



Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien Modellstadt Marl



Stadtverwaltung Marl
Planungs- und Umweltamt, Verkehrsplanung

Marl, im April 2018

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
1. Bewerbung der Stadt Marl um die Teilnahme am Programm	3
2. Projektbausteine	9
2.1 Erster Besuch von Fuss e.V. in Marl am 15. und 16.12.2016	9
2.2 Erster workshop in Marl am 04.05.2017 im Stadtteilbüro Hüls-Süd	19
2.3 Zweiter workshop in Marl am 12. und 13. Oktober 2017 im Rathaus	31
2.3.1 Stadtspaziergang am 12. 10.2017 im Stadtkern	31
2.3.2 Zweiter workshop am 13.10.2017 im Marler Rathaus	43
3. Empfehlungen für Marl von Fuss e.V.	50
3.1 BlitZlicht „Marl – Erreichbarkeit der Stadtmitte“	50
3.2 BlitZlicht „Vom Bahnhof Marl Mitte zum Creiler Platz/Rathaus“	59
3.3 BlitZlicht „Von Stadtmitte nach Alt-Marl und zurück“	63
3.4 Empfehlungen zur Belebung der Forumsplatte	68
3.5 Empfehlungen zu den Gehwegen im Stadtteil Hüls-Nord	70
3.6 Empfehlungen zum Fußgängerüberweg Sickingmühler Straße	73
4. Presse zum Projekt	78
5. Fazit von Fuss e.V.	85
6. Ausblick – Forschungsprojekt Fußverkehrsförderung mit TU Dortmund	93

1. Bewerbung der Stadt Marl um die Aufnahme in das Programm

Die Stadtverwaltung Marl hat den Flyer und das Begleitschreiben vom 26.07.2016 mit großem Interesse zur Kenntnis genommen und wäre sehr daran interessiert, eine der fünf Modellkommunen zur Förderung des Fußverkehrs zu werden. Wir sind (nach der Kreisstadt) mit 86.000 Einwohnern die zweitgrößte Kommune im Kreis Recklinghausen (nördliches Ruhrgebiet). Neben Recklinghausen haben auch wir die bauliche Verantwortung (Baulast) für die klassifizierten Straßen innerhalb der Ortsdurchfahrt und somit weitestgehend Handlungsfreiheit. Der Fußgängeranteil am Modal-Split liegt in unserer Stadt bei 17 %.

Ein Fußverkehrs-Check würde zur Zeit inhaltlich gut in unsere Planungsabsichten passen, da wir zum einen NRW-Modellkommune in dem Projekt „Mehr Platz für Kinder – Ein Gewinn für Alle“ geworden sind, innerhalb dessen es um die Berücksichtigung von Kinderinteressen in der Planung geht und versucht werden soll, mehr Freiraum und Spielraum in unserer Stadt zu erschließen. Letztendlich sind Kinder die ureigenste Fußgängergruppe in unserer Bevölkerung, weil Sie erst ab einem Alter von ca. 10 Jahren ihre Mobilität auf das Fahrrad erweitern!

Weiterhin sind wir aktuell in der Vorplanung, ein neues Mobilitätskonzept (ehemals Verkehrsentwicklungsplan) auf den Weg zu bringen. Der letzte Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt Marl stammt aus dem Jahre 1993. Sein Zielhorizont lag im Jahr 2000. Die damaligen Planziele für die Verkehrsentwicklung der Stadt Marl sind längst eingeholt. Zur Zeit liegen keine aktuellen Planungsdaten für die verkehrliche Entwicklung der Stadt Marl vor.

Die Verkehrsentwicklungsplanung ist in den vergangenen Jahrzehnten aufgrund veränderter rechtlicher und technischer Anforderungen sowie neuer fachlicher Erkenntnisse immer weiter entwickelt worden. Folgende Aspekte verdeutlichen dies:

- Verkehrsentwicklungsplanung ermöglicht die Ableitung einer Maßnahmenplanung aus einer konzeptionellen an integrierten Zielen orientierten Strategie unter Beachtung der Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsarten und den unterschiedlichen Planungsebenen. Die Verkehrsentwicklungsplanung ist, damit ein zentraler Baustein für die kommunale Pflichtaufgabe Bauleitplanung, insbesondere für die vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung).
- Mögliche Veränderungen der Rahmenbedingungen, z.B. der demographische Wandel, erfordert eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung, die differenzierte Entwicklungen durch geeignete Strategien und Maßnahmen angemessen berücksichtigt. Dazu gehört zum Beispiel der wachsende Handlungsdruck durch den Klimawandel.

Gehen ist die Basis städtischen Lebens.

Die Vorteile des Fußverkehrs sind äußerst vielfältig. Es beginnt damit, dass Gehen Spaß macht, denn es bietet viele Möglichkeiten der Beobachtung und der direkten menschlichen Kommunikation. Als aktive Mobilität verbessert Gehen die Gesundheit, erhöht die Lernfähigkeit von Kindern und hält die Menschen fit bis ins hohe Alter. Gehende verursachen erheblich weniger Verkehrsunfälle mit Verletzten und Toten als der motorisierte Verkehr.

Der Fußverkehr erzeugt keine Luftschadstoffe wie Staub und Stickoxide oder Klimagase. Fußgängerinnen und Fußgänger machen in der Regel wenig Lärm, verbrauchen kaum Ressourcen und sparen Platz. Sie verbessern gleichermaßen die ökologische Bilanz und das soziale Miteinander in öffentlichen Raum. Fußverkehr ist das Bindeglied der städtischen Mobilität und fördert die Lebensqualität in den Innenstädten.

Der Fußverkehr erzeugt keine Luftschadstoffe wie Staub und Stickoxide oder Klimagase. Fußgängerinnen und Fußgänger machen in der Regel wenig Lärm, verbrauchen kaum Ressourcen und sparen Platz. Sie verbessern gleichermaßen die ökologische Bilanz und das soziale Miteinander in öffentlichen Raum. Fußverkehr ist das Bindeglied der städtischen Mobilität und fördert die Lebensqualität in den Innenstädten.



Fußverkehr auf die Agenda

Der Fußverkehr ist in den letzten Jahrzehnten häufig vernachlässigt worden. Als Folgen fühlen sich Menschen nicht zum Gehen motiviert oder sogar als Fußgänger gefährdet. Die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsteilnehmern sind im Stadtverkehr zu groß und zu oft sind die Sichtbeziehungen nicht ausreichend, um eine Fahrbahn sicher überqueren zu können. Fußgängerinnen und Fußgänger gehen zwar aus eigener Kraft, sie müssen dennoch als Verkehrsteilnehmer planerisch beachtet werden.

Deshalb müssen die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart und seine systematische Förderung stets Teil der kommunalen Verkehrspolitik sein. Punktuelle Maßnahmen in einem Straßenzug oder auf einem innerstädtischen Platz sind oftmals sehr hilfreich und dennoch bedarf auch der Fußverkehr strategischer Ansätze, klarer Zielvorgaben, verkehrspolitischer Entscheidungen, eines eigenen Haushaltsstieles und vor allem muss der Willen bestehen, Maßnahmen in einem fest gesetzten Zeitrahmen umzusetzen.



Gehweg als erweiterter „Lebensraum“ (Wemarer Straße, Berlin)

Fußverkehr muss gefördert werden!

Der planerische Baukasten für Maßnahmen, die den Fußverkehr in den Städten möglichst flächendeckend fördern, scheint unbegrenzt. Doch geht es stets um die „Stadt der kurzen Wege“, um Aufenthaltsqualität und Attraktivität von Straßenzügen und vor allem um Plätze. Wo direkte menschliche Kommunikation, Beobachtung und Austausch möglich sind, findet wirklich städtisches Leben statt. Plätze können so zu Zentren einer Stadt werden, an denen es möglich ist, eine Vielzahl von Eriedigungen, wie Arztbesuche oder Angebote der öffentlichen Verwaltung mit Einkäufen und Gastronomie zu verbinden.

Der Anteil der zurückgelegten Fußwege kann durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit erhöht werden. Das sind die drei Kernbereiche, die eine kommunale Fußverkehrsstrategie beachten muss. Erforderlich ist darüber hinaus eine begleitende Kommunikationsstrategie, die zum Zu-Fuß-Gehen motiviert. Der Anteil des Fußverkehrs kann mit vergleichbar geringen Mitteln sehr schnell gesteigert werden, wenn Fußverkehrsstrategien mit einem Budget ausgestattet und systematisch umgesetzt werden. Das zeigen die praktischen Erfahrungen von Städten weltweit.



Mit Fußverkehr Probleme lösen

Städte stehen unter enormen Druck, ihre vielfältigen Verpflichtungen im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden Haushalte zu erfüllen. So müssen sie die Vorgaben der Klimapolitik sowie die europäischen Grenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm einhalten. Die Barrierefreiheit ist umzusetzen und es müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die Verkehrsunfälle mit Todesfolge bis 2020 zu halbieren. Zudem sind die UN-Kinderrechtskonvention und die allgemeine Schulpflicht in die Praxis umzusetzen.

Für alle diese Herausforderungen ist der Fußverkehr ein wesentlicher Teil der Lösung. Schließlich werden beim Gehen keine Klimagase und Luftschadstoffe freigesetzt sowie kaum Lärm erzeugt. Maßnahmen zur Barrierefreiheit nutzen allen und Fußverkehr verursacht weniger Unfälle. Gute Bedingungen für den Fußverkehr schaffen für unsere Kinder sichere Schulwege. Die Förderung des Fußverkehrs hilft also den Städten ihre Verpflichtungen kostengünstig zu erfüllen.



Platz für Menschen (Bahnhofsvorplatz, Rotterdam)

Impressum:
 Fachverband Fußverkehr Deutschland
 Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin
 Tel. 030-492.74.73 - Fax 030-492.79.72
 info@fuss-ev.de - www.fuss-ev.de
 Konto: DE74 1001 0010 0226 2651 06
 Text: Bernd Herzog-Schlagk, Heiko Balsmeyer
 und Stefan Lieb
 Fotos: FUSS e.V., Herzog-Schlagk (Berlin);
 Planungsbüro Richter-Richard (Rotterdam);
 Jörg Thiemann-Linden (Duisburg)
 Gestaltungskonzept: neuWerk, Weyhe
 Druck: Onlineprinters

Informationen für Politik und Planung:
www.fussverkehrsstrategie.de (im Aufbau) /
www.geh-recht.de / www.gehwago-frel.de /
www.fussverkehrs-audit.de / www.senioren-sicher-mobil.de

Förderhinweis:
 Dieses Projekt wird gefördert durch das
 Umweltbundesamt und das Bundesministerium
 für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktor-
 sicherheit.



Bundesregierung
 für Umwelt, Naturschutz,
 Bau und Reaktorsicherheit



Die Verantwortung für den Inhalt dieser
 Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

Unterstützung für Städte und Gemeinden

Im Rahmen des Projektes „Handlungsempfehlen für Fußverkehrsstrategien“ will der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. notwendige Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene sammeln und weiterentwickeln. Das Projekt wird bis Ende März 2018 durch das Umweltbundesamt (UBA) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) im Rahmen der Verbändeförderung sowie durch Vereinsspenden an den FUSS e.V. finanziell unterstützt.

Angestrebt wird eine möglichst zielgruppengenaue Erfassung und Analyse der Bedingungen und Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern. Die Ergebnisse werden in einen Handlungsempfehlen einfließen, in dem die Bedeutung des Fußverkehrs für den städtischen Verkehr und seine Vorteile herausgestellt werden. Er soll Städten und Gemeinden durch Bereitstellung von Praxis-Hinweisen, Erfahrungswerten und Entscheidungshilfen bei der Erstellung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie als Grundlage dienen.



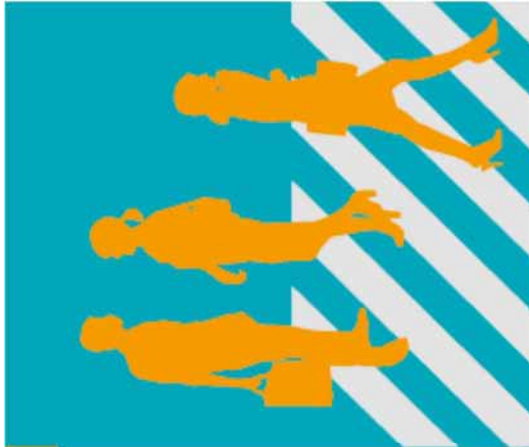
Querung mit absolutem Vorrang (Hamborner Markt, Duisburg)

Das Projekt

Erstmals wurde in Deutschland ein Fachbeirat gebildet, der sich ganz speziell mit den Rahmenbedingungen für den Fußverkehr in Städten beschäftigt wird. Zwanzig Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Spitzenverbände, aus Stadtverwaltungen unterschiedlich großer Städte, Planungsbüros, dem Universitätsbereich, bundesdeutschen Fach-Netzwerken sowie aus den nationalen D-A-CH-Fußverkehrsverbänden (Deutschland-Österreich-Schweiz) werden das Projekt beraten.

Angesprochen werden alle Städte in Deutschland mit mehr als 20.000 Einwohnern. In fünf Städten werden modellhaft Fußverkehrs-Checks und Workshops mit Multiplikatoren und örtlichen Interessensvertretern durchgeführt. Dabei sollen insbesondere die örtlichen Verwaltungsstellen eingebunden werden, die letztlich abhängig von der Haushaltslage und anderen Zwängen die den Fußverkehr fördernden Maßnahmen umsetzen müssen.

