

Verwaltungsinterner Workshop in Marl

Ergebnisprotokoll der Diskussionen

Datum: 13. Oktober 2017

Ort: Ratsstube, Rathaus der Stadt Marl, Creiler Platz 1

I. Anwesende:

- Frau Andrea Baudeck, Baudezernentin
- Herr Peter Küpper, Tiefbau – Zentraler Betriebshof
- Frau Kerstin Marohn-Ranft, Altenhilfekoordinatorin, Sozialamt
- Herr Ingo Stapperfenne, Planungs- und Umweltamt, Abteilungsleiter Städtebau
- Herr Udo Lutz, Planungs- und Umweltamt, Verkehrsplanung
- Herr Bernd Herzog-Schlagk, FUSS e.V.
- Frau Viktoria Wesslowski, FUSS e.V.

II. Tagesordnung

09.00 - 09.15	Begrüßung und kurze Vorstellungsrunde
09.15 - 09.45	Präsentation der Ergebnisse des ersten Fußverkehrschecks und des ersten Workshops
09.45 - 10.15	<u>Tischrunde</u> : Was gehört in eine Fußverkehrsstrategie für Marl?
10.15 - 10.30	Pause
10.30 - 11.35	Präsentation dreier Handlungsfelder für Marl
11.35 - 11.15	<u>Diskussion</u> : Welche konkreten Maßnahmen kann Marl kurzfristig, welche mittelfristig angehen?
11.15 - 11.45	<u>Diskussion</u> : Wie kann die hier begonnene Arbeit innerhalb der Verwaltung verstetigt werden?
11.45 - 12.00	Pause
12.00 - 12.30	<u>Diskussion</u> : Wie können wir das Thema in der Marler Öffentlichkeit und in der Politik positionieren?
12.30 - 13.00	Kurze Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick

III. Was gehört in eine Fußverkehrsstrategie für Marl?

In dieser Diskussionsrunde wurden die folgenden Themenfelder zusammengetragen.

Kontext: Eine Fußverkehrsstrategie sollte zunächst das Thema einordnen und die Fragen klären, was Fußverkehr für Marl leisten kann, welche positiven Effekte Fußverkehr bietet und welche Potentiale die Fußverkehrsförderung für die Stadt Marl aufweist.

Stadtstruktur: Als weiteres Element einer Marler Fußverkehrsstrategie sollte eine genaue Analyse der Stadtstruktur erfolgen. Welches sind die Quellen und die Zielorte von Verkehr in Marl? Welche Wege können realistischerweise ausschließlich durch Fußverkehr abgedeckt werden? Welche Wege könnten als Kombination mit dem ÖPNV bewältigt werden?

Hauptwegerouten: Mit der Analyse der Stadtstruktur geht eine Erhebung der Hauptwegerouten einher, welche man dann besonders beachten sollte (Stichwort: Stärken stärken).

Konzept für Seitenräume: Außerdem sollte ein Konzept für Seitenräume erarbeitet werden. Dieses sollte Standards festlegen und Kriterien dafür definieren, wann ein Querschnitt verändert werden sollte. Mit diesem Konzept geht auch eine **Priorisierung** der Maßnahmen einher. Es existieren bereits ein Konzept für Sanierungen und ein Konzept für Radwege. Ein Konzept für Gehwege könnte eine ähnliche Form annehmen und damit zu einer ausgewogeneren Priorisierung (bei begrenztem Budget) beitragen.

Übergreifende Zusammenarbeit: Ein weiteres wichtiges Thema für die Marler Fußverkehrsstrategie wäre die übergreifende Zusammenarbeit für den Fußverkehr. Durch die AG Unfallverhütung und die verschiedenen Bearbeitungsebenen des neuen Mobilitätskonzeptes ist eine solche institutionenübergreifende Zusammenarbeit gut angelegt. Diese gilt es aufrecht zu erhalten.

Radwegebenutzungspflicht: Welches Verkehrsmittel wo im öffentlichen Raum hingehört, ist ein emotionales Thema, was sich unter anderem in Diskussionen um Gehwegradler, Falschparker und die Radwegebenutzungspflicht äußert. Eine kritische Betrachtung von Regelwissen, Regelakzeptanz und Verkehrsverhalten in Marl könnte ein weiteres Element für die Fußverkehrsstrategie sein.

