas Visionäres und Ungewöhnliches in der Luft zu liegen und die Neugierde siegte. Von begeisterter Zustimmung bis hin zu detaillierter Kritik erlebte unser Mobilitätsagent alle denkbaren Gespräche. Nach der Auflösung der Idee als Kunstaktion entwickelte sich regelmäßig ein reger Austausch mit vielen Anregungen, die sich in dieser Broschüre wiederfinden. Was vielleicht für den Sonnenberg noch völlig absurd klingt, ist in La Paz seit 2014 längst Realität, dort hat eine österreichische Skilift-Firma den öffentlichen Nahverkehr zusammen mit den örtlichen Behörden revolutioniert. Ein Vorbild für Chemnitz?



Florian Egermann hat seine Ausbildung zum Mediengestalter und sein Studium an der Kunsthochschule für Medien Köln absolviert. Als Gründungsmitglied von wielebenwir e.V. konzipiert und implementiert er Sharing-Konzepte, die mit zahlreichen Preisen ausgezeichnet wurden. In seiner künstlerischen Arbeit entwickelt er absurde Institutionen (Florian Egermann Residency Programm, Failed Artists International) und raumbezogene Installationen, die (Kunst-) Märkte und populistische Trends hinterfragen. Er hält Vorträge und Workshops zu Videosynthese und dem Aufbau von Graswurzel-Initiativen. Florian lebt und arbeitet als Künstler. Aktivist und Astronaut in Köln.



10

POP-UP-STORE SKILIFT



WER?

Florian Egermann

ZIEL?

Probleme im Stadtteil thematisieren. Durch verrückte, aber überzeugend vorgetragene Ideen wird Aufmerksamkeit generiert, um Anknüpfungspunkte für Gespräche zu nutzen.

ZIELGRUPPE?

Anwohner*innen und Medien

BESCHREIBUNG

Die Idee eines Skilifts sorgte für gezielte Irritation im öffentlichen Raum und stellte Denk- und Verhaltensmuster in Frage.

Das vermeintliche Planungsbüro verlieh der Inszenierung zusätzliche Glaubwürdigkeit, stellte aber gleichzeitig einen räumlichen und persönlichen Anknüpfungspunkt dar, der für die gewinnbringende Diskussion hilfreich und notwendig war.

GUT ZU WISSEN

Gleichzeitig zur Skilift-Kampagne starteten wir die No-Skilift-Kampagne. Diskursive Reibung erzeugt Wärme. Die Verwirrung war komplett. Wir beherrschten tagelang die sozialen lokalen digitalen Nachbarschaftsräume.

Kontakt: www.fleg.de skilift-sonnenberg.de







VON CITY-HACKING, KREIDETAFELN UND ANDEREN IDEEN

MarxMobil hat sich dem Ziel, nachhaltige Mobilität zu diskutieren und zu
fördern, aus verschiedenen Richtungen
genähert. Einerseits wollten wir uns mit
den Anwohner*innen austauschen und
haben dafür als methodischen Ansatz
die bereits beschriebenen künstlerischen Interventionen im öffentlichen
Raum gewählt. Über diesen vermeintlichen Umweg haben wir häufig erst
die Bereitschaft für die nachfolgenden
Diskussionen schaffen können.

Parallel dazu haben wir den bezirk- bzw. stadtweiten Mobilitätsdiskurs in Richtung Nachhaltigkeit verschieben wollen und haben daher die Maßnahmen auch in Hinblick auf ihre Medialität, ihre Eig-

nung zur Berichterstattung, ausgewählt und durchgeführt.

Ebenso wurden die Akteur*innen vor Ort in einzelne Maßnahmen des Projekts einbezogen. Durch regelmäßiges Informieren, Abstimmungen, gemeinsame Arbeit und Diskussionen haben wir das Projekt schrittweise vor Ort verankert.