Darüber hinaus werden Fachleute, Verbände und interessierte Bürgerinnen und Bürger über positive und negative Aspekte des Gehens befragt. Dabei soll es nicht nur um Straßen und Plätze als Verkehrswege gehen, sondern auch um den barrierefreien Zugang und die Nutzung des öffentlichen Raumes durch alle Bevölkerungsgruppen zum Verweilen.



Schritte zu einer Fußverkehrsstrategie

Bringen Sie Ihre Ideen zur Förderung des Gehens ein!



- Verkehrsentwicklungsplanung koordiniert formelle und informelle verkehrsrelevante Planungen. Neben den verkehrsrelevanten formellen, d.h. gesetzlich vorgeschriebene Planungen, wie der Bauleitplanung, der Nahverkehrsplanung, der Luftreinhalteplanung und der Lärminderungsplanung, werden auch informelle Planungen weiterentwickelt, beispielsweise zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung. Alle diese Planungen verwenden i.d.R. eigene, auch verkehrliche Datengrundlagen und Bewertungsmaßstäbe.
- Beteiligungsprozesse in der Verkehrsentwicklungsplanung verbessern die Chancen für konsensfähige Lösungen und erhöhen die Akzeptanz verkehrlicher Maßnahmen. Die in Politik und der Gesellschaft gestiegene Bedeutung von Bürgerbeteiligungen stellen erhöhte Anforderungen an die Verkehrsplanung. Durch die in der Verkehrsentwicklungsplanung etablierten Beteiligungsprozesse können komplexe Zusammenhänge und Erfordernisse früh verdeutlicht werden, wodurch ein fundiertes Meinungsklima entstehen kann.
- Verkehrsentwicklungsplanung ist bedeutsam für die staatliche Förderung verkehrlicher Maßnahmen. Auf europäischer Ebene zeigen Absichtserklärungen und Projektbeispiele, dass die Förderungen kommunaler Verkehrsmaßnahmen zunehmend von der Existenz nachhaltiger Verkehrskonzepte abhängig gemacht werden, wie sie die Verkehrsentwicklungsplanung bietet.

Die europäische Kommission empfiehlt hierzu eine stärkere Orientierung der Planung an einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität. Sie empfiehlt Stadtmobilitätspläne (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plans) als zielorientierte Verkehrsentwicklungspläne. Mit solchen Mechanismen soll auch bei begrenzten öffentlichen Mitteln die Zielerreichung einer nachhaltigen Entwicklung möglichst wirksam befördert werden. Damit wird deutlich, dass die Erstellung von integrierten Verkehrsentwicklungsplänen nach dem Stand des Wissens und mit dem Ziel der Transformation auch im europäischen Kontext als unverzichtbar angesehen wird.

Die Verkehrsentwicklungsplanung hat für die Stadt Marl derzeit eine besondere aktuelle Bedeutung. Da zur Zeit keine aktuellen Planungsdaten für die verkehrliche Entwicklung der Stadt Marl vorliegen, ist die Erarbeitung eines neuen VEP dringend erforderlich.

Mit dem derzeit im Abschluss befindlichen Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) wird die Stadt Marl über ein umfassendes gesamtstädtisches Konzept zur Steuerung nachfolgender Fachplanungen verfügen. Gleichzeitig wird das ISEK in der derzeitigen aktuellen Fassung eine effektive Ausgangsbasis für diese Fachplanungen bieten. Das ISEK benennt dabei bereits einzelne verkehrsplanerische Handlungsfelder, die in einem fachplanerischen Konzept wie dem VEP vertieft werden müssen, um zu einer Umsetzung zu gelangen.

Das zentrale gesamtstädtische Planwerk zur weiteren Verwirklichung der Ziele aus dem ISEK stellt der Flächennutzungsplan (FNP) dar. Die bevorstehende

Neuaufstellung des FNP erfordert wiederum einen verkehrsplanerischen Fachbeitrag, der mit den VEP bereitgestellt werden kann. Die Neuaufstellung des VEP stellt somit für die Fortsetzung der gesamt-städtischen strategischen Planung in Marl eine zentrale Voraussetzung dar.

Weiterhin sollen mit dem VEP andere Fachplanungen wie das Klimaschutzteilkonzept oder die kommunale Pflichtaufgabe Lärminderungsplanung integriert oder so weit wie möglich vorbereitet werden. Weitreichende inhaltliche Überschneidungen dieser Planungen in der Analyse und Maßnahmenentwicklung ermöglichen hier mit dem VEP ein wirtschaftliches und verwaltungsökonomisches Vorgehen.

In Ihrem Schreiben vom 26.07.2016 baten Sie um Beantwortung folgender 5 Fragestellungen, denen wir gerne nachkommen wollen:

1. Sind in ihrer Kommune Ansätze einer Fußverkehrsstrategie, eines masterplanes Fußverkehr oder anderer fußverkehrsrelevanter Vorhaben als fester Bestandteil einer integrierten Verkehrsplanung vorhanden oder geplant ?

Vorhanden noch nicht, geplant jedoch schon (siehe oben Vorbereitung eines Mobilitätskonzeptes). Darüber hinaus wurde insbesondere mit Kindern gearbeitet indem in acht der neun Marler Stadtteile „Kinderstadtpläne“ mit Grundschulkindern erarbeitet wurden, „Kinderampeln“ errichtet wurden und besonderer Wert auf fußgängerfreundliche Ampelschaltungen gelegt wurde. In Marl kamen vor zwei Jahren die weltweit ersten sprechenden Ampeln zum Einsatz, bei denen sich die vierjährige Linn für das Betätigen des Druckknopfes bedankt „Dankeschön, gleich wird's grün!“

2. Falls dies bisher nicht der Fall war: Welche Gründe und Schwierigkeiten verhinderten, den Fußverkehr als eigenständige Verkehrsbeteiligung in eine gleichberechtigten Priorität mit den anderen Verkehrsarten zu stellen ?

Marl war bis 2015 eine fahrradfreundliche Stadt (1993 Gründungsmitglied der nordrhein-westfälischen Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden AGFS). Darüber hinaus ist jedoch auch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs recht stark (55,5 %). Da fiel leider der Fokus nicht zuerst auf den Fußverkehr bzw. den Fahrradverkehr! Jedoch ist seit 1993 viel zur Förderung des Fußverkehrs in Marl passiert.

3. Welchen Anteil hat der Fußverkehr (Modal-Split) in Ihrer Stadt ?

Der Modal-Split in der Stadt Marl setzt sich folgendermaßen zusammen (Daten aus VEP 1993):

Fußverkehr:	17,0 %
Fahrradverkehr:	23,5 %
Öffentlicher Personennahverkehr:	4,0 %

Motorisierter Individualverkehr:

55,5 %

4. Welche Bevölkerungs- und Interessensgruppen, Institutionen, Gremien sowie Verwaltungsstellen wurden bisher in fußverkehrsrelevante Vorhaben eingebunden ?

Eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe (Arbeitsgruppe Unfallverhütung – AGU) beschäftigt sich seit mehr als 30 Jahren mit sicherheitsrelevanten Planungen zur Förderung des Fuß-, Fahrrad- und Kfz-Verkehrs. Unter Leitung des Ordnungsamtes (Straßenverkehrsbehörde) besteht sie aus Mitarbeitern/-innen des Planungs- und Umweltamtes, des zentralen Betriebshofes (Tiefbau), der Politik, der Polizei, den übergeordneten Baulastträgern, der Vestischen Straßenbahnen GmbH (Verkehrsträger der Region) und fallweise Vertretern von Partnerorganisationen (z.B. ADFC).

Seit zwei Jahren tagt zusätzlich ein verwaltungsinterner Arbeitskreis zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs unter der Leitung der stellvertretenden Baudezernentin der Stadt Marl.

5. Möchten Sie mit Ihrer Stadt zu den fünf vom Fachbeirat ausgesuchten Modellstädten gehören, in denen mit Hilfe von Fußverkehrschecks und einem Workshop gemeinsam Ansätze für eine Erarbeitung oder Weiterentwicklung einer strategischen Förderung des Fußverkehrs entwickelt werden ?

Ja ☺! (siehe auch oben)

Kleiner Nachsatz:

Am 27.07.2016 wurde zusammen mit dem Seniorenbeirat der Stadt Marl und Vertretern des Blindenverbandes eine behindertengerechte Fußgängerrampe in Marl-Lenkerbeck der Öffentlichkeit vorgestellt, an der landesweit erstmalig Bodenleitindikatoren aus Kunststoff aufgeklebt wurden, anstatt aufwändigen Tiefbau mit Steinen zu betreiben. So einfach geht Fußverkehrsförderung eben auch ☺ !

Wir würden uns sehr freuen, wenn unsere Bewerbung Ihr Interesse geweckt hat und sehen einer Antwort gespannt entgegen.

Mit (fuß)freundlichen Grüßen aus dem Marler Bauturm

Udo Lutz



Planungs- und Umweltamt; Verkehrsplanung

Udo Lutz

Bauturm, Zi. 65/66; Liegnitzer Straße 5; 45768 Marl

Tel.: 02365 / 99-61 23; mobil: 0172 / 28 65 460

Fax: 02365 / 99-61 61; Email: udo.lutz@marl.de

2. Projektbausteine

2.1 Erster Besuch von Fuss e.V. in Marl am 15. und 16.12.2016



Donnerstag, 15.12.2016:

- 12:48 Uhr: Ankunft von Frau Dr. Viktoria Wesslowski am Bahnhof Marl-Sinsen
- 13:09 Uhr: Ankunft von Herrn Bernd Herzog-Schlagk am Bahnhof Marl-Sinsen
- 13:15 – 13:30 Uhr: Besichtigung der Radstation am Bahnhof Marl-Sinsen
- 13:30 – 14:00 Uhr: Kurze Mittagspause
- 14:00 – 14:45 Uhr: Besichtigung des Projektes „Soziale Stadt Hüls-Süd“
- 15:00 – 17:00 Uhr: Sondierungsgespräch im Bauturm der Stadt Marl

Freitag, 16.12.2016:

- 09:00 – 11:00 Uhr: Rundgang durch die Stadtmitte Marl (Städtebauliche Entwicklungsmaß.)
- 11:00 – 12:00 Uhr: Rundgang durch Marl-Hüls einschließlich Fußgängerzone
- 12:00 – 13:00 Uhr: Rundgang durch das Dorf Marl-Polsum
- 13:00 – 14:00 Uhr: Mittagspause
- 14:00 – 14:45 Uhr: Abschlussgespräch im Bauturm der Stadt Marl
- 15:13 Uhr: Abfahrt von Herrn Bernd Herzog-Schlagk vom Bahnhof Marl-Sinsen
- 15:15 – 16:00 Uhr: Rundgang durch Marl-Sinsen mit Frau Dr. Viktoria Wesslowski

ca. 16:15 Uhr:

Abfahrt von Frau Dr. Viktoria Wesslowski vom Bahnhof Marl-Sinsen

Projekt: Handlungsleitfaden für kommunale Fußverkehrsstrategien

Vorgespräch in Marl 15.-16. Dezember 2016

Inhalt

- I. Projektbesprechung
- II. Stadtpaziergänge
- III. Zeitplan für das erste Halbjahr 2017

I. Projektbesprechung

Anwesende

- Herr Udo Lutz, Planungs- und Umweltamt (Amt 61) Verkehrsplanung
- Herr Ingo Nölker, Planungs- und Umweltamt (Amt 61) Verkehrsplanung
- Herr Peter Küpper, Tiefbau – Zentraler Betriebshof
- Frau Jutta Kuczewski, Kreis Recklinghausen
- Herr Lars Thede, Klimaschutz
- Herr Klaus Kahl, Vorsitzender des Seniorenbeirats der Stadt Marl
- Herr Klaus-Jürgen Baumers, Seniorenbeirat der Stadt Marl und AG 60+
- Frau Kerstin Marohn-Ranft, Altenhilfekoordinatorin, Sozialamt
- Herr Bernd Herzog-Schlagk, Fuss e.V.
- Frau Viktoria Wesslowski, Fuss e.V.
-

Thematische Ausrichtung der Zusammenarbeit mit der Stadt Marl

Zunächst wurden verschiedene Themen besprochen, die in Marl in Bezug auf den Fußverkehr zu bedenken sind und die mögliche thematische Schwerpunkte der Zusammenarbeit werden könnten.

1. Konflikte in der Nutzung des öffentlichen Raums
 - Enge Querschnitte
 - Bäume, die die Fußwege verengen und Wurzelschäden verursachen
 - Aufenthaltsqualität
2. Unterführungen/Angsträume
3. Barrierefreiheit
 - Bänke
 - Wartehallen
 - Stolperfreie Wege
 - Absenkung der Bordsteine
 - Leitelemente
4. Bewusstseinsbildung
5. Evtl. zur Weiterführung der Arbeit: Entwicklung eines Vorbehaltsnetzes für Fußverkehr

Ort für den Fußverkehrscheck

Das Stadtzentrum – inklusive Busbahnhof, Bahnhof Mitte, Vorplatz, Marler Stern, Rathausplatz und dem Fußgängerüberweg Sickingmühler Straße/ Martin-Luther-Straße – wurde im Gespräch mehrmals erwähnt. Es weist Herausforderungen in praktisch allen oben genannten Themen auf. Zudem ist es gut zu erlaufen. Es würde sich daher anbieten, eine Route durch das Stadtzentrum zu wählen.

