

Fußverkehrsförderung in Marl

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



Marl, den 04. Mai 2017

Moderation: Dr. Viktoria Wesslowski

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



I. Einleitung

Der vorliegende Bericht ist eine Zusammenfassung der Ergebnisse des Workshops „Fußverkehrsförderung in Marl“, der am 04. Mai 2017 in Marl stattfand. Wir danken dem Stadtteilzentrum Hüls-Süd, das die Räumlichkeiten für diesen Workshop zur Verfügung gestellt hat.

Dieser Workshop wurde von der Stadtverwaltung Marl 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 Marl. Hierzu wurden von den 10 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, von Verbänden sowie aus der Bevölkerung des Stadtteils arbeiteten gemeinsam in zwei 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. Beide Gruppen hatten 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. Marl hat 10 Jahre Fußverkehrsförderung hinter sich. Nehmen Sie den allerbesten Fall an. Was wäre umgesetzt, gelöst, erreicht? Wie würde es in Marl dann aussehen? Notieren Sie Elemente einer Vision für Marl.



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 Marl 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 Marl 157 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		14	15	4	5	0	38
Aufenthaltsqualität/ Atmosphäre		9	16	7	4	1	37
Bewusstsein/ Image des Fußverkehrs		6	0	10	12	0	28
Akteure/ Zusammenarbeit		1	1	2	1	0	5
Verkehrssicherheit		17	9	12	2	2	42
Blanko		0	0	3	4	0	7
	Summe	47	41	38	28	3	157

Tabelle 1: Anzahl entwickelter Ideen aufgeschlüsselt nach Themen und Workshop-Schritten



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

V. Priorisierte Karten nach Themengebiet

Beide Gruppen hatten die Möglichkeit, vier Herausforderungen zu priorisieren, zu denen sie sich Ideen der anderen Gruppe wünschten. Diese sind in den folgenden Tabellen mit den roten Ausrufungszeichen gekennzeichnet. Am Schluss des Workshops bekamen beide Gruppen fünf gelbe Häkchen-Symbole, mit denen die wichtigsten Ideen (gleich welcher Farbe) priorisiert werden konnten. Im Folgenden werden die 17 priorisierten Karten (eine ist 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 wurden 38 Karten angebracht. Davon waren 14 Karten Elemente einer Vision für die Fußverkehrsförderung in Marl. Bemerkenswert ist, dass an diesem Themenzweig auch 15 Karten zu bereits gut funktionierenden Elementen erarbeitet wurden. Marl hat also im Bereich Infrastruktur schon einige gute Beispiele, auf denen man aufbauen kann.

Ein über Themenzweige und Workshop-Phasen wiederkehrendes Thema war die räumliche Trennung von Fuß- und Radverkehr. Hier sind als Vision die Verlegung des Radverkehrs auf die Straße und damit verbunden die Auflösung bestehender Nutzungskonflikte im Seitenraum als Vision für Marl priorisiert.

1. Die Vision	Die meisten Radfahrer fahren auf Radfahrstreifen (Fahrbahn). Kein Konflikt im Seitenraum zwischen Fuß + Rad	
---------------	--	---

Die folgende Gruppierung besteht ausschließlich aus Ressourcen, nämlich Orten in Marl, wo man heute bereits gut zu Fuß gehen kann. Es war nicht klar zu erkennen, ob die Priorisierung entweder der straßenunabhängigen Fußwege auf den alten Gleisen der Zechenbahnen galt oder der neuen Bergstraße. Bei der Bergstraße wurden die sanierten Gehwege und Radverkehrsanlagen positiv bewertet. Es sollte überprüft werden, ob es an den Bushaltestellen zu Nutzungskonflikten kommt, um diese gegebenenfalls in zukünftigen Planungen zu vermeiden. Die alten Bahntrassen wurden in beiden Arbeitsgruppen als positives Beispiel genannt.

2. Ressourcen	Wege, die zuvor Gleise der Zechenbahnen waren	
2. Ressourcen	Bahntrassen	
2. Ressourcen	Neue Bergstraße außer an den Bushaltestellen	
2. Ressourcen	Viktoriastraße/Bergstraße sanierte Gehwege + Radverkehrsanlagen	

Ein ebenfalls wiederkehrendes Thema war das bestehende Problem der Baumwurzeln als Stolperfallen. Hier wurde eine nach Straßenart differenzierte Lösung erarbeitet. Bestehende Tempo-30-Zonen sollten in verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) umgewandelt werden. Dort muss im Schrittempo gefahren werden, und Fußgänger können auf der Fahrbahn gehen. So könnten die

Bäume erhalten werden. An Hauptverkehrsstraßen, so der zweite Lösungsvorschlag, sollte beim Neu- oder Ausbau auf eine Baumreihe verzichtet werden.