Die Bereiche Politik und Verwaltung haben wir ebenfalls adressiert, denn nur so lassen sich die Arbeitsergebnisse in den Bereich der Umsetzbarkeit bringen. Dabei geht es insbesondere um Denkanstöße und die Vorstellung von Meinungsbildern, die so Eingang in den politischen Diskurs und Entscheidungen finden sollen.



12





PARKLET BAUEN



ZIEL?

Durch gemeinsame Aktivitäten das Nachbarschaftsgefühl stärken und die Aufenthaltsqualität im Viertel steigern.

ZIELGRUPPE?

Anwohner*innen, Multiplikator*innen, Medien

BESCHREIBUNG

Der Bau des Parklets dient als Vehikel, um Anwohner*innen zusammenzubringen und gleichzeitig konkrete Ideen für ihren Stadtteil kleinteilig und selbstbestimmt umzusetzen. Im Gegensatz zur paradoxen Intervention mit Sitzmöbeln an einer vielbefahrenen Straße stellt das Parklet einen unmittelbaren Mehrwert für die Nachbarschaft dar.

PARKLET BAUEN UND DISKUSSION

Eines der größeren Projekte war der Bau eines Parklets auf der Uhlandstraße. Parklets sind zwar ein alter Hut, für Chemnitz jedoch sind sie neu. Ziel ist es, zeitweise Parkplätze zu kleinen Oasen der Erholung umzubauen. Dadurch erfahren die Anwohner*innen etwas Sonderbares: Der öffentliche Raum vor ihren Haustüren wird nicht mehr nur durch parkende Autos besetzt, sondern steht wieder ihnen selbst zur Verfügung. Gemütliche Sitzmöglichkeiten laden dazu ein, sonnige Nachmittage genauso wie laue Sommerabende vor

der eigenen Tür zu verbringen. Die Stra-Ben werden belebter, Nachbar*innen lernen sich kennen. Da das Parklet kein festes Fundament hat, kann es schnell auf- und wieder abgebaut werden. Neben der unmittelbaren Umnutzung des öffentlichen Raums stehen natürlich einige Fragen im Raum: Wie sollten wir mit dem raren Gut des öffentlichen Raums umgehen? Sind Parkplätze die sinnvollste Option? Oder sollten nicht doch eher wir Menschen mit unseren Bedürfnissen im Mittelpunkt der Stadtplanung stehen?

Wir haben gezeigt, es geht in Chemnitz. Wer übernimmt?

IDEEN IDEEN





Dem voran gegangen war eine Straßendiskussion zu der Frage, was den Menschen denn eigentlich in ihrem Viertel fehlt. Der Bau eines Parklets soll schließlich nicht Selbstzweck sein, sondern den Anwohner*innen einen Mehrwert bringen. In den Gesprächen auf dem Sonnenberg kam immer wieder der Wunsch nach Aufenthaltsmöglichkeiten und Entspannung auf, weswegen wir uns für einen großen, begrünten Sitzbereich entschieden haben. In anderen Situationen könnten aber beispielsweise Fahrradstellplätze, Urban-Gardening-Beete oder Kunstinstallationen Teil des Parklets sein.

Mehr Infos: www.marxmobil.de/how-to-parklet-chemnitz



14

WORKSHOP

Für den City-Hacking-Workshop des Künstlers, Aktivisten und Designers Lars Zimmermann luden wir verschiedene Akteur*innen des Sonnenbergs ein, um ihnen ein Werkzeug für selbstbestimmte, kreative Arbeit im Stadtteil an die Hand zu geben und so den Ansatz der künstlerischen Intervention im öffentlichen Raum weiter zu verbreiten. Unter dem Motto "Versuche nicht, ein neues System zu erfinden – versuche ein be-

stehendes zu nutzen (zu hacken)" lernten die Teilnehmer*innen kreative Beispiele kennen, um spielerisch auf das Thema Nachhaltigkeit hinzuweisen und die Wahrnehmung von Menschen zu verändern. Schließlich wurden gemeinsame Aktionen für das Jahr 2020 geplant. Wie das konkret aussehen kann? Viel Input bieten bereits die Beispiele auf mifactori.de. Lust mitzumachen? Das Team vom AJZ-Bauspielplatz plant für 2020 mehrere Mini-Interventionen.