Ausrichtung des Workshops

Zur Ausrichtung der Workshops wurden im Allgemeinen folgende Aussagen getroffen:

- Wichtig ist, dass zunächst Ziele für die Fußverkehrsförderung definiert werden: „Wo wollen wir hin?“
- Ein fachlicher Input allgemein zu Fußverkehr wäre hilfreich.
- Am Ende sollte auch eine Priorisierung der verschiedenen Aktivitäten und Maßnahmen entwickelt worden sein, denn die Ressourcen sind begrenzt.

Es wird zwei Workshops geben. Beim ersten Termin werden wir in einem „Rundumschlag“ Ideen und Meinungen sammeln zu einer Vision für die Fußverkehrsförderung in Marl, bereits gut funktionierenden Elementen, Herausforderungen und Barrieren und Lösungsansätzen. Im zweiten Termin kann auf dieser Grundlage tiefergehend an ausgewählten Themen gearbeitet werden (siehe unten „Zeitplan“).

Akteure der Fußverkehrsförderung in Marl

Verwaltung

- Planungsamt: Udo Lutz, Ingo Nölker
- Ordnungsamt: Michael Busch
- Tiefbau – Zentraler Betriebshof: Peter Küpper
- Bereich Klimaschutz: Lars Thede
- Kreis Recklinghausen (600.000 Einwohner):
Jutta Kuczewski
Straßenverkehrsamt (Netzwerk Verkehrssicherheit, Unfallschwerpunkte für alle im Kreis)

Politik

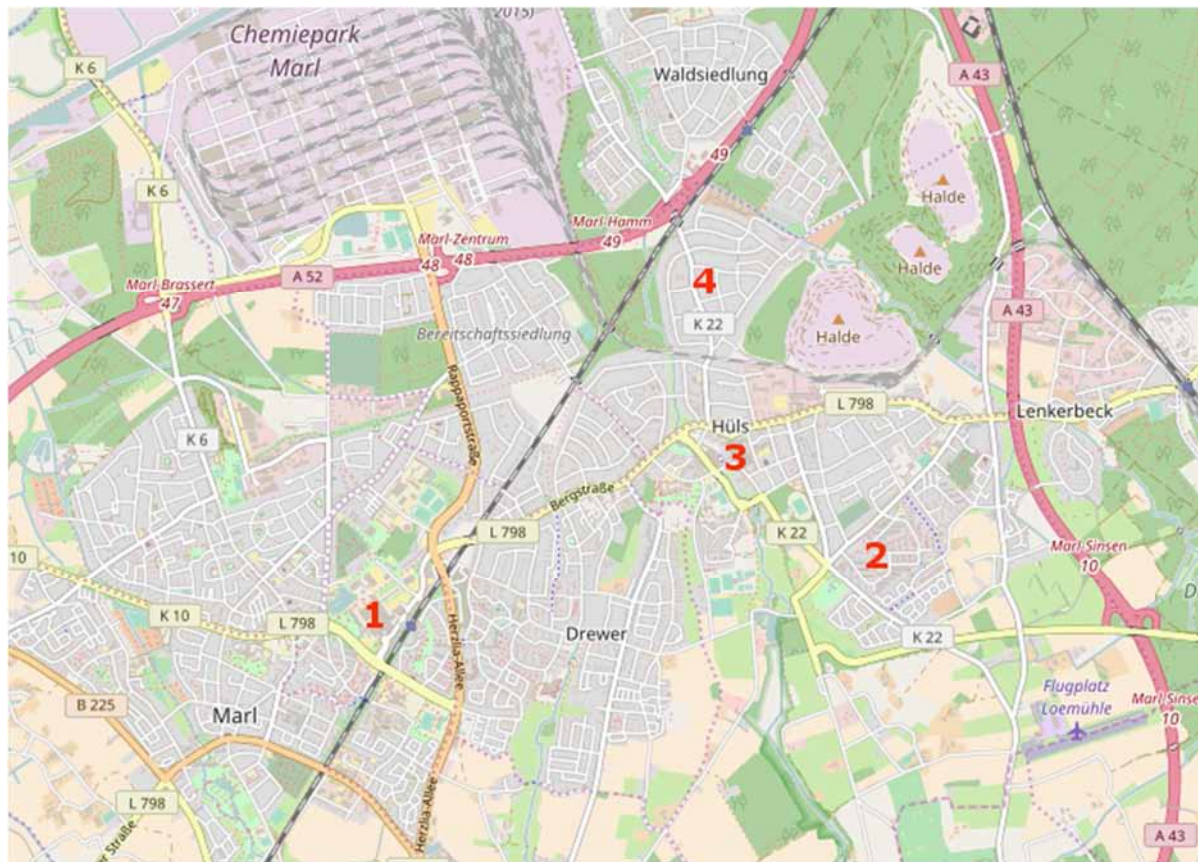
- Bauausschussvorsitzender: Jens Vogel
- ZBH Ausschuss: Uwe Gödden-Henrich

Verbände und Interessengruppen

- Einzelhandelsvertreter
- ACE
- Verkehrswacht
- ADFC
- Lokale Agenda
- Seniorenbeirat
- AG 60+

II. Stadtpaziergang

Der Stadtpaziergang umfasste vier Teile (siehe Karte).



© OpenStreetMap contributors

Teil 1: Marl-Mitte

Fußgängerüberweg (FGÜ) Sickingmühler Straße/ Martin-Luther-Straße: Unfallschwerpunkt. Radverkehr fährt aus der Martin-Luther-Straße (tw. schräg) über den FGÜ zum Radweg am Citysee. Hier wird erwartet, dass die Autofahrer abbremsen. Radfahrer haben aber erstens keine Vorfahrt und sind zweitens oft so schnell, dass Autofahrer keine Zeit haben zu reagieren. Es wurde für die Sickingmühler Straße eine optische Straßenmarkierung, eine Aufpflasterung, eine Rüttelmarkierung sowie die sogenannte Göttinger Lösung, welche eine Radverkehrsfurt zwischen zwei Fußgängerüberwegen platziert, besprochen.

Rundgang um den Citysee bis zur Brücke über die Hervester Straße: wegen der unzureichenden Geländehöhe ist die Brücke nicht für den Radverkehr freigegeben, wird aber trotzdem von Fußgängern und Radfahrern genutzt.

Zwei Unterführungen unter der Hervester Straße: mögliche Angsträume. Die Unterführungen sind eigentlich bequeme Wege zur Querung der Hervester Straße, unter anderem direkt zur Willy-Brandt-Gesamtschule. Allerdings sind sie nicht so angenommen worden wie erhofft. Eine LSA musste zusätzlich aufgestellt werden. Die Unterführungen sind mit Graffiti besprüht, teilweise vermüllt und sind auch am hellen Tag nicht unbedingt angenehm.



Der Busbahnhof ist ein ungemütlicher Ort. Er bekommt zwar neue Glasscheiben, aber darüberhinaus wäre eine freundlichere Gestaltung (wenn auch nur mit einem Topf Farbe) sicher ein Gewinn.



Neben dem Busbahnhof liegt eine Brücke mit dem Zugang zum Bahnhof Marl-Mitte. Dieser ist derzeit noch nicht barrierefrei, da der Bahnsteig nur über eine Treppe zu erreichen ist.

Zwischen dem Bahnhof und dem Marler Stern ist ein Platz ohne konkrete Nutzung. Das Einkaufszentrum sowie ein großer Supermarkt, die den Platz einschließen, haben kaum interessante Fensterfronten.



Es geht durch den Marler Stern zum Rathausplatz. Dieser Platz ist riesengroß und hat trotz des regen Fuß- und Radverkehrs kaum eigene Nutzung. Die Aufenthaltsqualität könnte gesteigert werden.



Am Rathaus gibt es eine Graffiti-Galerie, wo legal gesprüht werden kann. Die Kunstwerke werden dokumentiert und nach einiger Zeit ausgewechselt. Es wäre möglich, für eine Periode das Thema Fußverkehr vorzugeben.



Hinter dem Rathaus befinden sich mehrere Bildungseinrichtungen. Es bestehen schöne Fuß- und Radverkehrsverbindungen.

Teil 2: Hüls

Im Stadtteil Hüls halten wir im Wendehammer Gustav-Mahler-Straße. Dort gibt es eine sogenannte „Hol- und Bringzone“, wo Eltern ihre Kinder auf dem Schulweg absetzen können. Von dort aus zeigen von den Eltern und Kindern handgemalte gelbe Füße auf dem Gehweg den Kindern den Weg zur Schule. Ziel dieser Elternhaltestellen ist eine Entzerrung des Verkehrschaos direkt vor den Schulen und die Förderung des Zufußgehens der Kinder.



Ein Platz am Ende der Max-Reger-Straße ist gerade neu gestaltet worden und soll dem Quartier für verschiedene Nutzungen zur Verfügung stehen. Noch gibt es Umgewöhnungsprobleme bei einigen Anwohnern, die dort parken möchten, wenn sie einkaufen gehen oder Kinder aus der Schule abholen. Stadtmobiliar könnte helfen, die neue Ausrichtung und Funktion des Platzes zu verdeutlichen.

Auch auf der anderen Seite der Schule gibt es einen Fußweg, der zum unteren Teil der Max-Reger-Straße führt. Dort gibt es eine weitere Elternhaltestelle sowie eine Verkehrsberuhigung mittels Berliner Kissen, damit Kinder die Straße sicher queren können.



Zum Schluss dieses Teils des Stadtpaziergangs besuchen wir die „Sprechende Ampel“ an der Ecke Ovelheider Weg/ Georg-Herwegh-Straße. Beim Drücken reagiert die Ampel mit: „Dankeschön! Gleich wird’s grün.“ Das bestätigt sehbehinderten und blinden Menschen, dass der Knopfdruck registriert wurde.

An dieser Ampel gibt es außerdem aufgeklebte taktile Leitelemente. Das Aufkleben ist wesentlich kostengünstiger und schneller ist als eine herkömmliche Baumaßnahme. Die Haltbarkeit wird evaluiert werden.



Teil 3: Fußgängerzone/Einkaufspassage

Die Bergstraße/Victoriastraße ist eine Hauptachse durch die Stadt. Hier führt ein großzügiger Radweg den Radverkehr. Für den Fußverkehr ist der Platz eher knapp.



Die Fußgängerzone verbindet die Bergstraße/Victoriastraße im Norden mit dem Lipper Weg/Hülsstraße im Süden. Sie macht einen gemütlichen Eindruck mit vielen Nischen. Sie soll modernisiert, „entrümpelt“ werden. Dabei sollen auch die Vordächer entfernt werden, die zwar etwas altbacken wirken, aber doch Komfort durch Regenschutz beim Einkaufen bieten.

In der Trogemannstraße (auch Fußgängerzone) gibt es Schäden im Bodenbelag durch die Bäume.



Teil 4: Römerstraße und Triftstraße

Wir fahren über die Römerstraße, die bald umgestaltet wird, und kommen zur Triftstraße. Hier sind die Alleebäume so groß geworden, dass die Bäume die schmalen Fußwege blockieren und dass ihre Wurzeln Aufwerfungen verursachen. Bei einem Unfall müsste die Stadt haften; es besteht also dringend Handlungsbedarf. Eventuell wäre die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs (Zeichen 325.1) eine Lösung. In einem verkehrsberuhigten Bereich müsste Schrittgeschwindigkeit gefahren werden, und Fußgänger könnten die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen. So könnten die Bäume erhalten werden. Der Bodenbelag der Gehwege würde durch Rasen und Büsche ersetzt, so dass die Flächen entsiegelt würden. Den Fußgängern würde dadurch verdeutlicht, dass sie die Straße benutzen sollten. Eventuell müssten Parkplätze eingeschränkt werden, doch das wäre in dem Quartier machbar, da meist private Abstellflächen bestehen. Die Ein- und Ausgänge der Siedlung müssten aufgepflastert (oder gesperrt) werden, um den neuen Status zu verdeutlichen. Das wäre aber trotzdem noch sehr viel günstiger als eine Sanierung aller Gehwege im Quartier.

Eine Schablone des Zeichens 325.1 zur Markierung der Straße war zum Zeitpunkt des Besuchs in Arbeit und ist seitdem fertiggestellt.



