

Bürgerforum

Mobilität

am 8. September 2015 im Rathaus der Stadt Marl

Begrüßung und Einführung

Die Stadt Marl, vertreten durch den Leiter des Planungs- und Umweltamtes Markus Schaffrath, begrüßt die Teilnehmer des Bürgerforums Mobilität.

Anschließend geben Joachim Sterl und Anne Jentgens vom Büro Post • Welters eine thematische Einführung zum ISEK Marl 2025+. Das Büro Post • Welters aus Dortmund ist gemeinsam mit dem Büro ASTOC aus Köln mit der Erarbeitung des ISEK Marl 2025+ beauftragt.

ISEK Marl 2025+

Die Abkürzung ISEK steht für »Integriertes Stadtentwicklungskonzept«. Dabei handelt es sich um ein gesamtstädtisches, themenübergreifendes Konzept, das langfristige strategische Grundsätze und umsetzungsorientierte Projektvorschläge enthält. Das ISEK Marl 2025+ bildet somit einen Orientierungsrahmen für die Stadtentwicklung und dient als Grundlage für konkrete Planungen. Im Zuge der Aufstellung soll die Öffentlichkeit intensiv miteinbezogen werden. Aus diesem Grund folgt nach einer Bestandsaufnahme und Analyse (Januar bis Juni 2015) eine Beteiligungsphase, die eine Auftaktveranstaltung, sieben Bürgerforen zu verschiedenen Handlungsfeldern und sechs Stadtteilwerkstätten umfasst. Das fertige Konzept soll Anfang 2016 vorliegen und wird neben Leitbild, Leitlinien und einem räumlichen Entwicklungskonzept für die Gesamtstadt auch Konzepte für die Stadtteile und Projektvorschläge enthalten.

Handlungsfeld Mobilität

Marl ist regional eingebettet zwischen Ruhrgebiet und Münsterland. Die Stadt liegt an der Lippe und am Wesel-Datteln-Kanal. Die Autobahnen A 43 und A 52 verlaufen durch das Stadtgebiet und bieten zahlreiche Anschlüsse. Entsprechend der Wachstumszeit der Stadt (Nachkriegsjahrzehnte) weist Marl Eigenschaften einer autogerechten Stadt auf, zu denen auch die zahlreichen breiten Straßenräume (z.B. Herzlia-Allee, Rappaportstraße) gehören. Für Autofahrer gibt es bisher keine Carsharing oder E-Mobilitätsangebote in Marl. Marl hat an den Haltepunkten Marl Mitte und Marl-Hamm Anschluss an die S9 (Essen – Haltern), die stündlich verkehrt. In Marl-Sinsen halten stündlich ein RB und ein RE. Das ÖPNV-Angebot wird ergänzt durch zahlreiche lokale und regionale Busverbindungen. Der zentrale Busbahnhof in der Stadtmitte, mit Übergang zur S-Bahn, wurde vor wenigen Jahren erneuert. Die Haltepunkte der Bahn weisen hingegen Mängel auf (z.B. bei der Barrierefreiheit). Das Netz der Radwege in Marl ist gut, allerdings sind die Wege zum Teil sanierungsbedürftig. Das freizeitbezogene Radwegenetz (z.B. Lippe) ist in Teilen ausbaufähig. Die Stadt trägt den Titel fahrradfreundliche Stadt des ADFC seit 2014 nicht mehr. Aktuell läuft eine Verkehrszählung, die Grundlage für weitere Planungen sein wird.

Gesprächsrunde

Die Themen und Fragestellungen der Gesprächsrunde sind aus den Ergebnissen der Auftaktveranstaltung abgeleitet worden. Insgesamt werden drei Themen behandelt. Es werden Antworten auf verschiedene Fragen gesucht und damit zusammenhängende Projektideen und Akteure diskutiert. Die genannten Aspekte werden notiert und an Metaplänen gesammelt, die in den folgenden Tabellen verschriftlicht sind.