CITY-HACKING-WORKSHOP



ZIEL?

Durch Wissensweitergabe Akteur*innen befähigen, selbstständig kreative Formate im öffentlichen Raum umzusetzen.

ZIELGRUPPE?

lokale Multiplikator*innen

BESCHREIBUNG

City-Hacking nutzt den vorhandenen öffentlichen Raum, um durch einfache künsterlische Mittel Aufmerksamkeit für konkrete Probleme zu kreieren.

Mehr Infos: www.mifactori.de/ category/city-hacking www.larszimmermann.de





IDEEN IDEEN

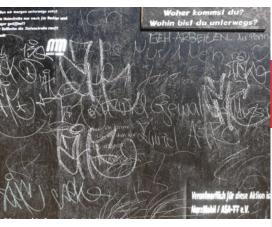


Ein weiterer Teil von MarxMobil: Für acht Wochen zierte eine große Kreidetafel den Alberti-Park. Diese wurde regelmäßig gereinigt, mit neuer Kreide versehen und stellte den Passant*innen folgende vier Fragen:

Woher kommst du? Wohin gehst du? Was für Probleme gibt es zu Fuß, mit dem Rad, dem Auto? Was könnte besser sein? Feedback in verschiedenen Kontexten – sowohl offline als auch digital – rundeten die Maßnahmen von MarxMobil ab. Nachdem das gesammelte Material vorlag, haben wir es nach verschiedenen Themenschwerpunkten sortiert und erneut mit Akteur*innen vom Sonnenberg, aber auch Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung diskutiert. Das Projekt wurde mit einer Ausstellung im Technischen Rathaus und anschließender Diskussion beendet. Die wesentlichen Ergebnisse sind schließlich in dieser

Handreichung versammelt und dienen gleichzeitig als Grundlage für eine breit getragene Beschlussvorlage für den Stadtrat mit dem Ziel, nachhaltige Mobilität auf dem Sonnenberg zu fördern. Die Steuerungsgruppe der Bürgerplattform Chemnitz Nord-Ost erklärte sich bereit, das Thema selbsttätig weiter zu betreuen und als Ansprechpartnerin zur Verfügung zu stehen.

Mehr Infos: www.marxmobil.de/der-stadtratsantrag



ANONYME KREIDETAFEL

BREIT GETRAGENER STADTRATSANTRAG

AUSSTELLUNG & FISHBOWL



ZIEL?

Ziel ist es, Feedback von Personen einzusammeln, die sich klassischerweise an keiner Diskussionsrunde o.ä. beteiligen.

ZIELGRUPPE?

Anwohner*innen

BESCHREIBUNG

Mit Kreidefarbe bemalte und mit (wechselnden) Fragen versehene Platten dienen als zeitlich unabhängiges Medium, um Feedback an konkreten Standorten im Stadtgebiet zu sammeln.

ZIEL?

Der Stadtratsantrag soll zu tatsächlichen Änderungen vor Ort führen. Die Selbstwirksamkeit der Menschen im politischen Kontext wird gestärkt.

ZIELGRUPPE?

Multiplikator*innen, Bürger*innen, Stadträt*innen, Verwaltung

BESCHREIBUNG

Die gesammelten Ergebnisse werden mit lokalen Akteur*innen diskutiert und gemeinsam in einem Stadtratsantrag formuliert. Eine vorherige Abstimmung mit den zuständigen Stadträt*innen eventuell auch Verwaltungsmitarbeiter*innen liefert wertvolle Hinweise. Eine offizielle Einbringung ist Privatpersonen meistens nicht möglich. Suchen Sie die Unterstützung der Stadtratsfraktionen und/oder berechtigten Einrichtungen (in Chemnitz etwa der Agenda-Beirat).