III. Zeitplan

Zweiter Besuch Februar/März 2017: **Terminvorschlag: Mo. 20.03. + Di. 21.03.2017**

Erster Tag: Anreise bis mittags

Workshop 15.00 – 19.00 Uhr

- Vorstellung (30')
- Stand der Dinge (Vision für Marl, gute Beispiele, Barrieren, Lösungsansätze) (2,5h)
- Pause (20')
- Impuls: Fußverkehr allgemein (20')
- Abschluss: Wie geht es jetzt weiter im Projekt? (10')
- Feedbackrunde (10')

--- Übernachtung ---

Zweiter Tag:

- Vormittags: Expertencheck
- Abfahrt am frühen Nachmittag

Dritter Besuch Mai/Juni 2017: **Terminvorschlag: Di 20.06. + Mi. 21.06.2017**

Erster Tag: Anreise nachmittags

--- Übernachtung ---

Zweiter Tag:

Workshop 9.30 – 16.00 Uhr

- Begrüßung und Vorstellung (45')
- Vorstellung der Auswertung (30')
- Moderierte Gruppenarbeit, mögliche Themen: (1h)
 - Thema: Konflikte in der Nutzung des öffentlichen Raums, Gestaltung eines Straßenquerschnitts
 - Barrierefreiheit?
 - Ideensammlung zur Nutzung des Platzes zwischen Bahnhof und Stern
 - Ideensammlung zur Aufwertung des Busbahnhofes
 - Ideensammlung zur Gestaltung des Rathausplatzes
 - Ideensammlung zur Gestaltung des Platzes in Hüls
 - Ideensammlung zur Gestaltung der Unterführungen
- Vorstellung der Ergebnisse im Plenum (45')

Mittagessen (1h)

Stadt Wahrnehmen! (2h)

Abschluss: Vorstellung des weiteren Vorgehens (30')

--- Übernachtung ---

Dritter Tag:

- Vormittags: Abschlussgespräch; Abfahrt am frühen Nachmittag

2.2 Erster workshop in Marl am 04.05.2017 im Stadtteilbüro Hüls-Süd

Das Projekt „Handlungsleitfaden für kommunale Fußverkehrsstrategien“ wird vom Fachverband Fußverkehr Fuss e.V. durchgeführt und im Rahmen der Verbändeförderung vom Umweltbundesamt und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit bis Ende März 2018 gefördert.

Ziel des Projektes ist es, notwendige Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene zu sammeln und zu einem Leitfaden weiterzuentwickeln. Neben Interviews mit Experten und Recherchen zu spezifischen Nutzergruppen, beinhaltet dieses Projekt auch die Zusammenarbeit mit fünf Modellstädten. Wir freuen uns, dass unsere Stadt unter zahlreichen Bewerbern als Modellstadt für dieses Projekt ausgewählt worden ist.

Nun steht der nächste Workshop ins Haus, zu dem wir ganz herzlich für Donnerstag, den 04. Mai 2017 in der Zeit von 16:00 bis 20:00 Uhr in das Stadtteilbüro Hüls-Süd in der Max-Reger-Straße 99 einladen wollen.

Bei diesem Workshop geht es zunächst um eine Bestandsaufnahme und die Entwicklung einer gemeinsamen Vision für die Fußverkehrsförderung in Marl. Hierzu möchten wir gemeinsam Ideen zu Zielen für die Fußverkehrsförderung, zu bereits gut funktionierenden Aspekten, zu Herausforderungen und Barrieren und zu entsprechenden Lösungsansätzen sammeln und diskutieren.

Folgendes Programm haben wir vorgesehen:

- | | |
|--------------------|--|
| 16:00 – 16:30 Uhr: | Vorstellung des Projektes Fußverkehrs-Check durch Frau Dr. Viktoria Wesslowski (Fuss e.V.) und Udo Lutz (Verkehrsplanung Marl) |
| 16:30 – 19:00 Uhr: | workshop-Arbeit zum Stand der Dinge: Vision für Marl, gute Beispiele, Barrieren, Lösungsansätze |
| 19:00 – 19:20 Uhr: | Pause |
| 19:20 – 19:40 Uhr: | Impulsreferat: “Fußverkehr allgemein“ |
| 19:40 – 19:50 Uhr: | Ausblick: Wie geht es jetzt weiter im Projekt? |
| 19:50 – 20:00 Uhr: | Feedback-Runde |

Da die Teilnehmerzahl begrenzt ist, bitten wir um eine formlose Anmeldung unter der e-mail-Adresse: udo.lutz@marl.de

Ich freue mich auf eine spannende Veranstaltung mit Ihnen/Euch mit vielen guten Ideen und interessanten Gesprächen rund um das Thema „zu Fuß gehen“ und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Udo Lutz



Der Bürgermeister

Planungs- und Umweltamt – Amt 61, Verkehrsplanung, Udo Lutz, Bauturm, Zimmer 65/66, Liegnitzer Straße 5, 45768 Marl, Tel.: 02365 / 99-61 23, Mobil: 0172 / 28 65 460, Fax: 02365 / 99-61 61, Email: udo.lutz@marl.de

Füße machen keine Abgase

Marl nimmt als eine von fünf Kommunen bundesweit am Modellprojekt für „Stadtläufer“ teil

Den Titel „fahrradfreundliche Stadt“ hat Marl zwar nach 21 Jahren verloren, aber vielleicht winkt demnächst dafür eine andere Auszeichnung: Die der fußgängerfreundlichen Gemeinde. Denn Marl nimmt an einem Modellprojekt teil, das Konzepte und Strategien für einen möglichst idealen Fußverkehr entwickeln soll.

Lediglich vier weitere Städte arbeiten bundesweit mit dem Fachverband Deutschland Fuss. e.V. zusammen, um ein System für die „Stadtläufer“ zu finden. Denn wer per pedes unterwegs ist, produziert keine Abgase und keinen Lärm, benötigt nur ganz wenig Platz. Doch für die nachhaltige Förderung gibt es bisher kein Konzept.

„Der Fußverkehr ist das Bindeglied zwischen allen anderen Verkehrsarten der städtischen Mobilität und kann helfen, städtische Verkehrsprobleme zu lösen“, weiß Bernd Herzog-Schlagk, Fachbetreuer von FUSS e.V. aus Berlin. Der Fachverband habe sich deshalb „auf den Weg gemacht, notwendige Grundlagen und inhaltliche Ansätze für Fußverkehrsstrategien auf kommunaler Ebene zusammenzutragen und weiterzuentwickeln.“ Das Projekt wird bis Ende März 2018 vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) in Berlin und vom Umweltbundesamt (UBA) in Dessau unterstützt.

Marl hatte sich im vergan-



So weit die Füße tragen - und die Gehwege es zulassen. Marl testet und sucht nach Möglichkeiten für einen idealen Fußverkehr in der Stadt. Foto: ST

gene Jahr als Modellstadt für das Projekt beworben und wurde unter 35 Bewerbern ausgewählt. In diesem Jahr nun sollen in Marl Checks und Workshops mit Verwaltungen, Multiplikatoren und örtlichen Interessenvertretungen veranstaltet werden.

Die inhaltlichen Schwerpunkte liegen dabei auf der Fußverkehrssituation in der Stadtmitte und ihre Erreichbarkeit aus den umliegenden Stadtteilen sowie auf der Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen, die im Zuge der demografischen Entwicklung mehr und mehr an Bedeutung gewinnt. Dabei soll es um die Sicherheit an Querungsanlagen gehen, aber auch um die Gestaltung des Umfeldes.

„Wir freuen uns, Modellstadt dieses wichtigen Projektes zu sein, und versprechen uns von der Mitarbeit wertvolle Impulse für die Förderung des Fußverkehrs bei der Umsetzung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes“, sagt Bürgermeister Werner Arndt. Das Projekt kommt zeitlich sehr gelegen, weil bis Mitte 2018 ein Mobilitätskonzept für Marl erarbeitet werden soll.

Bereits im Dezember hatten sich bei einem Sondierungsgespräch der städtischen Verkehrsexperten Udo Lutz und Ingo Nölker vom Planungs- und Umweltamt mit den Projektverantwortlichen erste punktuelle Verbesserungsvorschläge

zur Infrastruktur ergeben. So wurden zum Beispiel der Fußgängerüberweg an der Sickingmühler Straße untersucht und erste Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit von Rad- und Autofahrenden vorgeschlagen. Wer weiß, vielleicht wird Marl wirklich Fußgängervorzeigstadt.

INFOS

► Interessierte Bürger können sich jederzeit auf der Website www.fussverkehrsstrategie>Modellstädte >Marl über den aktuellen Stand informieren und auch mit dem Projektteam in Kontakt treten.

Stadt-Spiegel Marl vom 25.01.2017

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 Schritttempo 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.



2.3 Zweiter workshop in Marl am 12. und 13. Oktober 2017 im Rathaus

2.3.1 Stadtpaziergang am 12.10.2017 im Stadtkern

Das Projekt „Handlungsleitfaden für kommunale Fußverkehrsstrategien“ wird vom Fachverband Fußverkehr Fuss e.V. durchgeführt und im Rahmen der Verbändeförderung vom Umweltbundesamt und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit bis Ende März 2018 gefördert. Ziel des Projektes ist es, notwendige Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene zu sammeln und zu einem Leitfaden weiterzuentwickeln. Neben Interviews mit Experten und Recherchen zu spezifischen Nutzergruppen, beinhaltet dieses Projekt auch die Zusammenarbeit mit fünf Modellstädten. Wir freuen uns, dass unsere Stadt Marl unter zahlreichen Bewerbern als Modellstadt für dieses Projekt ausgewählt worden ist.

Wir laden Sie ganz herzlich ein zu einem Stadtpaziergang in Marls Stadtmitte am Donnerstag, dem 12. Oktober 2017 in der Zeit von 15:00 bis 17:30 Uhr; Treffpunkt ist der Haupteingang des Rathauses am Creiler Platz.

Bei diesem Stadtpaziergang geht es zunächst um die Besichtigung und Bewertung der bisherigen Projektergebnisse und die Entwicklung einer gemeinsamen Vision für die Fußverkehrsförderung in Marl.

Wir freuen uns auf einen spannenden Nachmittag mit Ihnen/Euch mit vielen guten Ideen und interessanten Gesprächen rund um das Thema „zu Fuß gehen“, hoffen auf tolles sonniges Wetter

und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Udo Lutz



Der Bürgermeister

Planungs- und Umweltamt – Amt 61, Verkehrsplanung, Udo Lutz, Bauturm, Zimmer 66, Liegnitzer Straße 5, 45768 Marl, Tel.: 02365 / 99-61 23, Mobil: 0172 / 28 65 460, Fax: 02365 / 99-61 61, Email: udo.lutz@marl.de

„Stadt wahrnehmen!“ (1)

Dies ist eine Protokoll-Zusammenstellung des Fußverkehrs-Checks im Rahmen des Projektes: „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ im Oktober 2017 in der Modellstadt Marl.(3) Bei dieser zweiten Ortsbegehung wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer darum gebeten, sieben Straßenquerungen und jeweils zwei Gehwegabschnitte, Plätze, Fußgängerbrücken sowie Fußgängertunnel als „positiv“ oder „negativ“ einzuschätzen und dies zu begründen (Check-Format: „Stadt wahrnehmen!“). Anschließend wurden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Verbesserungsvorschläge eingebracht und diskutiert. Teilweise wurden den Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien und Institutionen die Ergebnisse eines ersten Fußverkehrschecks im Format „Blitzlicht“ (4) zur Diskussion gestellt.

Marl:

Vom Rathaus zur Herzlia-Allee über die Willy-Brandt-Allee, die Hervester Straße und die Sickingmühler Straße zurück zum Rathaus.



- 0 Die Randnummern ohne Klammern sind die Stationen des Fußverkehrschecks „Stadt wahrnehmen!“.
- (1) Die Randnummern in Klammern beziehen sich auf die Nummerierung der Dokumentation des Fußverkehrschecks „Blitzlicht“, in der die jeweiligen Situationen und auch die Vorschläge mitunter ausführlicher beschrieben sind. Der Zusatz
SM bedeutet Datei [Stadtmitte](#),
ER die Datei [Erreichbarkeit der Stadtmitte](#),
FO die Datei [Empfehlungen zur Belebung der Forumsplatte](#) und
SI die Datei [Fußgängerüberweg Sickingmühler Straße](#).

1 (19) und (20) SM
Der Creiler Platz und der Eingang zum Marler Stern wurden ausgeprägt negativ beurteilt (62 % negativ / 38 % positiv).

Einig war man sich darin, dass eine gestalterische Aufwertung erforderlich ist. Dazu wurde angemerkt, dass es zu viele versiegelte Flächen gäbe und es recht zugig sei. Es fehlten Nischen, kleine Wohlfühlangebote und Sitzgelegenheiten (4x). Schön wären Spielgeräte für Kinder. Auch würden mehr Grün, mehr Blumen, mehr Bäume (5x) die Situation verbessern. Der komplette Eingangsbereich sei nicht einladend – grau in grau (2x). Die Fahrradständer im Randbereich sähen nicht einladend aus. Beklagt wurden Stolperfallen durch unebene Beläge (5x) und die schlechte Beleuchtung in dunklen Tageszeiten (3x). Die Türen zum Einkaufszentrum „Stern“ sollten unbedingt für Rollstuhlfahrer und andere mobilitätseingeschränkte Personen automatisch öffnen (6x), auch seien sie im Verhältnis zum Bauwerk zu klein. An dieser Stelle würde sich eine Außengastronomie anbieten (2x). Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass es bereits an dieser Stelle Hinweisschilder zum Bahnhof und zum ZOB geben solle (3x) Die Stadt plant allerdings im Ausgangsbereich die Einrichtung eines Monitors für Bahn- und Busabfahrten.



Positiv angemerkt wurde, dass es hier keine Autos gibt (2x), mitunter allerdings Falschparker. Damit ist der Bereich recht leise und die Flächen seien weitgehend barrierefrei.

2 (16) bis (21) SM und FO
Die Forumsplatte wurde erwartungsgemäß nicht einheitlich bewertet (55 % negativ / 45 % positiv), wobei sich zwei von dreizehn Beteiligten nicht entscheiden konnten.