Das Protokoll der Gesprächsrunde fasst die Beiträge zusammen, die von Bürgern beim Forum geäußert wurden. Die Aussagen spiegeln somit nicht unbedingt die fachliche Einschätzung der Politik und Verwaltung der Stadt Marl wider. Die Ergebnisse der Beteiligung fließen in die Erstellung des ISEK Marl 2025+ ein.

Thema 1: Fahrrad und Fußgänger

Zum Thema Fahrradfreundlichkeit wird vorgeschlagen, ein Netz zu entwickeln, das »Hauptwege« und kleinteilige Verbindungen innerhalb der Stadtteile identifiziert und entsprechend entwickelt. Die Priorität solle bei den meist genutzten Verbindungen/Schwerpunkten liegen. In diesem Zusammenhang sind auch Schnellradwege denkbar, die in das regionale Konzept dazu eingebettet werden sollten. Für die zukünftige Radverkehrsplanung könnten die Daten aus der laufenden Verkehrszählung genutzt werden. Unterstützend wird auf eine Untersuchung hingewiesen, die von Evonik erstellt wurde, um die Erreichbarkeit des Standortes per Fahrrad zu prüfen.

Die Teilnehmer wünschen sich insgesamt eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt mit kurzen Wegen. Als wichtige Ziele werden Einzelhandelslagen (Bergstraße, Victoriastraße, Zechenstraße/Drümmerweg), Schulen und Arbeitgeber genannt. Im Bereich Freizeitradwege wird vorgeschlagen ehemalige Trassen, die von der Zeche genutzt wurden, zu Radwegen umzufunktionieren und an das bestehende Netz anzuknüpfen.

Die Vernetzung bestehender Radwege könnte zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs beitragen. In diesem Zusammenhang sollte auch auf die Durchgängigkeit von Radwegen geachtet werden, um plötzlich endende Radwege zu vermeiden. Auch die verschiedenen Qualitäten der bestehenden Radwege sollten auf ein »gutes«, einheitliches Niveau gebracht werden. Ergänzend sollte die Beschilderung, insbesondere im Freizeitbereich verbessert werden.

Um das Radfahren attraktiver zu machen, wünschen sich einige Teilnehmer ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer und insbesondere mehr Rücksichtnahme seitens der Autofahrer. Um Konflikte zu vermeiden, wird vorgeschlagen, Schutzstreifen deutlicher zu markieren und die Wahrnehmung der Radfahrer zu erhöhen. Es wird auch angeregt, Radwegebenutzungspflichtsschilder zu entfernen, wo sie nicht notwendig sind, und eine passende Absenkung von Bordsteinen für Rad- und Rollstuhlfahrer vorzunehmen. Als ergänzende Angebote werden Pedelec-Ladestationen und Fahrradwachen gewünscht. Beim Thema »linke Radwege« kamen Gegner und Befürworter zu Wort, wobei darauf hinzuweisen ist, dass linke Radwege nicht Teil der Straßenverkehrsordnung und somit rechtswidrig sind. Im Zuge der Abschaffung von linken Radwegen sollten alternative Routen nutzbar gemacht werden.

Beim Thema Fußgängerfreundlichkeit wird zum einen das rücksichtsvolle Miteinander von Fußgängern und Radfahrern angemahnt und eine bessere Wahrnehmbarkeit der Fußgänger gewünscht. Zum anderen werden die Themen Barrierefreiheit und seniorenfreundliche Mobilität angesprochen. So sollten beispielsweise Bordsteine für Rollatoren niedriger sein, Querungsmöglichkeiten an Altenhei-

men erstellt und Signaltöne an den Ampeln angebracht werden. Für den Schülerverkehr wird besonders an der Scharounschule die Freihaltung der existierenden Gehwege durch den ruhenden Verkehr gewünscht. Zur übergreifenden Planung werden die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes und die bauliche Unterhaltung der bestehenden Wege angeregt.