ZIEL?

Gesammeltes Feedback vorstellen, diskutieren, ggf. ergänzen und fortführen.

ZIELGRUPPE?

Entscheidungsträger*innen, Verwaltungsmitarbeiter*innen, interessierte Bürger*innen

BESCHREIBUNG

Vorläufige Arbeitsergebnisse sollen in den policy cycle eingebracht werden. Es geht aber bewusst nicht um eine abschließende Ergebnispräsentation, sondern um eine Erweiterung des Meinungsspektrums und Diskussion zu den Vorschlägen der Anwohner*innen.

Veruntmerlich für diese M. Marsillahl / ASA-TT e.V. Mars II. Macklub

UNTERWEGSSEIN: VORSCHLÄGE FÜR EINEN NACHHALTIGEN SONNENBERG

Im vorliegenden Kapitel präsentieren wir nun die konkreten Ergebnisse. Bei der Analyse des Materials haben sich im Wesentlichen drei Kategorien herausgebildet, in die sich nahezu sämtliche vorgebrachten Ideen eingruppieren lassen. Diese drei Schwerpunkte sind erstens, das Thema Fußwege, zweitens, der Bereich Fahrradfahren sowie drittens, Aspekte, die mit dem Aufenthalt im öffentlichen Raum ganz allgemein in Zusammenhang stehen. Dieser letzte Punkt scheint erst einmal nur bedingt mit Mobilität in Zusammenhang zu stehen. Der Wunsch etwa nach mehr Stadtgrün oder Straßenfesten stellt zunächst keine originäre Aufgabe von Mobilitätspolitik dar. Aber wenn wir nach dem Anlass von Mobilität fragen, entwickeln sich fehlende Freizeitangebote und Entspannungsmöglichkeiten sowie unzureichende Infrastruktur zu zentralen Treibern individueller Mobilität.

Dass sich die Ergebnisse von MarxMobil in diesen drei eng definierten Kategorien zusammenfassen lassen, ist ebenfalls eine interessante Erkenntnis: Fußwege, Radfahren und Aufenthaltsqualität scheinen die zentralen Aspekte für eine künftige Entwicklung des Sonnenbergs zu sein. Dabei sind die vorgestellten Maßnahmen nicht abschließend und repräsentativ zu verstehen. Viele der Zitate und Vorschläge sollen als Ausgangspunkt für die Diskussion funktionierender Lösungen dienen.



18

TO TUB UNTERWEGS

Ein Thema, das die Sonnenberger*innen besonders umtreibt, ist der Zustand der Gehwege. Egal ob auf dem Weg zum Bus, zum Fahrrad oder zum Auto, egal ob kurze oder weite Strecken, die meisten Menschen, mit denen wir gesprochen haben, machen regelmäßig schlechte Erfahrungen mit den Fußwegen in ihrem Viertel. Was stört sie besonders? Und was ließe sich dagegen tun?

PROBLEME, FESTSTELLUNGEN UND VORSCHLÄGE

"Die Gehwege sind uneben und schon kleine Bordsteine werden zu Hürden."

"Im Winter sind nicht immer alle Gehwege geräumt. Die Straßenbahnhaltestelle an der Augustusburger Straße ist für mich dann schwer zu erreichen."

"Für ältere Menschen ist es auch oft beschwerlich rauszugehen, da die Gehwege in einem schlechten Zustand sind und nicht barrierefrei. Außerdem wären mehr Sitzmöglichkeiten wichtig, um sich zwischendurch auszuruhen." "Die Gehwege sind gefährlich, uneben und nicht gepflegt."

"Bessere Gehwege, besser gepflegte Grünflächen, ist oft zu groß das Gebüsch und verwildert, wegen Einbrechern [ist das] schlecht."