3. Herausforderungen	Alleen brauchen "Platz für Wurzeln"	
4. Lösungsvorschläge	In Zone 30 Gebieten Bäume stehenlassen + VZ 325 anordnen	
4. Lösungsvorschläge	An Hauptverkehrsstraßen Ausbau/ Neubau unter Verzicht einer Baumreihe	

B. Aufenthaltsqualität/ Atmosphäre

Im Themenbereich Aufenthaltsqualität/ Atmosphäre wurden 37 Karten geschrieben. Auch hier gab es mit 16 Karten bei den Ressourcen die meisten Ideen.

Auch an diesem Themenzweig wurde der Zustand der Gehwege diskutiert. Gleich zwei als „wichtig“ priorisierte gelbe Karten zur Vision für die Fußverkehrsförderung in Marl weisen auf breite, sanierte Gehwege ohne Stolperfallen hin. Das ist insofern bemerkenswert, als dass der Zustand der Gehwege meistens unter Infrastruktur oder Verkehrssicherheit thematisiert wird. Hier wird deutlich, dass breite Fußwege ohne Stolperfallen auch eine wichtige Grundlage für einen angenehmen Aufenthalt sind und dafür, dass das Zufußgehen wieder Spaß macht. Dass Geld für die Sanierung zur Verfügung gestellt werden muss, wurde in einem Lösungsvorschlag thematisiert.

1. Die Vision	Alle Gehwege sind saniert. Zu Fuß gehen macht wieder Spaß!	
---------------	---	--

1. Die Vision	breite Fußwege ohne Stolperfallen	
4. Lösungsvorschläge	Mehr Geld für Sanierung der Gehwege zur Verfügung stellen!	

Ein weiterer wichtiger Aspekt für Aufenthaltsqualität sind Sitzgelegenheiten. In dieser Gruppierung wurden gleich zwei Karten als wichtig priorisiert. Neben Bänken sind hier auch allgemeiner Plätze zum Entspannen genannt, wie zum Beispiel Picknick- oder Grillplätze. Zu diesen Herausforderungen wurden keine Lösungen erarbeitet. Eine Anmerkung weist darauf hin, dass Bänke nicht im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen gefördert werden. Das erschwert die fußverkehrsfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums.

1. Die Vision	Bänke zum Pausieren	
3. Herausforderungen	zu wenig Bänke	
3. Herausforderungen	Fehlende Plätze zum Entspannen als Anreiz/ Zielpunkt z.B. Picknick/ Grillen/ Entspannen	
Kommentare	Förderpraxis falsch: Bänke werden nicht gefördert!	

C. Bewusstsein/ Image des Fußverkehrs

Am Themenzweig Bewusstsein/ Image des Fußverkehrs wurden 28 Karten angebracht. Diese teilen sich fast gänzlich auf Herausforderungen (10) und Lösungsvorschläge (12) auf. Dass an diesem Themenzweig in keiner der beiden Arbeitsgruppen Ressourcen-Karten geschrieben wurden, könnte

darauf hinweisen, dass hier eventuell auch gute Beispiele fehlen, wie die Herausforderungen angegangen werden könnten.

Zunächst wurde die Vision eines rücksichtsvollen Miteinanders zwischen den Verkehrsarten und VerkehrsteilnehmerInnen priorisiert.

1. Die Vision	rücksichtsvolles Miteinander mit Autos, Bussen, Rädern	
---------------	---	---

Eine Arbeitsgruppe arbeitete intensiv zu dem Thema der Priorisierung des Autoverkehrs in der Stadt. Der Stadtrat scheint stark auf den Autoverkehr fokussiert. Die Politik für das Thema Fußverkehr zu sensibilisieren, wurde als Lösungsweg vorgeschlagen. Prämiensysteme fürs Radfahren und Zufußgehen sowie polizeiliche Aufklärung für Autofahrer könnten das Bewusstsein für mehr Gleichberechtigung aller Verkehrsarten befördern. Auch die Vorbildfunktion prominenter Personen in der Stadt wurde diskutiert. Die direkte Ansprache könnte Vorteile des Zufußgehens thematisieren. Ein Dienstrad oder eine Rikscha könnten zudem auf charmante Art und Weise eine Alternative zum Auto aufzeigen.

3. Herausforderungen	Priorität wird teilweise mehr auf Autoverkehr gelegt	
4. Lösungsvorschläge	Politik sensibilisieren	
3. Herausforderungen	Starke Ausrichtung auf den Autoverkehr (55%) Stadtrat denkt durch Windschutzscheibe	
4. Lösungsvorschläge	Prämien fürs Radfahren und Zufußgehen	
3. Herausforderungen	"Zu" autogerechte Stadt	
4. Lösungsvorschläge	mehr Gleichberechtigung ALLER Verkehrsteilnehmer	
4. Lösungsvorschläge	mehr polizeiliche Aufklärung für Autofahrer	

3. Herausforderungen	"Vorteil" Auto. Selbst der Bürgermeister nimmt vom Theater zum Rathaus das Auto	
4. Lösungsvorschläge	direkte Ansprache Vorbild jeder Gang macht schlank	
4. Lösungsvorschläge	Tandemdienstrad oder Rikscha	

Auch der ruhende Verkehr wurde an diesem Themenzweig thematisiert. Die Vision „keine parkenden Autos auf den Gehwegen“ deutet darauf hin, dass dies gleichzeitig ein aktuell bestehendes Problem ist. Das wird durch die dazu erarbeitete konkrete Maßnahme „Sanktionen/ Abschleppen“ bestätigt.