Welche Ziele werden mit dem Fahrrad angesteuert und welche Verbindungen sind demnach besonders wichtig?	Projekte	Akteure
<ul style="list-style-type: none"> - Netze in den Stadtteilen - Davon differenziert: Netz mit schnellen Verbindungen - Victoriastraße - Priorität bei meist genutzten Verbindungen - Zechenstraße / Dümmerweg - Bergstraße - Hervester Straße / Schachtstraße - Langehegge - Chemiapark - Schulen - Scharounschule 	<ul style="list-style-type: none"> - Zechenstraßen zu Fahrradwegen machen und vernetzen - Streckenschwerpunkte der Radfahrer identifizieren (Verkehrszählung läuft) 	<p style="text-align: center;">/</p>
Wie kann die Fahrradnutzung in Marl attraktiver werden?	Projekte	Akteure
<ul style="list-style-type: none"> - Wahrnehmung der Fahrradfahrer - Berücksichtigung der Fahrradbelange - Potenziale von AV 3/7 nutzen - Evonik hat Gefährdungsbeurteilung gemacht - Initiative »fahrradfreundliche Stadt« gibt es - Zielsetzung der Verkehrsplanung pro Auto / pro Fahrrad klären - keine Radwege mit plötzlichem Ende - Schutzstreifen hervorheben - Konflikt mit parkenden PKWs - Radweg an steigende Geschwindigkeiten anpassen - Nebeneinander von Rad & Auto! - besseres Verständnis, miteinander Autofahrer – Radfahrer - Radwege bisher »Flickwerk« → Vernetzen - Durchgängigkeit / Vernetzung - angleichen des Standards bestehender Radwege (»gut«) - fahrradfreundliche und fußgängerfreundliche Stadtstruktur - »Stadt der kurzen Wege« 	<ul style="list-style-type: none"> - wenn Abschaffung linke Radwege → Alternativen - z.B. Victoriastraße / Römerstraße - bei linken Radwegen Mittelstreifen - Querungsmöglichkeiten - Untersuchung von Evonik auswerten - Beschilderung (insb. Freizeit) - Bestandspflege als Priorität - Fahrradstraßen - keine linken Radwege (inkl. Vermittlung) - Pedelec-Ladestationen - Abstellanlagen, Fahrradwache - Entfernung von Radwegenbenutzungspflichtschildern - Übergänge, Bordsteine angleichen 	<ul style="list-style-type: none"> - Stadt Marl - Polizei
Wo sehen Sie Möglichkeiten für Fahrradrouen (»Schnellwege«) in Marl?	Projekte	Akteure
<ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeit der Radfahrer steigt (E-Bikes) 	<ul style="list-style-type: none"> - Anknüpfung an regionale Fahrradautobahn - vorhandene Schnellstrecken verlängern und vernetzen 	<p style="text-align: center;">/</p>

Wie kann Marl fußgängerfreundlicher werden?		
<ul style="list-style-type: none"> - Miteinander und Rücksicht von Fußgängern und Radfahrern - Rollatorfreundlichkeit (z.B. Bordsteine) 	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätskonzept - Querungsmöglichkeiten z.B. bei Altenwohnheimen - Bestandspflege - Wahrnehmung der Fußgänger verbessern - Signalton Fußgängerampel - Fußgängerwege zur Scharounschule 	/

Abschrift des Metaplans zum Thema 1: Fahrrad und Fußgänger

Thema 2: Pkw und Straßen

Durch den Chemiepark wird viel Verkehr generiert, der aus den Siedlungen gehalten werden sollte. Veränderungen im Bestand werden bei einigen vierspurigen Straßen (Rückbau von entbehrlichen Verkehrsflächen) sowie bei den Kreuzungen Loemühlenweg / Ovelheiderweg und Ovelheiderweg / Hülstraße (Umgestaltung der Verkehrsflächen) vorgeschlagen. Darüber hinaus wird angeregt, einige Ampeln durch Kreisverkehre zu ersetzen. Hierbei müssen die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden.