"Einkaufen tue ich mit dem Rollwagen, das funktioniert in der Nachbarschaft."

"In den Wintermonaten könnte beispielsweise ein Ruf-Taxi hilfreich sein, damit bei Schneefall jeder sicher von A nach B kommt."

"Mehr beleuchtete Wege, dann würde ich mich besser fühlen."

"Häufigere Reinigung und bei Bedarf die Eigentümer in die Pflicht nehmen."

"Generell wären Mülleimer eine gute Idee. Gibt gefühlt ganze zwei auf dem Sonnenberg."

"Warum gibt es auf der Zietenstraße nicht viel mehr Zebrastreifen an den Übergängen?"

"Der Zietenstraße den Hauptverkehrsstraßenstatus wegnehmen. Fürstenstraße auf 30km/h und mehr Zebrastreifen, gerade morgens für Kinder ist es gefährlich, wenn sie die Straße queren."

NACHHALTIGER SONNENBERG NACHHALTIGER SONNENBERG

DAS GEHEN ERLEICHTERN!

Der Zustand der Fußwege scheint sowohl in Hinblick auf den baulichen Zustand, die Barrierefreiheit als auch die Sauberkeit verbesserungswürdig. Immer wieder beschwerten sich die Anwohner*innen über den, aus ihrer Sicht, inakzeptablen Zustand.

Vielfach wurden die großen Verkehrsachsen Zietenstraße und Fürstenstraße als Barriere beschrieben. Nicht nur in Hinblick auf die Aufenthaltsqualität stören diese Straßen, schon einfaches Überqueren wird zur Herausforderung. Der Wunsch nach deutlich mehr Zebrastreifen, also einem Vorrang der Fußgänger*innen vor dem Auto, ist Ausdruck dessen. Der ebenso häufig vorgebrachte Wunsch weiterer Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zonen) und eine gezielte Überprüfung auf die Einhaltung dieser Maßnahmen sind weitere Bausteine in dieser Logik.

Im Hinblick auf Sauberkeit und Räumpflicht im Winter scheint ebenfalls enormer Nachholbedarf zu herrschen. Liegt die Verantwortlichkeit bei privaten Eigentümer*innen, sollten diese an ihre Pflicht erinnert werden. Die Stadt Chemnitz muss hier deutlich stärker als bisher ihrer Handlungs- bzw. Aufsichtspflicht nachkommen, um den berühmten "Broken Window"-Effekt zu vermeiden.



Für viele Menschen ist das Fahrrad das wichtiges Fortbewegungsmittel im Alltag. Für einen fahrradfreundlichen Sonnenberg gilt es aber immer noch viele Hürden zu überwinden, die Topografie stellt dabei nur eine Herausforderung dar. Es gibt keine Radwege und Fahrradständer sind rar gestreut. Für Lastenfahrräder gibt es im Wohnviertel gar keine Sicherungsmöglichkeiten. Was beschäftigt die Anwohner*innen zum Thema Radverkehr, welche Erfahrungen haben sie gemacht? Und welche Lösungsvorschläge sehen sie?

PROBLEME, FESTSTELLUNGEN UND VORSCHLÄGE

"Es ist anstrengend, mit dem Fahrrad über den Sonnenberg zu fahren."

"Wenn Autos auf der Straße parken, kommt man mit dem Fahrrad noch schwerer vorbei."

"Es sind nur wenige Radfahrer unterwegs." "Mit dem Fahrrad haben wir meistens Bedenken, dass wir den Autoverkehr behindern oder den Verkehrsfluss beeinträchtigen."

"Ich fände Fahrradstationen zum Ausleihen von Rädern gut, E-Bikes sind mir zu gefährlich. Aber Lastenräder sollten motorisiert sein."

"Den Menschen fehlt einfach die Erfahrung Rad."

