

Fußverkehrs-Workshop in Frankfurt (Oder)

Wo stehen wir und wo wollen wir hin?



Frankfurt (Oder), den 19. August 2019

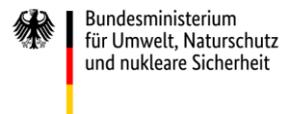
Moderation: Patrick Riskowsky M.Sc. Stadt- und Regionalplanung

Dieser Workshop fand im Rahmen des Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ statt. Weitere Informationen zu dem Projekt und alle Ergebnisse zu den Aktivitäten in Frankfurt (Oder) gibt es unter www.fussverkehrsstrategie.de > Modellstädte > Frankfurt (Oder)

Veranstalter:



Das Projekt wird gefördert durch:



I. EINLEITUNG

Im Rahmen des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ fand am 19. August 2019 (10:00 – 13:00 Uhr) im Rathaus der Modellstadt Frankfurt (Oder) ein Fußverkehrs-Workshop mit der Fragestellung „Wo stehen wir und wo wollen wir hin?“ statt. Er wurde von der Stadtverwaltung Frankfurt (Oder) in Zusammenarbeit mit dem Fachverband Fußverkehr Deutschland 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 Frankfurt (Oder). Hierzu wurden von den Teilnehmenden gemeinsam Ideen zu Zielen für die Fußverkehrsförderung, zu bereits gut funktionierenden Aspekten sowie zu Herausforderungen und Barrieren erarbeitet und diskutiert.

Ziel dieses Projekts ist es, notwendige Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene herauszuarbeiten und den vom FUSS e.V. herausgegebenen Leitfaden für kommunale Fußverkehrsstrategien in der Umsetzung zu evaluieren. In den Jahren 2018 bis 2020 sind die Modellstädte Frankfurt (Oder), Neustrelitz, Halle (Saale), Coesfeld, Göttingen, Mainz und Erlangen einbezogen.

II. WORKSHOP-KONZEPT & ABLAUF

Ziel des Workshops ist es, verschiedenste Akteure aus Stadt (und Umland) an einen Tisch zu bringen, um sich über das Thema der zielgerichteten Förderung des Fußverkehrs im Sinne einer Fußverkehrsstrategie in der Modellstadt Gedanken zu machen. Die in den Arbeitsschritten besprochenen Themen und erarbeiteten Ergebnisse sollen letztlich zusammen mit den Ergebnissen aus den Fußverkehrs-Checks als Grundlage für ein *strategisches Leitbild für die Fußverkehrsförderung* in der Kommune dienen.

Teilnehmende können neben verschiedenen Mitarbeiter*innen aus den verschiedensten Abteilungen der Stadtverwaltung (Stadtplanung/-entwicklung, Verkehrsplanung/-entwicklung, Tiefbau, Umwelt usw.), Beauftragte der Stadt (z.B. für Rad- und Fußverkehr, Mobilität, Schulwege, Barrierefreiheit), der/die Oberbürgermeister/in, aber auch Vertreter*innen von Interessenverbänden oder Vereinen sowie von weiteren Institutionen (Polizei/Ordnungsamt, Verkehrswacht, Verkehrsgesellschaften, IHK usw.) sein.

Der Ablauf des Workshops gliedert sich in insgesamt **vier Arbeitsschritte**, wobei in Kleingruppen mit in der Regel je vier bis fünf Personen gearbeitet wird. Jeder Arbeitsschritt beginnt mit einer kurzen Stillarbeitsphase, in der jede/r Teilnehmer/in für sich erst einmal ihre/seine Gedanken zu der vorgegebenen Fragestellung zu Papier bringen kann. Erst dann werden die Gedanken in den Gruppen ausgetauscht und diskutiert. Als Materialien bekommt jede Gruppe verschiedenfarbige Kärtchen, Klebpunkte, Stifte sowie eine großformatige Papierunterlage zur Verfügung gestellt. Letztere dient der Einordnung der Gedanken (beschriebene Kärtchen) in die folgenden fünf Themenbereiche:

1. Infrastruktur / Fußwegeverbindungen,
2. Aufenthaltsqualität / Atmosphäre,
3. Bewusstsein / Imagebildung
4. Akteure / Zusammenarbeit
5. Verkehrssicherheit / Verkehrserziehung

Der sechste Bereich bleibt frei für eigene Themen bzw. nicht zuordenbare Punkte.