Zur Erweiterung des Straßennetzes wird der Bau der Lipperandstraße (Verlängerung Autobahn-Zubringer im Loemühlental evtl. bis zur Stadtmitte) diskutiert. Befürworter betonen die positive Wirkung einer schnellen Anbindung, während Gegner die Zerschneidung des Naturraums verhindern möchten. Als weitere Themen werden eine Ortsumgehung für Alt-Marl und der Anschluss von AV 3/7 angesprochen. Einige Teilnehmer sehen hingegen keinen Bedarf für Straßenneubau.

Zur Verbesserung der Wohnsituation wünschen sich einige Teilnehmer eine bessere Steuerung des Schwerlastverkehrs und vermehrte Geschwindigkeitsbegrenzungen. Auch die Steuerung und Kontrolle des ruhenden Verkehrs (parken) wird angeregt. Durch eine ansprechende und systematische Beschilderung könnte für Verkehrsteilnehmer die Orientierung erleichtert, das Erscheinungsbild der Stadt verbessert und der Verkehrsfluss stärker gesteuert werden.

Mit Blick auf Carsharing und E-Mobilität sehen die Teilnehmer überwiegend wenig Potenzial in Marl. Beim Carsharing ist das (klassische, eigene) Auto als Statusobjekt noch von zu großer Bedeutung. Bei der E-Mobilität ist die Technik allgemein noch nicht fortgeschritten genug für breite Schichten.

Wo ist der Rückbau oder Ausbau von Straßen denkbar, um städtebauliche Qualität zu verbessern?	Projekte	Akteure
<ul style="list-style-type: none"> - Loemühle Kreuzung - vierspurige Straßen: z.B. Rappaportstraße, Herzlia-Allee, südliche Bergstraße - Ampeln durch Kreisverkehre ersetzen (z.B. Schulstraße Sinsen) - dabei genug Platz für alle Verkehrsteilnehmer (z.B. in Brassert) 	<ul style="list-style-type: none"> - Chemiepark → Verkehr aus der Siedlung halten 	/

Wo halten Sie neue Verbindungen für notwendig?	Projekte	Akteure
<ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung Autobahnzubringer (Lipperandstraße) - Lipperandstraße → Südumgehung - Konflikte mit Wohnnutzung und Naturraum - kein Südumgehung zum Erhalt des Naturraums - Brücke gibt es schon - Zubringer zur Stadtmitte über Brandenburgische Straße - Ortsumgehung Alt-Marl - Anbindung Sinsen - Kein Straßenneubau - Anschluss AV3/7 klären 	<ul style="list-style-type: none"> - mehr Verkehrsberuhigung: (Fast) überall 30 km/h - Südumgehung ? - Steuerung und Kontrolle des ruhenden Verkehrs - Untersuchung aller Verkehrsströme (Verkehrszählung läuft) - Pflege/ Gestaltung der Beschilderung - zielgerichtete & steuernde Beschilderung - Intermodalität (versch. Verkehrsmittel kombinieren) - Verkehrsführung optimieren, um Schwerlastverkehr zu steuern (z.B. durch Geschwindigkeitsbegrenzung) 	/
Welches Potenzial haben E-Mobilität und Carsharing in Marl	Projekte	Akteure
<ul style="list-style-type: none"> - Interesse bei Einzelnen - wenig Interesse aufgrund der Kosten und Auto also Statussymbol - E-Mobilität: Infrastruktur fehlt und Entwicklung noch unklar - Carsharing kombiniert mit altengerechtem Wohnen - Carsharing- Initiative gab es mal und ist gescheitert - Mentalität: eigenes Auto ist beliebt 	/	Firmen/Unternehmen

Abschrift des Metaplans zum Thema 2: Pkw und Straßen

Thema 3: ÖPNV

Um das ÖPNV-Angebot attraktiver zu machen, werden Vorschläge zu Verbindungen, Tarifen und Ausstattung gemacht. Innerhalb Marls sollte der Bahnhof Marl-Sinsen besser vernetzt sein. Von Marl aus ist das östliche Ruhrgebiet vergleichsweise schwierig zu erreichen. Ebenso gibt es Schwierigkeiten bei den Nachtverbindungen. Einige Teilnehmer regen geringere Fahrpreise oder »Probetarife« an. Das Erscheinungsbild der Haltestellen wird kritisiert, ebenso wie Mängel in der Barrierefreiheit (z.B. am Haltepunkt Marl Mitte und Umstiegen). Zur Stärkung der Intermodalität wird die Einrichtung von Parkplätzen, Bushaltestellen und Fahrradabstellanlagen an Bahn-Haltestellen vorgeschlagen.