"Ich kann mein Lastenrad nicht im Hof abstellen, weil wir Treppenstufen haben und im öffentlichen Raum gibt es keine Sicherungsmöglichkeiten. Warum?"

"Einfach den Verkehr von der Hainstraße auf die Dresdner Straße verlagern, das muss doch möglich sein? Die Straße wäre ruhiger und die Geschäfte würden auch profitieren. Man könnte draußen sitzen." "Wie wäre es mit einem Fahrradlift die Zietenstraße hoch?"

"Mehr Fahrradstraßen und Radwege, dann würde ich mehr Fahrradfahren."

"Die Rikschas könnten Personen befördern und auch Transporte erledigen. Sie sind lautlos unterwegs und sehen schön aus. Die Heinrich-Schütz-Straße ist stark befahren und laut, dreckig, das würde sich ändern."

"Den Grundschülern Fahrräder schenken, ich kenne viele, die keines haben."

"Sollte es nicht lieber Prämien für E-Lastenräder und E-Bikes geben, für Leute, die auf das Auto verzichten, statt für Flektroautos?"

"Ein Bringdienst wäre schön, auch mit dem Lastenrad möglich."

"Wir brauchen mehr Vorbilder statt Feindbilder."



NACHHALTIGER SONNENBERG NACHHALTIGER SONNENBERG

RADFAHREN ATTRAKTIV MACHEN!

Rund um das Thema Fahrrad scheint die fehlende Infrastruktur ein wesentliches Hemmnis zu sein, Radfahren auf dem Sonnenberg ist für viele einfach ungemein unattraktiv. Es braucht dringend Fahrradstraßen und Radwege im Viertel. Auch in diesem Zusammenhang wurde mehrfach auf Verkehrsberuhigung hingewiesen. Sichere Abstellmöglichkeiten (u.a. für Lastenräder) scheinen ebenfalls angezeigt. Andere Vorschläge, wie die Installation von Fahrradliften, adressieren die bergige Topografie des Viertels und erleichtern über die Generationen hinweg das Radfahren.

<u>FAHRRADLIFT</u>

KOSTENFREIE RÄDER



Bei einem Fahrradlift läuft ein im Boden eingelassenes Zugseil umher. Kleine Plattformen ermöglichen es, sich samt Fahrrad abzustützen und so den Berg hinaufgezogen zu werden. Idealerweise sind diese Installationen mit einer Heizung versehen, um die Anlage im Winter eisfrei zu halten.

Mehr Infos: bit.ly/34txn3D



Ebenfalls erwähnenswert scheint uns der Vorschlag, ein Programm für kostenfreie Schüler*innen-Räder zu konzipieren. Chemnitz ist nicht die erste Stadt, die sich dem schwierigen Thema der Mobilitätstransformation widmet. Inspirierende Beispiele aus anderen Städten weltweit präsentiert der Band "Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt" des Deutschen Architekturmuseums.

Mehr Infos: bit.ly/2EDCDHu



LEBEN UND ENTSPANNEN IM KIEZ

Während unserer Aktionen kamen die Menschen immer wieder auf fehlende Infrastruktur und Freizeitangebote im Stadtviertel zu sprechen. Wenn wir nach dem Anlass von Mobilität fragen, entwickeln sich diese beiden Punkte zu wichtigen Treibern individueller Mobilität. Was stört also die Sonnenberger*innen in ihrem Kiez und was fehlt ihnen? Durch welche Angebote ließe sich die Attraktivität des Stadtteils erhöhen und unnötige Mobilitätsbewegungen in andere Teile der Stadt verringern?

PROBLEME, FESTSTELLUNGEN UND VORSCHLÄGE

"Es ist zu wenig für Platz für Gastronomie auf den Straßenflächen, es gibt auch keine Aufenthaltsqualität aufgrund der lauten Autos und dadurch wenig Leben auf den Straßen, Plätzen."