Gefühlte Sicherheit: Die Marler Fußverkehrsstrategie sollte beachten, dass es nicht nur um die sogenannte objektive Verkehrssicherheit geht, sondern auch um die gefühlte, subjektive Sicherheit. So sollte in die Planung einbezogen werden, dass öffentliche Räume tagsüber möglicherweise anders wahrgenommen werden als am Abend.

Grünpflege: Schließlich wäre zu überlegen, ob ein Pflegekonzept für Straßengrün als Teil der Fußverkehrsstrategie oder als Ergänzung erarbeitet werden sollte, um die Nutzbarkeit der Gehwege zu gewährleisten.

IV. Drei Handlungsfelder für Marl

Aus den im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für kommunale Fußverkehrsstrategien“ bisher durchgeführten Veranstaltungen (Vorgespräch mit Stadtbegehung, erster Workshop, Fußverkehrschecks) und mehreren Gesprächen sind die folgenden drei Handlungsfelder hervorgegangen, an denen die Stadt Marl nach dem Projekt weiterarbeiten kann, um den Fußverkehr in Marl zu fördern: konkrete Maßnahmen, interne Zusammenarbeit und Positionierung des Themas.

Bei den konkreten Maßnahmen finden sich sowohl in den Daten des ersten Workshops als auch in den Ergebnissen des Fußverkehrschecks viele Anregungen. Um diese Maßnahmen umsetzen zu

können, ist es hilfreich, eine effektive verwaltungsinterne abteilungsübergreifende Zusammenarbeit für das Thema Fußverkehrsförderung zu etablieren. Um außerdem zu gewährleisten, dass für dieses Thema Mittel bereitgestellt werden, ist es notwendig, Politik und Öffentlichkeit dafür zu sensibilisieren.



Abbildung 1: Drei Handlungsfelder für die Marler Fußverkehrsförderung

Diese drei Handlungsfelder wurden von den Anwesenden diskutiert, und die Ergebnisse sind im Folgenden zusammengefasst.

A. Konkrete Maßnahmen

In der Diskussion wurden zahlreiche Vorschläge gesammelt. Im Folgenden werden zunächst die von den Anwesenden priorisierten Maßnahmen dargestellt und dann die weiteren Vorschläge als komprimierte Liste.

1. Priorisiert: Handlungskonzept Querschnitte

Zunächst wäre die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes wichtig, das klärt, welche Standards für Gehwege in Marl erreicht werden sollen. In diesem Rahmen sollten Kriterien definiert werden, die bei der Entscheidung helfen, ob bei einer Umbau-, Neubau- oder Sanierungsmaßnahme ein Querschnitt verändert werden sollte. Ansprechpartner: Udo Lutz.

2. Priorisiert: Herstellung Sichtbeziehungen an Knoten

Die vom FUSS e.V. durchgeführten Fußverkehrschecks haben ergeben, dass an einigen Knoten Sichtbeziehungen durch Hecken verstellt sind. Diese Hecken zurückzuschneiden, wäre eine kurzfristige Maßnahme ohne großen finanziellen Aufwand, die einen Beitrag zur Unfallprävention leisten würde. Ansprechpartner: Ingo Stapperfenne.

3. Priorisiert: Erhebung Haupttrouten des Fußverkehrs

Ein schönes Projekt für die Zusammenarbeit mit den Studierenden der TU Dortmund könnte die Erhebung der Haupttrouten des Fußverkehrs sein. Dabei soll es in der Hauptsache um die Wegeverbindungen von der Stadtmitte in die anderen Standteile gehen. Ansprechpartner: Udo Lutz.