Arbeitsphasen:

Schritt 1: Eine Vision entwickeln (gelbe Kärtchen)

Arbeitsauftrag: „Wir reisen in die Zukunft. Ihre Kommune hat 10 Jahre Fußverkehrsförderung hinter sich. Nehmen Sie den allerbesten Fall an. Was wäre umgesetzt, gelöst, erreicht? Wie würde es in Ihrer Kommune dann aussehen?“

Schritt 2: Das Fundament betrachten (grüne Kärtchen)

Arbeitsauftrag: „Zurück in die Gegenwart: Was funktioniert bereits gut? Überlegen Sie, wo man in Ihrer Kommune gut zu Fuß gehen kann! Welche Positivbeispiele an umgesetzten Maßnahmen gibt es? In welchen Bereichen funktioniert die Fußverkehrsförderung schon gut?“

Schritt 3: Die Herausforderungen identifizieren (violette Kärtchen)

Arbeitsauftrag: „Welche Hemmnisse gibt es, die Menschen in Ihrer Kommune davon abhalten, zu Fuß zu gehen? Welches sind die Hürden, die eine strategische Fußverkehrsförderung behindern? Welche Herausforderungen würden Sie priorisieren?“

Schritt 4: Prioritäten setzen

Arbeitsauftrag: „Schauen Sie sich alle Kärtchen noch einmal an. Welche Aussagen würden Sie für eine strategische Fußverkehrsförderung in Ihrer Kommune priorisieren?“

● jede Gruppe erhält fünf grüne Klebpunkte, die sie auf die beschriebenen Kärtchen verteilen oder konzentrieren dürfen

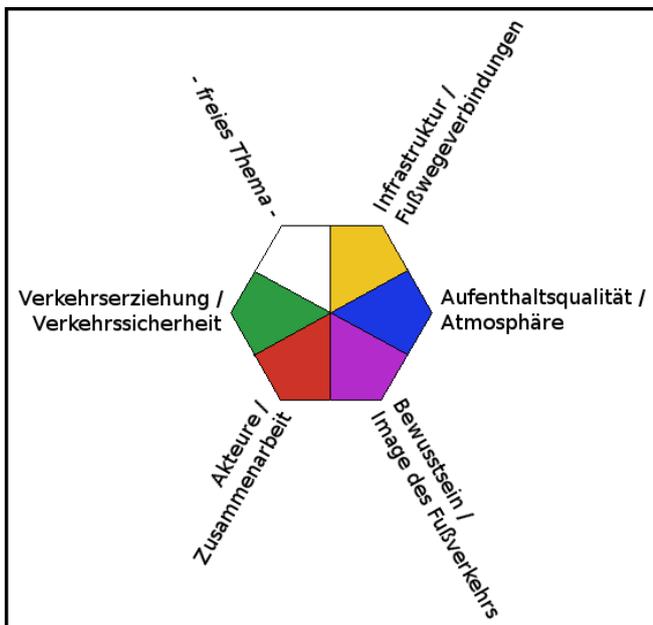


Abb.: Bord, auf dem die beschriebenen Kärtchen den Themen zugeteilt werden

In Frankfurt (Oder) haben trotz einer breiteren Einladung insgesamt lediglich sieben Personen aus der Stadtverwaltung sowie aus weiteren für den Fußverkehr relevanten Bereichen an dem Workshop teilgenommen. Aufgrund der überraschend geringen Teilnehmerzahl kam nur eine Arbeitsgruppe zustande.