Auch für diesen Platz wurde eine gestalterische Aufwertung empfohlen und es wurde gleichzeitig auf das vorhandene Potenzial hingewiesen. Hervorgehoben wurde, dass er von allen Seiten gut fußläufig erreichbar sei (2x). Seine Offenheit hätte aber gleichzeitig den Nachteil, dass es hier recht zugig sein kann. Kritisiert wurde seine nüchterne Atmosphäre, er sei viel grau und zu wenig grün (5x). Es fehlten gute Sitzgelegenheiten auch für ältere Menschen (7x) und vor allem Nutzungsangebote (6x) z.B. für Inlineskater oder Skatboarder. Die Forumsplatte sei zu wenig belebt, auch weil es hier keine Außengastronomie, z.B. Eisdielen, Kaffee, etc. gäbe (4x). Die verschlossenen Schaufenster machten ihn optisch noch unbelebter (2x), bei Dunkelheit sei der Platz ein Angstraum (6x). Besonders kritisiert wurden die angeschnittenen Treppenstufen, da sie gefährliche Stolperfallen seien (6x). Auch an dieser Stelle wurde das Fehlen von Hinweisen zum Bahnhof, ZOB oder zum Rathaus bemängelt (4x).



Positiv hervorgehoben wurde mehrfach die Auto- und weitgehende Barrierefreiheit und das Vorhandensein zahlreicher Fahrradständer.

An dieser Stelle sei auf die [Empfehlungen zur Belebung der Forumsplatte](#) durch den FUSS e.V. hingewiesen.

- 3
(1)
bis
(9)
SM
- Der Übergang zum Zentralen Omnibusbahnhof ZOB und zur S-Bahnstation Mari-Mitte wurde unerwartet ebenso uneinheitlich beurteilt (55 % positiv / 45 % negativ), wobei sich wiederum zwei von dreizehn Beteiligten nicht entscheiden konnten.**



Hervorgehoben wurde die angenehme Gestaltung des Platzes (3x), die gelungenen direkten Wegeverbindungen, viel Grün (2x) und wenig Autoverkehr (3x).

Kritisiert wurden dagegen die fehlenden Gehwegabsenkungen (4x) und es wurde mehrfach ein Fußgängerüberweg über die Bergstraße vorgeschlagen (3x). Auch diese Stelle sei abends ein Angstraum. Selbst in direkter Nähe sei der Bahnhof nicht erkennbar, es gäbe auch hier keine Hinweisschilder (2x) und am Bahnsteig selbst fehle ein Aufzug.

- 4
(38)
ER
- Die Fußgängerbrücke über die Herzlla-Allee wurde mehrheitlich positiv beurteilt (77 % positiv / 23% negativ).**



Die Situation wurde mehrfach z.B. mit Ausrufezeichen als besonders positiv bezeichnet (4x). Es gäbe dadurch keine Querung der stark befahrenden Straße und keine Wartezeiten an einer Fußgängerampel. Die Brücke habe außerdem eine großzügige Breite.

Leider sei sie wegen der niedrigen Brückengeländer nicht für Radfahrer freigegeben (2x). Kritisiert wurde die schlechte Wegstrecke von der Planetensiedlung (2x), dass sie von dort nicht einsichtig und zudem schlecht beleuchtet (2x) sowie häufig ungepflegt (2x) sei. Leider wisse man als Ortskundiger nicht, wohin sie führt, da jegliche Beschilderung fehle (3x). Begrüßt wurde zwar die Führung außerhalb des Kfz-Verkehrs und dennoch wurde der Übergang von allen als zu laut empfunden.

- 5
(-)
- Der Gehweg an der Herzlla-Allee wurde erstaunlicherweise einstimmig negativ empfunden (100 %, negativ).**

Er sei neben einer Tempo-70-Straße viel zu laut (5x) und viel zu eng (4x). Noch deutlicher wurden die schlechten Oberflächen kritisiert, sie seien zu uneben sowie ungepflegt und somit für Menschen mit Rollatoren oder für Rollstuhlfahrer kaum benutzbar (10x). Die Fußgänger müssten zum Teil den Radweg benutzen.

- 6
(30)
bis
(42)
ER
- Dagegen wurde die Querung und die gesamte Kreuzungssituation der Einmündung der Willy-Brandt-Allee in die Herzlla-Allee uneinheitlich beurteilt (55 % positiv / 45 % negativ), wobei sich zwei von dreizehn Beteiligten nicht entscheiden konnten.**



Sie wurde zwar als völlig überdimensioniert und weltläufig, aber auch als sicher bezeichnet.

Dennoch waren die kritischen Anmerkungen deutlich zahlreicher: Es gäbe zu viele Drückampeln (2x) und Mittelinseln, damit auch zahlreiche Wartezeiten und man könne nicht in einem Gang die Straße überqueren (2x). Dabei sei der Lärm unerträglich. Das Ampelgrün sei zu kurz für langsamere Fußgänger, Menschen mit Rollatoren und für Rollstuhlfahrer, die es nicht schaffen, über die Straße zu kommen (6x). Die Radwege seien zu großzügig und fast flächendeckend.

ckend (2x), und die Trennung von Fuß- und Radflächen sei nicht ertastbar. Überhaupt fehlten Leitsysteme für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit.

- 7
(43)
ER
Der Gehweg an der Willy-Brandt-Allee wurde wiederum mehrheitlich als unangenehm empfunden (83 % negativ / 27 % positiv).

Auch hier wurden insbesondere das ungepflegte unebene Pflaster (8x) und einige Stolperstellen kritisiert. Der Weg sei zu schmal und das Gehen mache bei diesem Lärm keine Freude (2x).



- 8
(-) **Die Überquerung der Neptunstraße** wurde mehrheitlich als angenehm bewertet (92 % positiv / 8 % negativ).

Positiv angemerkt wurde, dass der Übergang übersichtlich und klar strukturiert sei. Das Ampelgrün muss zwar angefordert werden, folgt aber schnell und ist dann ausreichend lang (3x). Als angenehm empfunden wurde zudem die grüne optische Trennung des Weges von der Fahrbahn (2x).

Kritisiert wurden dagegen das Fehlen von Bodenindikatoren für Sehbehinderte (2x), die geringe Aufstellfläche auf der Südseite und Konflikte mit dem Radverkehr.

- 9
(44)
und
(45)
ER
Der Tunnel unter der Willy-Brandt-Allee zur Gesamtschule in Alt-Mari wurde dagegen weitgehend einheitlich negativ beurteilt (92 % negativ / 8 % positiv).

Der Tunnel sei ein Angstraum (10x), dunkel (5x), ungemütlich, hallig und durch die Schmierereien unansehnlich (5x). Die defekten Treppenstufen seien nicht akzeptabel (5 x) und die gesamte Anlage sei nicht barrierefrei. Es sei auch hier nicht erkennbar, wohin der Weg führt. Nachdem er von einem Beteiligten als völlig überflüssig bezeichnet wurde, sprachen sich auch weitere Beteiligte für ein Zuschütten aus.



- 10
(-) **Der Übergang über die Merkurstraße** wurde eher positiv empfunden (85 % positiv / 15 % negativ).

Wie an der Neptunstraße (Nr. 8) wurde auch hier positiv angemerkt, dass der Übergang übersichtlich und klar strukturiert sei (3x).

Gefragt wurde allerdings, warum die Straße so breit sei (2x) und kritisiert wurde, dass der Gehweg zu schmal und die Aufstellfläche zu gering sei.

- 11
(2)
bis
(4)
ER
Der Tunnel auf dem Weg vom Zentralen Omnibusbahnhof ZOB und der S-Bahnstation Mari-Mitte zur Brüderrstraße in Alt-Mari wurde mehrheitlich negativ beurteilt (100 % negativ), wobei sich allerdings vier von zwölf Beteiligten nicht entscheiden konnten.

Dies sei zwar eine praktische und gute Verbindung, aber auch ein Angstraum



(7x), insbesondere bei Dunkelheit. Darüber hinaus gäbe es Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern und es wurde die Frage gestellt, ob an dieser Stelle nicht eine ebenerdige Querung deutlich besser wäre. Auch hier wurde das Fehlen von Hinweisschildern bemängelt.

12
(5)
bis
(7)
ER

Der Übergang über die Bergstraße und die Zufahrt des Zentralen Omnibusbahnhofs ZOB wurde nicht eindeutig bewertet (56 % negativ / 44 % positiv), wobei sich wiederum drei von zwölf Beteiligten nicht entscheiden konnten.



Es gab keine Anmerkungen zu den positiven Bewertungen, aber heftige Kritik an der Gefährlichkeit der Rechtsablieger für Fußgänger und Radfahrer. Die hohen Hecken behindern die Sicht (2x) und auf der Fahrbahn ist lediglich der Radweg markiert, nicht aber der Übergang für Fußgänger (4x). Empfohlen wurden eine Fußgängerfurt mit Ampel oder ein Fußgängerüberweg (2x). Kritisiert wurden auch die zu großen Wegweisschilder für den Autoverkehr.

13
(8)
ER

Der Übergang zur Zufahrt zum Parkhaus des Marter Sterns wurde ebenfalls uneinheitlich bewertet (55 % negativ / 45 % positiv).



Positiv empfunden wurde von einem Beteiligten die Fußwegführung etwas abseits der Straße mit viel Grün.

Andere empfanden die Dreiecksinsel ohne Ampel als gefährlich (2x), die Mittelinsel als entbehrlich und die Einmündung insgesamt als überdimensioniert. Sichtbehindernd wurden auch an dieser Stelle die Büsche am Straßenrand empfunden (3x).

14
(9)
ER

Die Brücke von der Grünanlage City-See über die Hervøster Straße zur Straße Am Theater wurde ziemlich eindeutig positiv empfunden (91 % positiv / 9 % negativ).



Die Brücke wurde als sehr gute Verbindung gelobt (5x) und auch als ein architektonisch gutes Bauwerk bezeichnet. Von hier aus hätte man eine gute Sicht auf das Zentrum (2x). Hervorgehoben wurde zudem, dass die Brücke regelmäßig gereinigt wird und gut beleuchtet sei (3x).

Kritisiert wurde der schlechte Belag (2x) und das Fehlen von Ruhebänken (2x) im Bereich des Überganges. Die Brücke sollte auch für den Radverkehr geöffnet werden (2x) und es würde ausreichen, dort Schilder mit der Bitte um Rücksichtnahme aufzustellen.

15 (10) ER und St
Der neu ausgestattete Fußgänger-Übergang über die Sickingmühler Straße von der Grünanlage City-See zur Martin-Luther-Straße wurde ebenfalls eindeutig positiv beurteilt (90 % positiv / 10 % negativ), wobei sich allerdings zwei von zwölf Beteiligten nicht entscheiden konnten.



Die im Zusammenhang mit den Empfehlungen des FUSS e.V., siehe [Fußgängerüberweg Sickingmühler Straße](#) von der Stadt sehr kurzfristig umgesetzten Maßnahmen wurden einhellig begrüßt. Mehr könne man nicht machen, die Radfahrer müssten auch Verantwortung für sich und andere übernehmen. (2x).

Unabhängig von den Orten und auch noch einmal ortsbezogen wurde mehrfach angemerkt, dass die Orientierung in der Innenstadt von Marienfeld problematisch sei. Es fehlten allorts an Hinweisschildern für teilweise nur wenige Schritte entfernte Ziele.

Darüber hinaus wurde mehrfach die ungenügende Beleuchtung kritisiert, die im Rahmen des Projektes leider nicht erfasst werden konnte. In Zukunft sollten alle Fußverkehrschecks auch die Situationen im Dämmerlicht und bei Dunkelheit erfassen.

Anmerkungen und Quellen:

(1) „Stadt wahrnehmen! - walk and notice“ ist ein Format eines Fußverkehrs-Checks mit dem Ziel, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Begehung zu einer Grob- und Detail-Analyse des öffentlichen Raumes aus der Sicht von Fußgängerinnen und Fußgängern zu motivieren und anschließend die eigenen Eindrücke mit den Wahrnehmungen der anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu vergleichen und zu diskutieren. Die Beteiligten werden gebeten, auf einem sehr genau festgelegten Weg mit einer maximalen Länge von 2 Kilometern etwa 45 Minuten lang möglichst mit niemandem zu sprechen, die Handys auszuschalten und jeder für sich die Eindrücke festzuhalten. Sie erhalten dafür eine Wegeprotokoll-Vorlage mit einer Wegeskizze, die in 15 bis maximal 20 Bereiche unterteilt ist. Es wird darum gebeten, jeden einzelnen Straßenabschnitt oder Platz und jede einzelne Querungsanlage auf diesem Weg als „eher positiv“ oder „eher negativ“ zu beurteilen und dies auch zu begründen. „Zwischenbeurteilungen“ sind ganz bewusst nicht vorgesehen. Nach dem Eintreffen am Endpunkt wird der gleiche Weg innerhalb von wiederum 45 bis 75 Minuten als Gruppe im Format einer Ortsbesichtigung gemeinsam zurückgelegt. An jedem Punkt wird durch den lediglich moderierenden Exkursionsleiter abgefragt, wer ein „+“ oder ein „-“ gesetzt hat und anschließend werden insbesondere die „Minderheiten-Eindrücke“ abgefragt und diskutiert. Ist der zu gehende Wegabschnitt aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mehr als zwei Kilometer lang oder ist eine eher genauere/langsamere Begehung zu erwarten, sollte er nur ein Mal begangen werden. Bei dieser Variante folgt jeweils nach der individuellen Beurteilung gleich das gemeinsame Gespräch. Die Methode wurde im Rahmen eines Lehrmoduls im Fachgebiet „Integrierte Verkehrsplanung“ der Technischen Universität Berlin von Bernd Herzog-Schlagk vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. entwickelt und im Juni 2016 erstmals mit einer Studentengruppe (2) sowie im Juni 2017 im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ des FUSS e.V. in der Modellstadt Rendsburg durchgeführt.