4. Weitere Vorschläge

Weitere Vorschläge umfassten die folgenden Maßnahmen:

- Wegweisung mit Entfernungsangaben (das Wegweisungskonzept ist zu 80 % umsetzungsreif, die Zielangaben müssten allerdings mit Entfernungsangaben ergänzt werden, eine Aufgabe, die möglicherweise auch Studierende übernehmen könnten);
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen;
- Hülsbergstraße (in Arbeit);
- Signalisierung (in Arbeit);
- Bürgerradweg Westerholterstraße: gemeinsam mit der Stadt Herten und Straßen NRW sollte hier auf einen Lückenschluss hingearbeitet werden;
- Beleuchtung: 1983 gab es einen Ratsbeschluss zur Reduzierung der Straßenbeleuchtung. Dieser hat damals viel Geld gespart; mit der Umstellung auf LED-Leuchten ist der Energieverbrauch aber viel niedriger und damit das Einsparpotential nicht mehr so groß; nun läuft der Straßenbeleuchtungsvertrag aus und auch der Stromkonzessionsvertrag muss neu ausgeschrieben werden; in diesem Zuge sollte die Qualität der Straßenbeleuchtung überprüft werden;
- „Hall of Fame“ zum Thema Fußverkehr: Graffiti-Wettbewerb mit Postkartenaktion und Presse;
- Barfußpfad Loemühle;
- Wichtige Fußwegeverbindungen mit Skulpturen hervorheben: dadurch könnte eine Brücke zwischen den Themen Mobilität und Kultur geschlagen werden; wichtig ist dabei, dass die Skulpturen interaktiv/bespielbar sein sollten, um besser für das Thema Mobilität und Bewegung zu sensibilisieren.

B. Verstetigung der verwaltungsinternen Zusammenarbeit

1. AG Unfallverhütung und Beschwerdemanagement des Bürgermeisters

Die AG Unfallverhütung besteht seit ca. 30 Jahren und arbeitet unter der Leitung des Ordnungsamtes erfolgreich in der Unfallprävention. Allerdings trifft sich die AG seit neuestem nur noch quartalsweise. Es wurde diskutiert, ob dieser Turnus wieder verkürzt werden könnte. Gleichzeitig gibt es ein Beschwerdemanagement des Bürgermeisters. Es wurde darüber diskutiert, ob es eventuell Synergien geben könnte, wenn man das Beschwerdemanagement in die AG Unfallverhütung integrieren würde. Eine praktikable Lösung wird eruiert.

2. Gremien für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes

Gegenwärtig wird für die Stadt Marl ein Mobilitätskonzept entwickelt. Das Mobilitätskonzept wird von einem Planungsbüro auf drei Ebenen erarbeitet: zunächst in enger Zusammenarbeit mit der Stadt- und Verkehrsplanung; im erweiterten Kreis mit der Stadtverwaltung, Trägern öffentlicher Belange, der Polizei und den Verkehrsverbänden; und schließlich auch mit der Politik.

In der Ausschreibung wurde auf das Projekt des Fachverbandes Fußverkehr FUSS e.V. hingewiesen. Die Ergebnisse dieses Projektes sollen in das Mobilitätskonzept einfließen. Nach Abschluss der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wird es einen politischen Auftrag zur Umsetzung durch den Stadtrat geben.

3. Baukonferenz

Die Baukonferenz unter der Leitung der Baudezernentin kümmert sich um die Umsetzung von planerischen und baulichen Maßnahmen. Es ist geplant, die Baukonferenz zukünftig einmal im Monat im erweiterten Kreis durchzuführen. Dieses soll im November zum ersten Mal geschehen. Diese erweiterte Baukonferenz wäre das Gremium, das am besten geeignet wäre, nach Abschluss des Mobilitätskonzeptes die Ziele für den Fußverkehr weiter zu verfolgen.

4. Versorgungsträger

Versorgungsträger müssen regelmäßig Maßnahmen im Straßenraum durchführen. Derzeitige Praxis ist es, nach Abschluss einer Maßnahme den Straßenraum wieder im ursprünglichen Zustand herzustellen. An dieser Stelle werden eventuell Chancen verpasst, relativ günstig – weil sowieso im Zuge einer Baumaßnahme - Verbesserungen zu erreichen. Um diese Gelegenheiten besser nutzen zu können, müsste im Vorfeld der Maßnahmen entschieden werden, bei welchen Maßnahmen eine Veränderung des Querschnitts erfolgen sollte (siehe oben Konkrete Maßnahmen: Handlungskonzept Querschnitte). Hier gibt es daher Bedarf für eine regelmäßige Kommunikation.