Insgesamt ist beim ÖPNV anzumerken, dass die Stadt Marl keine direkten Handlungsmöglichkeiten hat, da externe Akteure wie die DB, der VRR oder die Vestische zuständig sind. Mit ihnen können aber weitergehende Gespräche geführt werden.

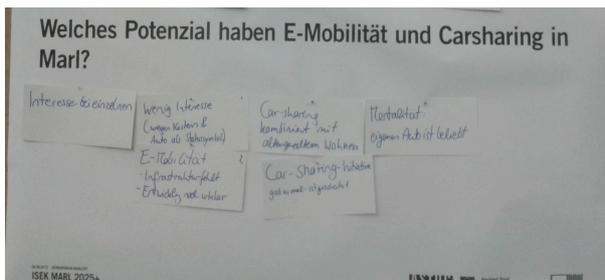
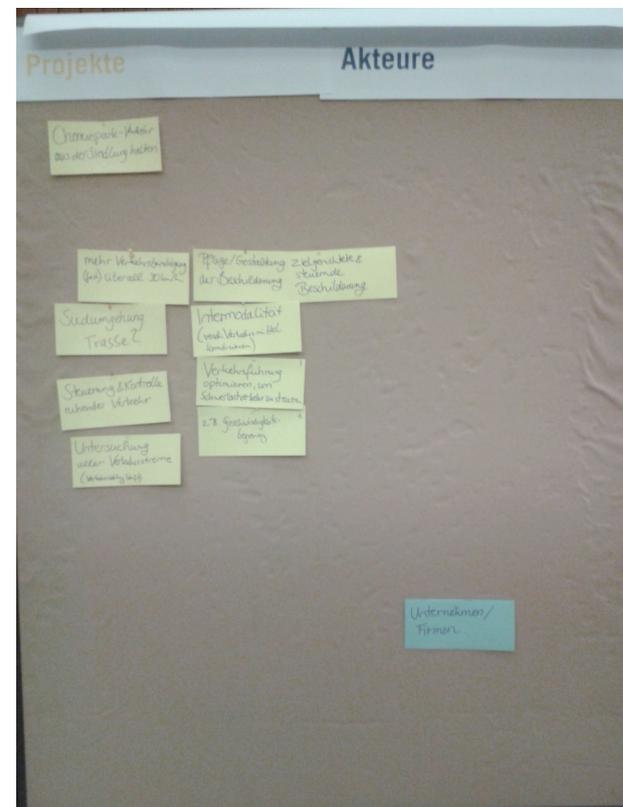
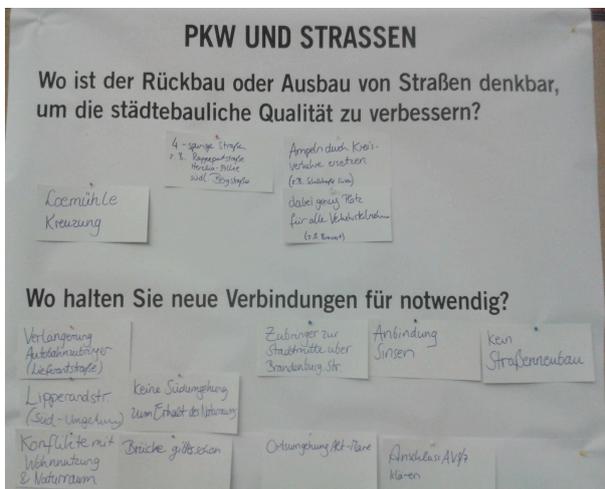
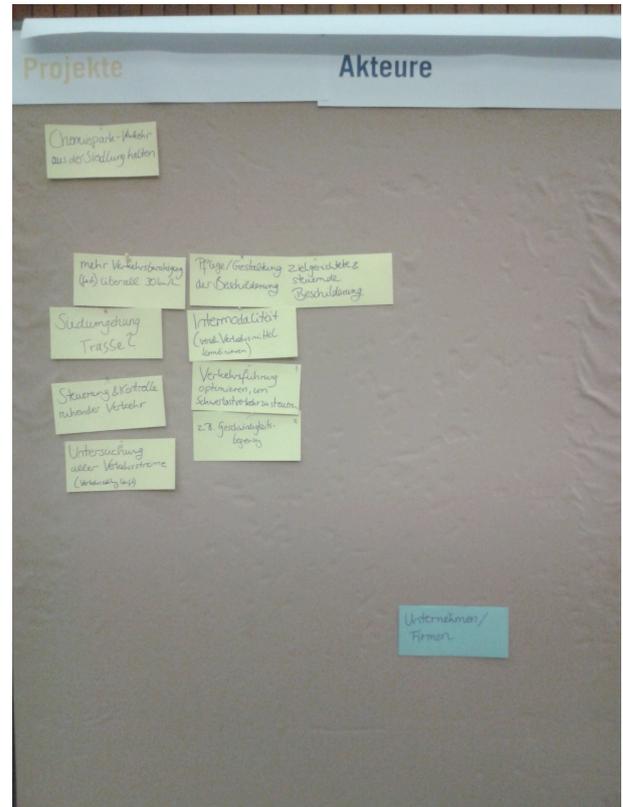
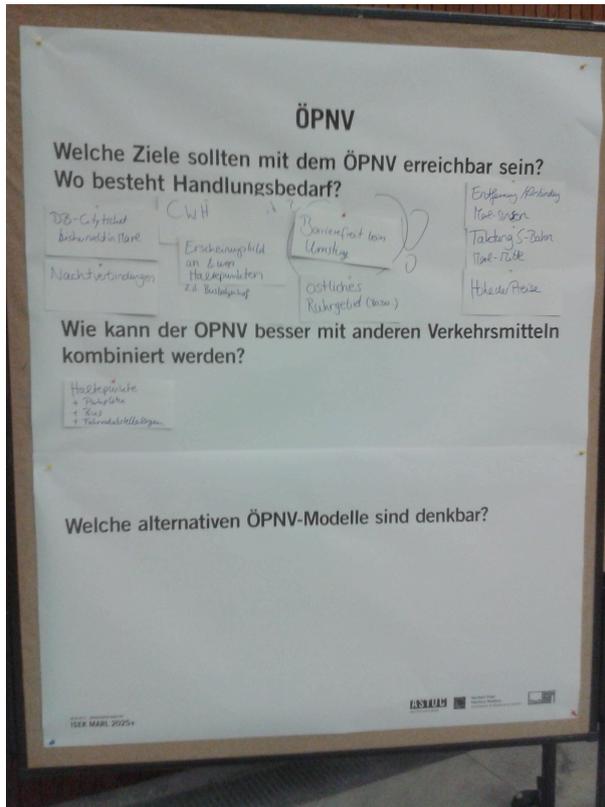
Welche Ziele sollten mit dem ÖPNV erreichbar sein? Wo besteht Handlungsbedarf?	Projekte	Akteure
<ul style="list-style-type: none"> - Chemiepark - Erscheinungsbild an und um den Haltepunkten (z.B. Busbahnhof) - DB-Cityticket bisher nicht in Marl - Nachtverbindungen - Barrierefreiheit beim Umstieg - östliches Ruhrgebiet (Bochum, Dortmund) - Entfernung/Anbindung Marl-Sinsen - Taktung S-Bahn Marl-Mitte - Höhe der Fahrpreise 	<ul style="list-style-type: none"> - Barrierefreiheit (z.B. Haltepunkt Marl-Mitte → Fahrstuhl) - Probetarif (z.B. 1€ am Mittwoch als Werbemaßnahme) - Vergünstigungen - Fahrradabstellanlage Haltepunkt Marl-Mitte 	VRR etc.
Wie kann der ÖPNV besser mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert werden?	Projekte	Akteure
<ul style="list-style-type: none"> - Haltepunkte: + Parkplätze + Bus + Fahrradabstellanlagen 	/	/
Welche alternativen ÖPNV-Modelle sind denkbar?	Projekte	Akteure
/	/	/