III. AUSWERTUNG DER ERGEBNISSE

Die folgenden Hinweise wurden zur besseren Verständlichkeit teilweise vervollständigt und bei gleicher Aussage teilweise zusammen gefasst:

Schritt 1: Eine Vision entwickeln (gelbe Kärtchen)

Der Infrastruktur und den Fußwegeverbindungen wurden folgende Visionen zugeordnet:

Die Stadtmitte ist barrierefrei bzw. –arm zu Fuß gut zu erreichen / die Magistrale ist überall querbar / es gibt ein Stadtteilenetz für Fuß (und Rad) / es gibt alle 300 Meter eine barrierefreie Querungsanlage / Lichtsignalanlagen sind fußverkehrsfriendly geschaltet und gestaltet. Im Übergang von Infrastruktur und Qualität wurden zugeordnet: Fußverkehrsgerechte Wegebefestigungen / Beleuchtung der Wege / die Innenstadt ist keine Parkplatzwüste / Gerechte Flächenverteilung: Mindestbreiten eingehalten / Die Innenstadt lädt zum Zu-Fuß-Gehen ein => von der Brücke über die Magistrale gibt es Möglichkeiten zum Flanieren / es gibt attraktive, einladende Wege, um die Innenstadt aus allen Richtungen zu erreichen.

Dem Thema Aufenthaltsqualität und städtische Atmosphäre wurden folgende Visionen zugeordnet:

Attraktivität Stadtzentrum (Einkauf) / weitere schöne kleine Plätze / Bepflanzung des öffentlichen Raums / Pausenbereiche mit Bänken, Tischen, Überdachung für Kinderspiel, Begegnung und Gespräche / attraktive Innenstadtverdichtung inkl. Grün, Sitzen / die Verknüpfung von städtischen „Attraktionen“, Aussichtspunkte, Kunst, Kultur, Gaststätten / Verweilen wird attraktiver.

Zum Thema Bewusstsein / Image des Fußverkehrs wurden folgende Stichworte notiert:

Es gibt einen 10.000-Schritte-Weg zusammen in beiden Städten / die Gesundheitsförderung wird beworben, ein Laufen-ist-gesund-Programm entwickelt / die Grünanlagen sind komfortabel und sicher verbunden / man kann Rad fahren, ohne Behinderungen durch Fußgänger / fußläufig erreichbare Ziele werden beworben.

Der Zusammenarbeit von Akteuren wurden zugeordnet:

Das Zusammenspiel von Fußverkehr mit Radverkehr, ÖPNV, Parkplätzen funktioniert besser / es gibt einen Fußverkehrsverantwortlichen

Zur Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung wurde angemerkt:

Durch bauliche Verbesserung der Gehwege wird Gefahrenbeseitigung erzielt / Zustand Wege / barrierefreie, komfortable Routen im gesamten Stadtgebiet / Fußgängerbereiche mit hoher Aufenthaltsqualität / Schulwege sicher gestaltet → Eltern dazu animieren mit Kindern zu laufen – keine Elterntaxen mehr / keine Hindernisse auf Gehwegen abgestellt (Müll, Kfz, Scooter, ...) / die Fußwege sind in einem guten Zustand - der Reparaturstau ist abgearbeitet

Weiterhin wurde als Vision genannt:

Es gibt ein polnisch-deutsches Wegeleitsystem.

Schritt 2: Das Fundament betrachten (grüne Kärtchen)

Als gute Beispiele wurden zahlreiche Orte und Wegeverbindungen genannt:

Zum Bahnhof z.B. von Uni oder zum Anger / am Lennepark / Westkreuz ab Kleistpark / um den Kleistpark / Paulinhofsiedlung / Nord – zum SMC – auf Radweg / Südring – Leipziger Straße Altberesinchen / Rosa-Luxemburg-Straße Querungsinseln zum Park, zur Schule, Bahnhof / Walter-Korsing-Straße / Insel Ziegenwerder [4 Nennungen] / (teilweise) südlicher Lennépark / Poetensteig / Stadtwald / Oderpromenade / alte Hafenbahn / Klingetal / Treppenanlagen mit

Sonnensteig, Bergstraße (Aldi) / Bergstraße Schule / RLS Querungsstellen / nördliche Oderpromenade (ohne Holzmarkt) / Platz der Republik (Kaufland/Lenné-Passage) / Lennépark / Altberesinchen / Anger / Verbindung Lennépark – Anger – Ziegeninsel / Kleistpark Erreichbarkeit / Bahnhofsvorplatz vorbildlich / Fischerstraße / an der Oder / entlang der Klinge mit Botanischen Garten / Rosengarten (Wald) / Post ↔ Stadion / Markendorfer Straße / Weinbergweg / Buschmühlenweg / Walter-Korsing-Straße / Oderpromenade (teilweise) – bis Mittelweg / Leipziger Straße.