1. Die Vision	keine parkenden Autos auf den Gehwegen	
4. Lösungsvorschläge	Sanktionen/ Abschleppen	

In diesem Zusammenhang wurde auch eine konkrete Situation an der Barkhaus Apotheke thematisiert, wo Autos den Gehweg überqueren müssen, um zu den Parkplätzen zu gelangen. Eine Umgestaltung dieser Situation erschien den TeilnehmerInnen des Workshops angebracht.

3. Herausforderungen	Parkplätze "hinter" Fußweg Barkhaus Apotheke	
4. Lösungsvorschläge	Fußweg und Parkplätze "tauschen"	
4. Lösungsvorschläge	Zufahrt bauen	

D. Akteure/ Zusammenarbeit

Im Themenbereich Akteure und Zusammenarbeit wurden nur 5 Karten geschrieben und keine priorisiert. In einer Gruppe wurde eine gute Zusammenarbeit zwischen den Dezernaten sowohl als Vision für die Zukunft als auch als Ressource der Gegenwart angeführt.

Auf der anderen Arbeitsunterlage wurde als Herausforderung thematisiert, dass Vorbilder fehlen und sogar Politiker zum Großteil Autofahrer sind. Dies weist Übereinstimmung mit der Diskussion unter Bewusstsein/ Image des Fußverkehrs auf (siehe oben), welche in der anderen Gruppe stattfand.

E. Verkehrssicherheit

Am Themenzweig Verkehrssicherheit wurden 42 Karten angebracht. Davon waren 17 Karten Elemente einer Vision für die Fußverkehrsförderung in Marl. Bei weiteren 12 Karten ging es um Herausforderungen, zu denen nur zwei Lösungsvorschläge ausgearbeitet wurden. Es gab an diesem Themenzweig zwar auch 9 Ressourcen-Karten und damit auch einen Fundus guter Beispiele, auf denen es sich aufbauen lässt. Priorisiert wurden an diesem Themenzweig allerdings nur Herausforderungen.

Nutzungskonflikte waren ein wichtiges Thema. Das Parken auf einem Geh- und Radweg in der Hülsbergstraße steht stellvertretend für die Konflikte um die Verteilung des öffentlichen Raums in Marl. Diese spezifische Situation sollte sich durch den Bau eines Fahrradweges verbessern.

3. Herausforderungen	Hülsbergstraße - Parkstreifen wurde Geh- und Radweg ...	
3. Herausforderungen	... Geh- und Radweg wird befahren und zugeparkt	
4. Lösungsvorschläge	Fahrradweg wird noch in 2017 gebaut	

Diskutiert wurde auch die Länge der Ampelphasen. Eine Gleichberechtigung der Verkehrsarten auch in der Länge der Ampelphasen wurde hier als Vision und zu kurze Ampelphasen für Fußgänger als Problem aufgeführt. Allerdings wurde das auf einer Kommentar-Karte als „zu pauschal“ bewertet.

1. Die Vision	gleichberechtigte Ampelphasen	
3. Herausforderungen	zu kurze Ampelphasen	
Kommentare	Zu pauschal: Länge der Grünzeit ist nur an wenigen LSA ein Problem	

Schließlich ging es an diesem Themenzweig auch um fehlende Fußverkehrsinfrastruktur. In diesem spezifischen Fall liegt die Verantwortung allerdings beim Kreis Recklinghausen und nicht bei der Stadtverwaltung. Hier wird deutlich, dass für eine gute Fußverkehrsförderung und die Entwicklung eines kompletten Fußwegenetzes die Zusammenarbeit vieler Akteure notwendig ist.

3. Herausforderungen	Brassertstr. A52 - westlich kein Geh- und Radweg	
Kommentare	Verantwortung liegt beim Kreis RE	

F. Sonstige

An den Blanko-Zweigen wurde nur eine Gruppierung mit sieben Karten erarbeitet. Bei dieser Gruppierung geht es um die gefühlte soziale Sicherheit. Dabei sind Angsträume wie Unterführungen doppelt priorisiert. „Rowdies“ und schlechte Beleuchtung tragen zum Gefühl der Unsicherheit bei. Eine schöne Gestaltung, bessere Beleuchtung und mehr Sicherheitspersonal auf den Straßen wurden als Lösungen für diese Herausforderungen vorgeschlagen.

3. Herausforderungen	Angsträume wie Unterführungen	 
4. Lösungsvorschläge	Schön gestalten	
4. Lösungsvorschläge	Beleuchtungskonzept	
3. Herausforderungen	Sicherheit durch "Rowdies"	
4. Lösungsvorschläge	Mehr Personal auf die Straßen	
3. Herausforderungen	Zum Teil die Beleuchtung	
4. Lösungsvorschläge	Mehr Beleuchtung (LED)	



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.