"Naturflächen, wo man sich aufhalten kann. Auch ohne Geld auszugeben."

"Generell wären Mülleimer eine gute Idee. Gibt gefühlt ganze zwei auf dem Sonnenberg." "Parklet? Ist gut, aber nicht alle Parkplätze umnutzen. Sitzgelegenheiten, Mülleimer und Bolzplätze wären auch wichtig."

"Mehr Sitzbänke, die zum Ausruhen einladen und Kunstwerke. Mehr öffentliche Aktionen von Gewerbe und Vereinen. Und ein Pavillon für Veranstaltungen auf dem Alberti-Platz."

"Es wäre schön, es gäbe mehr Feste, wie die grüne Oase, oder Busreisen für die Bewohner als gemeinsame Ausflüge."

"Schön wäre es, wenn es Events geben würde, an denen einzelne Straßen, wie zum Beispiel die Zietenstraße, gesperrt würden."

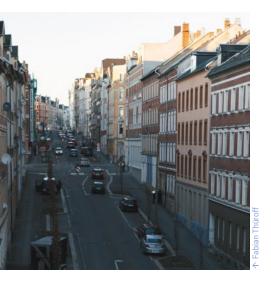
"Was für Hundebesitzer wäre toll. Eine eingezäunte Wiese, wo man die Hundis mal Laufen lassen kann, oder ein paar mehr Mülleimer für Kacktüten."

"Mehr legale Graffitiwände!"

"Wir müssen die Stellen im Leben adressieren, an denen die Menschen sich entscheiden, aufs Auto umzusteigen."

"Die Leute dürfen sich nicht allein fühlen."

NACHHALTIGER SONNENBERG NACHHALTIGER SONNENBERG



"Besser wäre mehr Möglichkeiten zu schaffen, auf das Auto zu verzichten. Als zweiten Schritt könnte man alles andere umgestalten."

"Mehr Güterverkehr auf Schienen, weniger LKW-Transporte."

"Noch mehr 30iger-Zonen und die bitte kontrollieren."

"Es würde bestimmt klarer sein, wenn die Tempo-30-Zone auf der Straße markiert wäre."

AUFENTHALTSQUALITÄT STEIGERN!

Wir waren selbst ein wenig überrascht davon, wie stark der Wunsch der Anwohner*innen ist, die Aufenthaltsqualität im Stadtteil zu erhöhen. Wenn elementare Bedürfnisse nach Erholung und Freizeitangeboten vor Ort nicht gestillt werden können, wirkt dies natürlich zurück auf die Verhaltens- und Mobilitätsmuster der Sonnenberger*innen.

Ein Ansatz könnte darin bestehen, städtische Feste nicht mehr nur im Zentrum sondern auch in anderen Stadtteilen durchzuführen bzw. gut funktionierende Alternativen im Bezirk stärker zu unterstützen. Mehr Grünflächen, Bäume und Sitzmöglichkeiten tragen zu einer höheren Aufenthaltsqualität bei.



Die deutliche Ausweitung verkehrsberuhigter Zonen bzw. Tempo-30-Zonen und insbesondere deren Überwachung nannten sehr viele Befragte ebenfalls als Wunsch.

In diesem Zusammenhang ebenfalls interessant sind Maßnahmen, die auf psychologische Effekte setzen: So könnten die Tempo-30-Markierung regelmäßig und deutlich sichtbar auf den Asphalt aufgebracht werden. Spielerische Elemente wie Geschwindigkeitsanzeigetafeln, die etwa mit Smilies arbeiten und so das Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen durch positive Affirmation steuern, könnten ebenfalls einen wichtigen Beitrag leisten.

FAZIT

DAS PROJEKT

Wie lässt sich in einer historisch stark auf das Auto fokussierten Stadt im Allgemeinen und in einem stark hügeligen Stadtteil wie dem Sonnenberg im Speziellen der Mobilitätsdiskurs öffnen und das individuelle Mobilitätsverhalten adressieren?