Schritt 3: Die Herausforderungen identifizieren (violette Kärtchen)

Die Wunschliste ist nicht kürzer und teilweise recht konkret.

Bemängelt wurden:

- die schlechte Qualität vieler Fußwege, auch in zentralen Bereichen, d.h. die mangelhafte Infrastruktur, schlechte und schadhafte Oberflächen, zu schmale Gehwege, fehlende Bordsteinabsenkungen,
- der ruhende Verkehr auf Gehwegen,
- der Mischverkehr Fuß/Fahrrad,
- fehlende oder ungünstige Querungsmöglichkeiten über die Fahrbahnen, d.h. auch LSA-Schaltungen, Wartezeiten,
- zum Teil die mangelhafte Barrierefreiheit,
- die Pflasterung der Oderpromenade, wo man sich als Flanierende nicht wahrgenommen fühlt,
- die schlechte Beleuchtung von Fußwegeverbindungen ab Dämmerungsbeginn,
- die uneindeutige/unklare Wegführung, z.B. im Klingefließ im Gegensatz zum neu ausgebauten Klingetal,
- der fehlende Gepäckservice für den Einkauf und dass das Einkaufszentrum Spitzkrug in die Innenstadt gehört hätte,
- die Stadtteiltrennung durch Bahntunnel, der Tunnel Müllroser Straße wurde als eine „Zumutung“ bezeichnet, sowie
- dass die ganze Stadt „autogerecht“ gebaut ist. Letzteres zeigt sich insbesondere darin,
- dass es bei öffentlichen Diskussionen immer um die Parkplätze geht.

Abgebaut werden muss:

- die schnelle Verfügbarkeit des Autos sowie
- die Unkenntnis über die Zeit, die man zu Fuß benötigen würde sowie
- die Barrierewirkung von Straßen, z.B. Leipziger Straße, Rosa-Luxemburg-Straße, Thälmannstraße, Heilbronner Straße, Beeskower Straße vom Bahnhof kommend oder dorthin.

Herausgestellt werden sollte,

- dass Frankfurt (Oder) bereits jetzt eine Stadt der kurzen Wege ist und
- insbesondere Querverbindungen herauszuarbeiten sind.

Priorisierte Beiträge

Folgende Beiträge wurden von den Teilnehmenden mit Prioritätspunkten versehen:

| | Beitrag |
|-----|---|
| OOO | barrierefreie, komfortable Routen im gesamten Stadtgebiet; Fußgängerbereiche mit hoher Aufenthaltsqualität |
| OO | Die Innenstadt lädt zum Zu-Fuß-Gehen ein => von der Brücke über die Magistrale gibt es Möglichkeiten zum Flanieren |
| O | fußverkehrsgerechte Wegebefestigungen |
| O | Grünanlagen sind komfortabel und sicher verbunden |
| O | Gerechte Flächenverteilung: Mindestbreiten eingehalten; keine Hindernisse auf Gehwegen abgestellt (Müll, Kfz, Scooter, ...) |

Wir danken den Teilnehmerinnen und Teilnehmern dieses Workshops für die intensive und kreative Auseinandersetzung mit dem Thema Fußverkehr!

Patrick Riskowsky

*M.Sc. Stadt- und Regionalplanung
Fachverband Fußverkehr Deutschland, Berlin*

Mail: patrick.riskowsky@fuss-ev.de

Bernd Herzog-Schlagk

*Dipl.-Ing.
Fachverband Fußverkehr Deutschland, Brandenburg*

Mail: bernd.herzog-schlagk@fuss-ev.de

Dieses Protokoll soll weitestgehend die besprochenen Inhalte und Ergebnisse darstellen, legt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Richtigkeit der dargestellten Aussagen/Angaben durch die Teilnehmenden am Workshop sind ohne Gewähr. Die hierin verwendeten Fotos (Leon Baur, FUSS e.V.) wurden zum Zweck der Dokumentation des Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ aufgenommen und sind nicht weiterzuverwenden.