(2) siehe www.fjunge-leute-zu-fuss.de/#fachexkursion.html

(3) Der Fußverkehrs-Check in Marienfeld wurde im Check-Format „Stadt wahrnehmen!“ durchgeführt. Es nahmen insgesamt 16 Personen teil (9 weiblich / 7 männlich). Das durchschnittliche Alter betrug 59 Jahre (von 12 Teilnehmenden). Von den Beteiligten waren sechs nach eigenen Angaben in örtlichen Parteien, fünf in der Verwaltung und vier in Verbänden tätig, sowie eine Journalistin. Die Gruppe sah sich 15 Orte genauer an. Der gesamte Weg war knapp 3 Kilometer lang und es wurden inklusiv einer etwa 20-minütigen Einführungsphase insgesamt 2,5 Std. benötigt. Insgesamt konnten 13 Protokollvorlagen ausgewertet werden, ab dem Punkt 11 nur noch 12. Die insgesamt abgegebenen Beurteilungen wurden auf 100 gesetzt, damit die Verhältnisse besser zu erkennen sind. Dabei wurden die Enthaltungen nicht berücksichtigt. Bei dieser Begehung gab es eine Person, die sich fast durchgängig nicht entscheiden konnte und mit insgesamt 26 Nicht-Entscheidungen lag die Begehung in Marienfeld von allen bisher im Projekt durchgeführten Begehungen an der Spitze. Dagegen hielten sich die positiven Beurteilungen mit insgesamt 85 gegenüber den insgesamt 84 negativen Einschätzungen die Waage. In der Regel wurden bisher deutlich mehr negative Beurteilungen abgegeben. Auch dies eine Besonderheit der Begehung in Marienfeld: Es wurden insgesamt 418 Stichworte als Begründung oder Verbesserungsvorschlag notiert. Das waren etwa 35 pro teilnehmende Person und dies zeigte die sehr engagierte Teilnahme.

(4) „Blitzlicht“ ist ein praxisbezogenes Format eines Fußverkehrs-Checks für eine recht schnelle (blitzartige) und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. Es setzt weder eine genaue Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Das heißt, die Ergebnisse können Ungenauigkeiten enthalten und auch Maßnahmenideen und -vorschläge, die andernorts bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Die Methode kann konkret umgesetzt werden, indem z.B. eine durchaus auch ortsunkundige Person eine Begehung durchführt und seine/ihre Gedanken aus einer ganz bestimmten Sichtweise heraus (z.B. Barrierefreiheit, Senioren, Kinder, Zu-Fuß-Gehende, etc.) formuliert. Diese Person muss keinesfalls eine Auditorenausbildung durchlaufen haben und zertifiziert sein. (5) Sie muss lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen

können. Selbstverständlich kann „Blitzlicht“ auch von mehreren Personen durchgeführt werden. Die Methode beinhaltet erst einmal keinen Ansatz einer Bürgerbeteiligung, sondern ist möglicherweise ein Baustein, um eine solche durchführen zu können. Durch die personelle Einschränkung ist die Begehung weder zeitlich noch räumlich eingeschränkt. Der Charme dieser Methode liegt darin, dass die Aussagen den bisherigen Diskussionen und Beschlüssen durchaus widersprechen, sie unterstützen oder zu erneuten Diskussionen anregen können. Um einen Nutzen daraus zu ziehen, muss man sich darauf einlassen, dass auch Laien planerisch denken können. So können durch „Blitzlicht“ neue Aspekte in die Diskussion gelangen oder mitunter Details, die dann wiederum neue Sichtweisen ermöglichen. Mitunter ist es ein einziger Aspekt, der dazu führt, dass man der Lösung eines Problems näher kommt. Die Methode wurde auf den Fußverkehr ausgerichtet bereits Anfang der 1980er Jahre durch Bernd Herzog-Schlagk entwickelt, vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und dann vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mehrfach in deutschen Städten durchgeführt.(6) Aufbauend auf diesen Fußverkehrs-Check wurde im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ 2017 ein zweiter Fußverkehrs-Check mit dem Titel „Wetterleuchten“ entwickelt und erprobt. Bei diesem werden die Ergebnisse aus dem „Blitzlicht“ einem breiteren Publikum vorgestellt und mit ihm diskutiert.

(5) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen MAZS, Ausgabe 2009

(6) siehe www.fussverkehrs-check.de oder fussverkehrs-audit.de

Fotos: Bernd Herzog-Schlagk

Begehung am 12. Oktober 2017

Leitung und Protokoll-Zusammenstellung: Bernd Herzog-Schlagk

Begleitung: Viktoria Wesslowski

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland  **FUSS e.V.**

Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin

Tel. 030 / 492 74 73, Fax 030 / 392 79 72, info@fuss-ev.de

Das Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ wird gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Die Verantwortung für den Inhalt der Veröffentlichungen liegt bei den Autoren.



Start des Stadtpaziergangs am Marler Rathaus



Station 1: Creiler Platz mit Eingang zum Marler Stern



Station 2: Forumsplatte



Station 2: Forumsplatte



Unterwegs zur Herzlia-Allee



Station 4: Fußgängerbrücke über die Herzlia-Allee



Unterwegs zur Willy-Brandt-Allee



Station 9: Tunnel unter der Willy-Brandt-Allee zur Gesamtschule bzw. zur Merkurstraße



Station 14: Fußgängerbrücke über die Hervester Straße zwischen Theater und City-See



Station 15: Zebrastreifen über die Sickingmühler Straße im Bereich Martin-Luther-Straße

2.3.2 Zweiter workshop am 13.10.2017 im Marler Rathaus

Das Projekt „Handlungsleitfaden für kommunale Fußverkehrsstrategien“ wird vom Fachverband Fußverkehr Fuss e.V. durchgeführt und im Rahmen der Verbändeförderung vom Umweltbundesamt und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit bis Ende März 2018 gefördert. Ziel des Projektes ist es, notwendige Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene zu sammeln und zu einem Leitfaden weiterzuentwickeln. Neben Interviews mit Experten und Recherchen zu spezifischen Nutzergruppen, beinhaltet dieses Projekt auch die Zusammenarbeit mit fünf Modellstädten. Wir freuen uns, dass unsere Stadt Marl unter zahlreichen Bewerbern als Modellstadt für dieses Projekt ausgewählt worden ist.

Nun steht mittlerweile der zweite Workshop ins Haus, zu dem wir ganz herzlich für Freitag, den 13. Oktober 2017 in der Zeit von 09:00 bis 13:00 Uhr in das Rathaus der Stadt Marl, Creiler Platz 1 in der Ratsstube einladen möchten.

Bei diesem Workshop geht es zunächst um die Bewertung der bisherigen Projektergebnisse und die Entwicklung einer gemeinsamen Vision für die Fußverkehrsförderung in Marl. Hierzu möchten wir gemeinsam mit Euch/Ihnen Ideen zu Zielen für die Fußverkehrsförderung, zu bereits gut funktionierenden Aspekten, zu Herausforderungen und Barrieren und zu entsprechenden Lösungsansätzen sammeln und diskutieren. Eine Tagesordnung ist dieser Einladung beigelegt.

Wir bitten um eine formlose Anmeldung unter der e-mail-Adresse: udo.lutz@marl.de. Falls der/die eingeladene Mitarbeiter/in Ihres Amtes/Ihrer Behörde verhindert ist, bitten wir um Entsendung eines/er Vertreters/in. Wir freuen uns auf eine spannende Veranstaltung mit Ihnen/Euch mit vielen guten Ideen und interessanten Gesprächen rund um das Thema „zu Fuß gehen“ und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Udo Lutz



Der Bürgermeister

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 Stapperferne, 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.

3. Empfehlungen für Marl von Fuss e.V.

3.1 Blitzlicht „Marl – Erreichbarkeit der Stadtmitte“

Blitzlicht ⁽¹⁾: Von (anderen) Städten lernen.

Checkliste (Fußverkehrscheck/Fußverkehrs-Audit) Im Rahmen des Projektes: „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ vom FUSS e.V. zusammengestellt.

Marl – Erreichbarkeit der Stadtmitte

(1) Zur Begutachtung der Erreichbarkeit der Stadtmitte aus den anderen Stadtteilen wurde eine Wegeführung gewählt, die sich etwa an der Grenze des Stadtteiles Stadtmitte orientiert. Dadurch wurden lediglich die Wegeanschlüsse zu den direkt angrenzenden vier weiteren Stadtteilen Alt-Marl, Brassert, Drewer-Nord und Drewer-Süd einbezogen. Für die Betrachtung von guten Beispielen und Problemstellungen wurde diese Querschnittserfassung erst einmal als ziele führend angesehen. Darüber hinaus wurde beispielhaft eine Wegeuntersuchung bis zum Kernbereich des Stadtteiles Alt-Marl durchgeführt.(3) Die folgenden Betrachtungen des insgesamt etwa 5 Kilometer langen Weges können einen kurzen Einstieg vermitteln.



(2) Vom Bahnhof Marl-Mitte oder dem Zentralen Omnibusbahnhof ZOB als Ausgangspunkt kommend wird der Weg im Uhrzeigersinn betrachtet. Von dort folgt, nach einem kurzen Wegestück eine Weggabelung.



(3) Der linke Weg führt durch eine Unterführung in Richtung Alt-Marl und wurde gesondert beschrieben.(3)



(4) Der rechte Weg führt zur Willy-Brandt-Allee, einer autobahnähnlichen Straße ohne einen Überweg an dieser Einmündung.



(5) Die nach rechts führende Verbindung wird per Zeichen als gemeinsamer Geh- und Radweg gekennzeichnet (4), ist aber auf dem Fahrstreifen an gleicher Stelle als reiner Radweg markiert. Die hier nach rechts abblendenden Fahrzeuge zum ZOB werden auf den querenden Radverkehr hingewiesen, nicht aber auf querende Fußgängerinnen und Fußgänger.



(6) Der Abbiegeverkehr ist durch den breiten Fahrstreifen für den Busverkehr und die überdimensionierte Wegweisung sehr schnell. Es mangelt an der per StVO verordneten Brems- und Haltebereitschaft des Abbiegeverkehrs gegenüber dem querenden Fußverkehr. Hinzu kommt die stark behinderte Sichtbeziehung durch einen dichten Heckenbewuchs. Da helfen offensichtlich auch die gelben Warnleuchten nicht. Diese Querungsstelle ist in dieser Form für Fuß- und Radverkehr unzumutbar!



- (7) Dreiecksinseln sollen generell nur noch in begründeten Ausnahmefällen zum Einsatz kommen. Aber auch in solchen Fällen sollen nach dem geltenden Regelwerk Teilaufpflasterungen mit einem Fußgängerüberweg angelegt werden.(5)



- (8) Bei dieser Einmündung mit zwei Dreiecksinseln und einer Mittelinsel handelt es sich lediglich um die Zuwegung zum Einkaufszentrum „Marier Stern“.



- (9) Die Überquerung der Hervester Straße vom City-See in Richtung Alt-Marl (3) zur Straße „Am Theater“ ist über die Brücke (siehe Schatten im Foto) für Fußgänger komfortabel.(6) Aber selbst hier ist zu überlegen, ob ein getrennter Geh- und Radweg (7) die gefühlte Sicherheit erhöhen könnte, denn durch das abschüssige Gelände auf beiden Seiten wird relativ schnell gefahren.



- (10) Vorbildlich angelegt ist der Fußgängerüberweg vom City-See in Richtung Brassert zur Martin-Luther-Straße. Zu diesem gibt es eine gesonderte Betrachtung.(8) Leider sind auch im Zeitraum der Begehung die Radfahrer an diesem Fußgängerübergang nicht abgestiegen und haben sich damit selbst gefährdet. Allerdings wurde die angeordnete geringere Höchstgeschwindigkeit von den Autofahrern weitgehend akzeptiert.



- (11) Irritierend für Autofahrer mag sein, dass nur wenige Meter nach dem Ende des etwa 100 Meter langen Tempo-30-Bereiches vor und hinter dem Fußgängerüberweg per Zeichen darauf hingewiesen wird, dass „ohne zeitliche Einschränkung“ mit dem plötzlichen Betreten der Fahrbahn durch Kinder zu rechnen (9) und dementsprechend die Geschwindigkeit zu reduzieren ist. Es stellt sich die Frage, warum die Tempo 30-Regelung nicht gleich über die Von-Galen-Straße hinausgezogen wird.

- (12) Die Von-Galen-Straße ist offensichtlich ein wichtiger Schulweg. Auf der nördlichen Seite ist die Querungsstelle nicht an der Ecke der Einmündung und damit nicht im Verlauf des Eduard-Weltsch-Weges.



Auch an anderen Stellen in der Sickingmöhler Straße sind die Querungsstellen lediglich auf der einen Straßenseite ausgebildet, während auf der anderen ein Parkplatz angelegt wurde oder ein Baum steht.

- (13) Die Gehwegbreite entspricht nicht den Angaben in den Regelwerken und mitunter ragen ungestützte Bepflanzungen zu weit in den Gehbereich hinein. Zu zweit kann hier nicht gelaufen werden ohne den Radweg mitzubedenken.