Abschrift des Metaplans zum Thema 3: ÖPNV

Die Stadt Marl dankt allen Teilnehmern für die anregende Diskussion und die konstruktiven Beiträge. Die Ergebnisse der Beteiligung fließen in die Erstellung des ISEK Marl 2025+ ein.

Post • Welters / ASTOC
 Protokoll: Anne Jentgens
 7. Oktober 2015

Fotomaterial zum Bürgerforum Mobilität



FAHRRAD UND FUSSGÄNGER

Welche Ziele werden mit dem Fahrrad angesteuert und welche Verbindungen sind demnach besonders wichtig?

Werte in den Stadtteilen: differenzieren, Netze mit schnellen Verbindungen, Priorität bei meist genutzten Verbindungen, Bergstraße, Herforder Str / Schaldtstraße, Langehege, Chiempark, Schulen, Altersheim

Wo sehen Sie Möglichkeiten für Fahrradroutes («Schnellwege») in Marl?

Geschwindigkeit der Radfahrer steigt (E-3000), Victoriasstr, Zimmertweg

Wie kann die Fahrradnutzung in Marl attraktiver werden?

Wahrnehmung der Fahrradfahrer: Evonik mit Gefährdungseinstufung geändert, keine Radwege mit plötzlichen Einbiegen, Radweg als eigene Verkehrsfläche, Radwege ohne "Flüchtlingsradweg" Kennzeichnung, Durchgangsbau/Verengung

Berücksichtigung der Fahrradbelange: Initiativ Titel Fahrradfreundliche Stadt gibt es, Schutzstreifen hervorheben, Netzenutzer von Rad & Auto besser trennen, Autonome Autofahrer - Radfahrer, Anzeichen des stromlos betriebenen Radweges (z.B. "A")

Potenziale von AV 3/7 nutzen: Zielsetzung der Verkehrsplanung pro Auto / pro Fahrrad, Konflikt mit Parkkosten Plw, Fahrradfreundliche Stadt machen, Fußgängerfreundliche Stadt machen

Wie kann Marl tagesunfreundlicher werden?

Mitentscheid von Fußgänger & Radfahrer, Rollatorfreundlichkeit (z.B. Taster), Rücksticht

Projekte

Akteure

Zeichenfragen zu Fahrradwegen machen & vernetzen, Streckenschwerpunkte für Radfahrer identifizieren (Verbindungsfrage auf), Anknüpfung an regionale Fahrradnetze, Vorhandene Schnellstrecken vernetzen & vernetzen, bei linken Radwegen Pfeilschilder (z.B. bei), Wenn Abschaffung linker Radwege → Alternativen, z.B. Vernetzung / Kennst., Querungsmöglichkeiten, Evonikunterstützung ausweiten, Beschilderung (links, Flucht), Bestandsprüfung als Priorität, Fahrradstraßen, keine linken Radwege (Kaltverfahring), Pödelec-Ladestationen, Absstellanlagen, Fahrradwache, Entfernung von Radwegbauverpflichtung Schildern, Übergänge, Donnstene anlegen

Mobilitätskonzept, Querungsmöglichkeiten (z.B. bei Ampelüberquerungen), Bestandsprüfung, Verbesserung der Fußgängerüberwege, Signalton Fußgängerampel, Fußgängerwege zur Schremschule

Stadt Marl, Polizei