Im Rahmen des einjährigen Projekts MarxMobil gab es über zweihundert Einzelgespräche bzw. Wortmeldungen, zehn Pressemeldungen bzw. -artikel, zwei TV-und einen Radio-Beitrag sowie Blog- und Social-Media-Posts und -Diskussionen. Der Ansatz der künstlerischen Intervention im öffentlichen Raum irritiert zwar zunächst, öffnet aber zugleich den Raum für nachfolgende Gespräche, Berichterstattungen und Diskussionen, die ohne den entsprechenden Anlass nie stattgefunden hätten.

MOBILITÄT AUF DEM SONNENBERG

Die Themenschwerpunkte der Anwohner*innen sind eindeutig: Fuß- und Radverkehr sowie die generelle Aufenthaltsqualität im Stadtteil sind mit großem Abstand die am häufigsten genannten Punkte. Dabei reichen die Vorschläge von mehr und besser kontrollierten Tempo-30- bzw. verkehrsberuhigten Zonen, über die Installation von Fahrradliften

bis hin zum Wunsch nach mehr Festivitäten und Begrünung, der zwar zunächst nur mittelbar mit Unterwegssein in Zusammenhang zu stehen scheint, aber auf den zweiten Blick insbesondere die individuelle Freizeitmobilität beeinflusst. Eine ganze Reihe von Themen zur Zukunft umwelt- und sozialverträglicher Mobilität wurde in unseren Gesprächen, wenn, dann nur im Rande gestreift. Das befreit uns aber aus stadtplanerischer Sicht nicht von der Pflicht, auch Punkte wie den öffentlichen Personennahverkehr, dessen Infrastruktur und Angebote, alternative Antriebe und Kraftstoffe, die Verknüpfung von Verkehrs- und Energiesektor, Fragen der Digitalisierung (u.a. Sharing-Konzepte), etc. in Hinblick auf die Erfordernisse der Stadt Chemnitz im Allgemeinen und des Sonnenbergs im Speziellen mitzudenken und zu planen.

Was sich in unserem Projekt abgezeichnet hat, ist die Bereitschaft und der Bedarf Mobilität zu Gunsten der Aufenthalts- und Lebensqualität verändern zu wollen. Viele Menschen haben den motorisierten Individualverkehr als Problem erkannt, benötigen nun aber funktionierende Alternativen für ihren Alltag. Wir wollen daher Sie und alle beteiligten Akteur*innen motivieren, die vorliegenden Erkenntnisse als Ausgangsbasis zu nehmen, mit diesen weiterzuarbeiten und gemeinsam nach Lösungen für nachhaltige Mobilität auf dem Sonnenberg und in Chemnitz zu suchen.



DANKSAGUNG

Agenda-Beirat (Chemnitz)

AJZ Bauspielplatz

Baubürgermeister der Stadt Chemnitz, Michael Stötzer

Bürgerplattform Nord-Ost

Dr. Joachim und Hanna Schmidt Stiftung für Umwelt und Verkehr

GGG (Wohnen in Chemnitz)

Holzkombinat (Deine Projektwerkstatt)

Klub Solitaer e.V.

Nachhall e.V.

Rat für nachhaltige Entwicklung

SDB e.V.

Die Stadtteilpiloten (Chemnitz)

Dr. Radinger - Selbsthilfewerkstatt

Stadtteilmanager Sonnenberg, René Bzdok

Prof. Marlen Arnold, TU Chemnitz

IMPRESSUM

Herausgeber: Franz Knoppe, Dr. Jens Marquardt, Basanta Thapa

ASA-FF e.V. Zietenstr. 2A 09130 Chemnitz

Redaktion: Nino Micklich

Grafik/Layout/Satz:
Mathilde Schliebe & Nadine Rothe

Erscheinungsjahr 2020.





Entwicklung