- (14) Die Bushaltestelle „Hallenbad“ soll offensichtlich nach dem Abriss des Hallenbades in Stadtmitte immer wieder auf diese Sünde aufmerksam machen.



- (15) Die Kreuzung Sickingmühler Straße – Bonifatiusstraße / Kampstraße ist eine wichtige Wegeverbindung von Stadtmitte zum Stadtteil Brassert und die Flächenaufteilung mit ihren Dreiecksinseln lässt für die Fußgänger tatsächlich keinen Platz. Es wurde für den Auto- und den Radverkehr geplant und gebaut. Wenn sich keine Aufstellflächen ergaben, gibt es eben keine...



- (16) ... Und so bewegen sich Fußgänger dann auch etwas ratlos auf den Fahrradflächen. An allen Stellen werden Autofahrer per Markierung und zusätzlich per Verkehrszeichen auf den querenden Radverkehr hingewiesen, auf querende Fußgänger nicht. Wer sich hier als Fußgänger wahrgenommen vorkommt, muss schon eine gehörige Portion Selbstvertrauen mitbringen.



- (17) Eine schon fast kuriose Situation in der Kampstraße: Der Gehweg (links) ist nicht mehr barrierefrei nutzbar, der Radweg (rechts) hätte so verschwenkt werden können, dass wieder ein Gehweg entstanden wäre. An dieser Stelle hat man dann allerdings zwei neue Bäume eingepflanzt.



- (18) Kampstraße Ecke Hagenstraße, eine Chance für einen schönen Platz mit Geschäften und Kiosk.

Vor wem die Poller schützen sollen, ist nicht erkennbar, weil Fußgänger auch dahinter nicht durchkommen. Davor wurde an drei Begehungzeitpunkten geparkt...



- (19) ... obwohl nur wenige Schritte weiter ebenfalls zu allen drei Zeitpunkten genügend Parkplätze mit acht Stellplätzen zur Verfügung standen.



- (20) In der Hagenstraße zwischen den Schulen ein vorbildlicher Buskap, der ein Vorbeifahren am haltenden Bus ausschließt und damit vor oder hinter dem Bus querende Schüler sichert. Wenn kein Bus hält, ist es eine geschwindigkeitshemmende Verschwenkung, die noch zusätzlich mit Plateaupflasterungen versehen ist. (10)



- (21) Die Max-Planck-Straße ist als Sackgasse und vorwiegend als Fahrradstraße ausgewiesen. Wer als Fußgänger unterwegs ist, muss schon ziemlich genau hinsehen und dann teilweise wegen Unbenutzbarkeit des einzigen Gehweges auf der Ostseite den Fahrstreifen benutzen. Es ist nicht ganz einsehbar, warum eine solche Straße nicht als Verkehrsberuhigter Bereich (11) oder als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (12) mit z.B. 10 km/h ausgewiesen wird, solange es die Begegnungszone in der deutschen StVO nicht gibt.



- (22) Am Ende der Fahrradstraße ein Fußgängerüberweg, eine durchaus ungewöhnliche Kombination. Nach der Richtlinie empfehlen sich „derartige Kombinationen [...] insbesondere, wenn vorrangig Kinder oder ältere oder behinderte Menschen beim Überqueren einer Straße geschützt werden müssen.“(13)



- (23) Auch die Fortsetzung der Max-Planck-Straße ist sicher eine angenehme Wohngegend, bietet aber durch das beldseltige illegale Parken auf den Gehwegen keine angenehmen Bedingungen für das Gehen. Auch abends gibt es keinen Parkdruck und ein paar Meter weiter an der Ecke zur Gaußstraße genügend Flächen.



- (24) Die Einmündung der Gaußstraße in die Rappaportstraße: Eine Tempo-30-Zone mit breiten und ausgeweiteten Fahrspuren neben einem bescheidenen Gehweg.



- (25) Der Übergang für Fußgänger kann nur als irritierend bezeichnet werden.



- (26) Von der Max-Planck-Straße Ecke Gaußstraße gibt es eine diagonale Wegeverbindung direkt zur Rappaportstraße. Sie ist wohl mit einem Flatterband gesperrt worden, aber weiterhin als Abkürzung oder Spazierweg frequentiert.



- (27) In der Rappaportstraße gibt es von der Gaußstraße bis zur Hagenstraße einen knappen halben Kilometer lang keine einzige Querungsstelle vom Wohngebiet in Dreuer zu den Schulen und Sportanlagen in Stadtmittle...



- (28) ... Dass sie notwendig sind, zeigen die „Einker-
bungen“ in der Begrünung des Mittelstreifens. Im
Zusammenhang mit dem Neubau des
Fachklassentraktes des Gymnasiums und der
Nutzung der Sportanlagen sollte darüber
nachgedacht werden, auf dieser Strecke
mindestens eine Querungsanlage zu schaffen.
Möglicherweise ist die Spuranzahl zu reduzieren
und dann ein Fußgängerüberweg möglich.
Ansonsten bleibt nur eine Lichtsignalanlage.
- (29) Die Einmündung der relativ unbedeutenden
Hagenstraße wirkt überdimensioniert ausgeweitet
und die Flächen am Rand sind überwiegend
Radwege auf Gehwegniveau. Es fehlen teilweise
sogar Aufstellflächen für die Fußgänger. Auch in
der folgenden Einmündung der Bergstraße in
Richtung Drewer-Nord sind die Fußgänger nur
eine Randerscheilung.
- (30) Warum gerade hier, ist nicht ganz einsichtig. Aber
Immerhin gibt es an dieser Stelle einmal neben
den überdimensionierten überregionalen
Vorwegweisern für den Kraftfahrzeugverkehr auch
einmal einen Stadtplan-Aushang für Fußgänger
und Radfahrer. Es wäre hilfreich, davon in der
Stadt mehrere aufzustellen.
- (31) Ein üblicher Fußgänger-Zugang zu einem Ein-
kaufszentrum in der Bergstraße in Richtung
Süden. Unten angekommen gibt es nur Autover-
kehrflächen. Wenn die Verantwortlichen nicht per
Aufgabe verpflichtet werden, gibt es für sie als
Kunden nur Autofahrer.
- (32) Eine Querungsanlage vom Gehweg über den
grünen Randstreifen, der auf der anderen
Straßenseite nicht fortgesetzt wurde? Nein, der
Weg wird wohl nur so genutzt, war aber
offensichtlich lediglich als komfortabler Zugang zu
den wenigen parkenden Fahrzeugen am
Straßenrand gedacht. Derartiges wiederholt sich
mehrmals.
- (33) Kein Kunstwerk, sondern lediglich die Darstellung,
wie überall in der Stadt Radwege gebaut und den
Fußgängern Restflächen zugewiesen
(Bergstraße / Adolf-Grimme-Straße).
- (34) Wer es nicht weiß und rechtzeitig die Straßenseite
gewechselt hat, kann hier nicht geradeaus die
Straße überqueren und z.B. zum Bahnhof
gelangen. Es handelt sich um die Einfahrt zum
Parkhaus vom „Marier Stern“ und den angren-
zenden Einkaufsmöglichkeiten. Die hohe Hecke ist
weit in die Kurve hineingezogen ...



(35) ... und am Ende behindern zusätzlich noch Werbetafeln den Sichtkontakt zwischen den Kraftfahrern und den Fußgängern und Radfahrern. Dafür gibt es aufgesetzte Plateaupflasterungen, um „Kraftfahrer zu langsamer Fahrweise“ zu veranlassen. (10) Dennoch sollte die Hecke insgesamt gekürzt und direkt am Übergang entfernt werden.



(36) Es folgt eine Eingangssituation zum „Marler Stern“ von Nordosten, die in Ihrer Hässlichkeit kaum zu beschreiben ist. Die Poller auf der linken Seite sollen offensichtlich nicht Fußgänger, sondern die Schelben schützen. Ansonsten Lieferbetrieb, chaotisch abgestellte Fahrräder, Stelltafeln, etc. Der Durchgang vom „Marler Stern“ bis zum Bahnhof Mari-Mitte wird gesondert beschrieben. (14)



(37) Der Weg vom Bahnhof Mari-Mitte in Richtung Drewer-Süd verläuft über die S-Bahn-Brücke im Bogen hinter den Wohnhäusern hindurch und dann mit einem Knick nach Osten. Eine Wegweisung gibt es nicht. Der Weg ist kurz und sehr angenehm im Grünen zu gehen und führt zu einer Treppe, bzw. weitläufigen Rampe ...



(38) ... zur Brücke über die Herzlia-Allee. Sie ist eine reine Autostraße und es gibt in südlicher Richtung erst in ca. 400 Meter Entfernung an der Willy-Brandt-Allee einen weiteren Übergang.



(39) Die Einmündung der Willy-Brandt-Allee in die Herzlia-Allee wirkt ebenfalls völlig überdimensioniert und ist mit Dreiecksinseln versehen. Neben dieser ist in der Herzlia-Allee eine Fläche abmarkiert, die für eine normale Abbiegespur ausreichen würde...



(40) ... Desgleichen in der Willy-Brandt-Allee. Insgesamt eine riesige Platzverschwendung für eine Dreiecksinsel, die nach den Regelwerken nur noch in Ausnahmefällen eingesetzt werden soll. (5)



(41) Der Radverkehr wird ebenfalls nicht sichtbar geradlinig über die Kreuzung geführt, sondern vor der Kreuzung auf den Gehweg,...



(42) ... was letztlich zu folgenden Situationen führt: Es gibt auch auf den Gehwegen keine zusammenhängenden Flächen mehr für den Fußverkehr.



- (43) Es ist wirklich die Frage, ob dies Zeichen und diese Markierung in einer solchen Straße (Willy-Brandt-Allee) mit ca. 250 Metern ohne Übergangsmöglichkeit einen Sinn ergibt.



- (44) Die nächste „Übergangsmöglichkeit“ ist ein Tunnel. Er ist jeweils etwa 75 Meter von der nächsten Lichtsignalanlage entfernt (Neptunstraße und Merkurstraße). Es fragt sich, ob sich die Instandhaltung lohnt...



- (45) ... oder ob man eventuell stattdessen die Haltestelle „Gesamtschule“ auf beiden Seiten dichter an die Gesamtschule und damit an die Merkurstraße heranführen sollte.



- (46) So schön die Begrünung der Stadt auch ist, sollte die Bepflanzung in den Überquerungsbereichen stark gestutzt oder entfernt werden.



- (47) So ist es auf jeden Fall für alle Verkehrsteilnehmer günstiger und sicherer (Ausfahrt vom ZOB).

Und damit ist wieder der Ausgangspunkt der Begehung erreicht.



Fazit aus den drei Fußverkehrschecks in der Stadt Marl

- Stadtmittelpunkt – Vom Bahnhof Marl-Mitte zum Creller Platz / Rathaus,
- Von Stadtmittelpunkt nach Alt-Marl und
- Erreichbarkeit der Stadtmittelpunkt

Wie fußgängerfreundlich ist die Stadt schon jetzt und wo gibt es Defizite?

- 1.1 In der Erläuterung zur Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes ist zwar das „Radroutennetz“ als Beispiel genannt, nicht aber ein Fußwegenetz oder ein Fußwegekonzept.(15) Genau daran aber mangelt es.
- 1.2 Marl ist insgesamt eine autogerechte Stadt in der der Radverkehr zumindest teilweise zu Lasten des Fußverkehrs gefördert wurde. Dies ist aber kein „Alleinstellungsmerkmal“, sondern bundesweite Realität.
- 1.3 Konkrete Defizite gibt es darüber hinaus in der Hauptsache durch a) ungenügende (gefühlte) Verkehrssicherheit und Komfort an Querungsanlagen, b) nicht vorhandene Sichtbeziehungen und c) eine fehlende Wegweisung.

Wie könnte eine mögliche strategische Vorgehensweise zur Förderung des Fußverkehrs in der Stadt aussehen?

- 2.1 Voraussetzung ist eine Push + Pull Strategie. Es wird also nicht ausreichen, den Umweltverbund zu fördern (pull), es müssen auch Maßnahmen umgesetzt werden, die den Komfort und die Reisegeschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs antasten (push).
- 2.2 Die vorliegenden Analysen könnten bereits der erste Schritt für ein Fußwegenetz sein. Es sollte darum gehen, a) die Wegeverbindungen von

- Stadtmitte in die anderen Stadtteile schrittweise zu verbessern. Diese Untersuchungen und Maßnahmen sollten b) bis die Kernbereiche der Stadtteile weiter geführt werden. Daran anknüpfen sollte c) eine noch gezieltere Auswahl von Wegeverbindungen mit den Hauptfußwegeverbindungen in die Stadtteile unter Einbeziehung von grünen Wegen (z.B. entlang der Bäche, Trampelpfade, etc.).
- 2.3 Ein besonderes Augenmerk sollte darauf gerichtet sein, mehr gesicherte und freie Querungsanlagen zu schaffen und dafür zu sorgen, dass diese für den Fußverkehr a) möglichst kurze und b) durchgängige Wege anbieten sowie c) die Sichtbeziehungen zum motorisierten Individualverkehr MIV gewährleisten.
- 2.4 Im Rahmen der Schaffung eines geschlossenen Fußwegenetzes sollte unbedingt auch ein Wegweisungssystem eingerichtet und mehr Stadtpläne ausgehängt werden.
- 2.5 „Wir stellen in die Mitte: Bildung und Erziehung (Schulen aller Art), Bewegung (Flanieren und Sport), Medien (Grimme-Institut), Kultur (Skulpturen) und Konsum (Marler Stern)!“ Dies könnte kaum eine andere Stadt in Deutschland von sich sagen und so sollte die Stadtmitte auch deutlicher beworben werden.
- 2.6 Dennoch sollte „nachgebessert“ werden, es fehlen Genussangebote in der Stadtmitte, die zum Gehen anregen (Restaurant, Cafe, Eisdielen, Stadtmitte-Kino, Bewegungsplatz z.B. Forumsplatte, Angebote im „Marler Stern“, etc.)