5. Gegenseitige Sensibilisierung

Es wurde angesprochen, dass verschiedene Abteilungen der Verwaltung nicht unbedingt für die Belange des Fußverkehrs sensibilisiert sind. Es wäre hilfreich, wenn man in der Arbeit in den verschiedenen oben genannten Gremien eine gegenseitige Sensibilisierung erreichen könnte, was jede Abteilung für den Fußverkehr tut.

C. Positionierung des Themas

Um die notwendigen Mittel für die Fußverkehrsförderung zu sichern, sollten sowohl die Politik als auch die Öffentlichkeit für das Thema Fußverkehr sensibilisiert und begeistert werden. Das Mobilitätskonzept wird eine Ausrichtung der Verkehrsentwicklung für die Zukunft der Stadt Marl vorgeben; dabei muss es auch um eine Vermeidung des Autoverkehrs (derzeit bei 55% am Modal Split) gehen. Folgende Vorschläge wurden geäußert, um das Thema Fußverkehr in der öffentlichen und politischen Diskussion zu positionieren.

1. Pressearbeit

Es wurde festgestellt, dass die Pressearbeit in Marl in der Vergangenheit bereits gut funktioniert hat. Auch heute können Themen noch platziert werden. Dies sollte genutzt werden, um von der aktuellen Arbeit zu berichten, die wegen der hohen Arbeitsbelastung in der Verkehrsplanung nicht mehr so aktiv kommuniziert worden ist wie in vergangenen Jahren. Beispiele für Themen wären der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen und die Ergebnisse des Projektes des FUSS e.V. Auch könnte

man durch Pressearbeit versuchen, mehr zu erklären: zum Beispiel Gründe für Baumaßnahmen, taktile Elemente, Ampelschaltungen etc.

Bisher sind hauptsächlich Tageszeitungen genutzt worden. Es wäre aber auch denkbar, einen Artikel in dem Magazin „Marl erleben“ zu publizieren. Dieses Magazin hat den Vorteil, dass die Lebensdauer etwas größer ist als die einer Tageszeitung.

Herr Herzog-Schlagk sagt zu, einen Entwurf für eine Pressemitteilung vorzubereiten, und zwar zu den Ergebnissen des Projektes und auch dem Aspekt der Vernetzung, die in Marl durch das Projekt erreicht worden ist.

2. Homepage

Die Verkehrsplanung ist auf der Internetseite der Stadt Marl nicht präsent; damit gibt es auch keinen Ort, wo Fußverkehrsthemen untergebracht werden können. Mit der Mobilitätsstrategie ist auch eine Internetpräsenz beauftragt worden. Noch wird diese auf einem externen Server gehostet und hat auch ein eigenes Design. Ziel ist es, die Seite nach dem Projekt in die Webseite der Stadt Marl zu integrieren und damit auch Fußverkehrsthemen permanent auf der Seite der Stadt Marl zu vertiefen.

3. Aktionen

Eine Möglichkeit der Öffentlichkeitsarbeit sind Aktionen, an denen die Bürgerinnen und Bürger Marls direkt beteiligt sind. Beispiele dafür sind:

- Fußgängersymbol aufmalen,
- Warnwesten an Kinder austeilen,
- Bordsteintraining.

Hier gibt es viele fertige Konzepte von verschiedenen Verkehrsverbänden, die man aufgreifen könnte. Zu diesen Gelegenheiten kann für das Thema Fußverkehr direkt sensibilisiert werden. Zudem kann auch wiederum Presse eingeladen werden, um die Aktion auch für ein breiteres Publikum aufzubereiten und Bewusstsein zu schaffen.

4. Personal

Eine große Herausforderung in diesem Bereich ist der Personalmangel in der Verkehrsplanung. In der Zeit, als Marl viele Aktionen durchführte und gute Pressearbeit gelang, war die Personalsituation in der Verkehrsplanung sehr viel besser. Diese Problematik bezieht sich nicht nur auf die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, sondern übergreifend auf alle drei Handlungsfelder.