Was könnte oder sollte die Stadt außerdem in die Wege leiten?

- 3.1 In den Hauptverkehrsstraßen im Osten und Süden der Stadtmitte sollten schrittweise die Dreiecksinseln und in dem sonstigen Straßennetz, soweit wie möglich und insbesondere in Tempo-30-Zonen, die Abblegespuren rückgebaut werden.
- 3.2 Das Konzept der gemeinsamen und der getrennten Geh- und Radwege ist zu überdenken. Insbesondere in den Kreuzungsbereichen sind die Radverkehrsflächen auf Gehwegniveau zu minimieren und auf Brücken und in Tunneln sind die Wege zumindest abschnittsweise an den Konfliktstellen zu trennen.
- 3.3 Außerhalb der engen Stadtmitte mit City-See und Skulpturenpark sollten mehr Sitzgelegenheiten und öffentlichen Toiletten angeboten werden.

Welche Veränderungen der Rahmenbedingungen würden die Stadt in Ihrem Vorhaben unterstützen, bzw. was fehlt im Baukasten der möglichen Infrastrukturelemente für die Förderung des Fußverkehrs?

- 4.1 In den Regelwerken fehlen konkrete Angaben für Flächen, auf denen sich Rad- und Fußverkehr kreuzen.
- 4.2 In den Regelwerken fehlen Hinweise für die möglichst einzuhaltende maximale Entfernung zwischen Querungsanlagen und die Verminderung von Umwegen.

Anmerkungen und Quellen:

(1) Blitzlicht ist eine bewusst nicht wissenschaftliche Methode für eine recht schnelle (blitzartige) und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. Sie setzt weder eine genaue Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Sie kann konkret umgesetzt werden, indem z.B. eine durchaus auch ortsunkundige Person eine Begehung durchführt und seine/ihre Gedanken aus einer ganz bestimmten Sichtweise heraus (z.B. Barrierefreiheit, Senioren, Kinder, Zu-Fuß-Gehende, etc.) formuliert. Diese Person muss keinesfalls eine Auditorenausbildung durchlaufen haben und zertifiziert sein. (2) Sie muss lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Selbstverständlich kann Blitzlicht auch von mehreren Personen durchgeführt werden, allerdings nicht als ein Teil der Bürgerbeteiligung. Der Charme dieser Methode liegt darin, dass die Aussagen den bisherigen Diskussionen durchaus widersprechen, sie unterstützen, oder zu erneuten Diskussionen anregen können. Um einen Nutzen daraus zu ziehen, muss man sich darauf einlassen, dass auch Laien planerisch denken können. So können durch Blitzlicht neue Aspekte in die Diskussion gelangen oder mitunter Details, die dann wiederum neue Sichtweisen ermöglichen. Mitunter ist es ein einziger Aspekt, der dazu führt, dass man einer Lösung eines Problems näher kommt. Die Methode wurde auf den Fußverkehr ausgerichtet bereits in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und dann vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mehrfach in einigen deutschen Städten durchgeführt. Sie ist überaus kostengünstig und damit auch effektiv.

(2) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen MAZS, Ausgabe 2009

(3) siehe www.fussverkehrsstrategie.de/Modellstädte/Mari/Fußverkehrscheck: Stadtteil Stadtmitte - Erreichbarkeit und Plätze/Von Stadtmitte nach Alt-Mari.

(4) Zeichen 240 StVO

(6) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS, Ausgabe 2006, 6.3.8.2

(6) Wegen der erforderlichen Kürze der einzelnen Textbeiträge ist teilweise auf die Gender-Schreibweise verzichtet worden. Es sind natürlich stets Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer gemeint.

(7) Zeichen 241 StVO

(8) siehe www.fussverkehrsstrategie.de>Modellstädte>Mari>Fußverkehrscheck: Stadteil Stadtmitte - Erreichbarkeit und Plätze>Empfehlungen zum Fußgängerüberweg Sickingmühler Straße zwischen der Grünanlage Citysee und der Martin-Luther-Straße in Mari-Stadtmitte

(9) Zeichen 138 StVO

(10) RAS 2006, 6.2.1.1

(11) Zeichen 325 StVO

(12) Zeichen 274 StVO

(13) Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), 1.(3)

(14) siehe www.fussverkehrsstrategie.de>Modellstädte>Mari>Fußverkehrscheck: Stadteil Stadtmitte - Erreichbarkeit und Plätze>Mari-Stadtmitte – Vom Bahnhof Mari-Mitte zum Creller-Platz/Rathaus.

(15) Stadt Mari, Planungs- und Umweltamt (Auftraggeber): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Mari 2025+ „Stadt der Möglichkeiten“, Band 1 und Band 2, ASTOC architects and planners GmbH & Co.KG, Norbert Post und Hartmut Weiters Architekten Stadtplaner GmbH und Prof.Dr. Guido Spars, Universität Wuppertal, Lehrstuhl Ökonomie des Planens und Bauens (Auftragnehmer), Mari/Köln/Dortmund, September 2016, Bd. 1, S. 127, 4.6.10, www.mari.de/mari-nach-themen/isek-2025/projekte.html

Begehungen am 16. Dezember 2016 sowie am 5. und 6. April 2017

Verantwortlich: Bernd Herzog-Schlagk, Projektleitung

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland



Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin

Tel. 030 / 492 74 73, Fax 030 / 392 79 72, info@fuss-ev.de

Das Projekt "Handlungseilfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)" wird gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Die Verantwortung für den Inhalt der Veröffentlichungen liegt bei den Autoren.



3.2 Blitzlicht „Vom Bahnhof Marl-Mitte zum Creiler Platz/Rathaus“

Blitzlicht ⁽¹⁾: Von (anderen) Städten lernen.

Checkliste (Fußverkehrscheck/Fußverkehrs-Audit) im Rahmen des Projektes: „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ vom FUSS e.V. zusammen gestellt.

Marl - Stadtmitte

Vom Bahnhof Marl-Mitte zum Creiler Platz / Rathaus:

- (1) Das Willkommen auf dem Bahnhof Marl-Mitte ist (noch) von mäßiger Qualität. Der S-Bahn-Halt, ab Essen etwa stündlich angefahren, ist durchaus frequentiert. Er ist leider zurzeit noch nicht barrierefrei erreichbar und hat keinen Wetterschutz. Die Stadt verfügt über einen zweiten Bahnhof in Marl-Sinsen mit einem Regional-Express-Anschluss ebenfalls ab Essen. Die Verbindung ist etwa 10 Minuten schneller, wer allerdings nach Marl-Mitte will, muss mit dem Bus 222 etwa 20 Minuten fahren und hat ein Umsteigerisiko. Der folgend beschriebene Weg ist ca. 500 Meter lang.
- (2) Vorbildlich befinden sich bereits auf dem oberen Plateau Fahrplan und weitere Bahn-Informationen, so dass man nicht erst auf den Bahnsteig heruntersteigen muss, um sich zu informieren. Leider fehlt hier eine Anschlussinformation über den Standort und die Erreichbarkeiten in Marl-Mitte (Stadtplanaushang).
- (3) Der Bahnhofsausgang befindet sich in zentraler Lage mitten im Stadtteil Stadt-Mitte. Der Abgang in Richtung Westen ist fußgängerfreundlich.(3)
- (4) Noch besser wäre es sicher gewesen, den Weg über die Parkplatzzufahrt an der Bergstraße als Gehwegüberfahrt durchzupflastern.(4) Die Betonpoller am Eingang der Fußgängerzone sind nicht besonders angenehm. Als Sitzelemente sind sie aufgrund der ungünstigen Lage nicht zu verwenden.
- (5) Die einzige Wegweisung etwas abseits richtet sich nur an Radfahrer und enthält weder eine Kilometer- noch eine Zeitangabe. Sie verwirrt, da man sich bereits im Marl-Zentrum befindet und nicht so recht weiß, was damit gemeint ist. (5)
- (6) Vorbildlich die Anordnung der Radabstellanlage seitlich des breiten Gehweges und als „Abschirmung“ zum Parkplatz an der Bergstraße.
- (7) Benutzt werden allerdings eher die Geländer zwischen dem Gehweg und dem Bahnhof Marl-Mitte. Die abgestellten Räder sind allerdings dennoch keine Behinderung des Fußverkehrs, weil der Gehweg breit genug ist und balkonartige Ausbuchtungen hat.



- (8) Vorbildlich, dass die direkte Wegeverbindung in Richtung zum Einkaufszentrum Marler Stern ebenfalls gepflastert ist. Dieser Weg wäre ansonsten, obwohl er nur eine sehr geringfügige Abkürzung darstellt, ein Trampelpfad auf dem Rasen.



- (9) Diese Wegeverbindung wird auch auf der anderen Straßenseite aufgegriffen. Hier wurde ganz offensichtlich für die Fußgänger mitgedacht.



- (10) Weniger vorteilhaft ist dagegen die dann folgende Situation in Richtung Einkaufszentrum an der sogenannten Forumsplatte: An diesem Pflasterwechsel vermutet man aus dieser Gehwegrichtung keine angeschnittene Bordsteinkante...



- (11) ... oder sogar zwei Bordsteinkanten. Das ist für sehbehinderte Menschen gefährlich und muss unbedingt barrierefrei gestaltet werden....



- (12) ... so wie dies an anderer Stelle in der Stadt Marl bereits vorbildlich umgesetzt wurde. (6) Alternativ empfohlen wird vom FUSS e.V. allerdings eine Teilaufschüttung mit elastischen Bodenmaterialien (7), um die Fläche als Bewegungs- und Spielplatz benutzen zu können.



- (13) Die Belebung und die Aufwertung der Forumsplatte gehören zu den Leitprojekten der Entwicklung der Stadtmitte (8) Siehe gesonderte Betrachtungen zur Forumsplatte. (9)



- (14) Überaus unschön und nicht einladend sind die zur Forumsplatte hin geschlossenen Schaufenster des Einkaufszentrums „Marler Stern“.



- (15) Auch auf der Nordostseite bietet das zweite Einkaufszentrum eine geschlossene Fassade. Dies erschwert eine Belebung des Platzes.



- (16) Vom Bahnhof Marl kommend, wirken die im Eingangsbereich des Einkaufszentrums „Marler Stern“ aufgestellten Fahrradabstellanlagen wie eine Barriere. Der Platz hätte ausreichend Flächen, um diesen Bereich freizuhalten und die Schaffung einer freundlicheren Eingangssituation zu ermöglichen.



- (17) Das Einkaufszentrum „Marler Stern“ mit über zwei Etagen und mit annähernd 60.000 Quadratmetern Einkaufsfläche wurde zwischen 1960 und 1970 konzipiert und gebaut und ist etwas in die Jahre gekommen. Es verfügt über das größte Luftkissendach in Europa und ist deshalb nur spärlich durch Tageslicht beleuchtet. Aber es ist durch das Dach und die gesamte Raumgestaltung eine eigenständige „Marke“ und gehört unbedingt zur Stadt Marl.



- (18) Ob das Konzept zeitgemäß ist, Lebensmittel fast auszuschließen, sollten sich die Geschäftsleute, möglicherweise gemeinsam mit der Stadt, noch einmal genauer überlegen. In fast allen innerstädtischen Einkaufszentren sind die Angebote durchmischer. Besonders auffallend ist dies im durchaus mit dem „Marler Stern“ vergleichbaren Einkaufszentrum Hamburg-Altona (Mercado), in dem der Markthallen-Charakter eine lebendige Atmosphäre bietet. Auch in Marl ließen sich regionale Produkte anbieten, oder es gibt eine Eisdielen mit Öffnung zur Forumsplatte. Auf jeden Fall muss unterbunden werden, dass der Leerstand steuerlich gefördert wird. Das bedeutet, dass Kunst, Kultur, gemeinnützige Stadtteilinitiativen etc. Zugang erhalten sollten, und sei es nur für Übergangszeiten. Möglicherweise sind auch Kleinst-Messen zu integrieren. Auch über Service-Angebote sollte nachgedacht werden, z.B. die Aufbewahrung eingekaufter Gegenstände oder von Reisegepäck (gibt es auf den Bahnhof nicht). Und nicht zuletzt muss das Einkaufszentrum von allen Seiten her einladend wirken.



- (19) Auf der nordöstlichen Seite am Creiler Platz ist der Ein- und Ausgang des Einkaufszentrums barrierefrei und einladender gestaltet. Links befinden sich Sitzmöglichkeiten und die Fahrräder sind rechts im Bereich eines eingezäunten Unterstandes abzustellen.



- (20) Der Crailer Platz mit seinen beiden markanten Rathhaustürmen wirkt auf den ersten Blick etwas überdimensioniert. Er würde im Rahmen des darum herum liegenden großflächigen Skulpturen-parks (10) durchaus ein paar beispiel- oder wenigstens besitzbare (11) Kunstwerke vertragen...



- (21) ... Dabei ließen sich die vorhandenen und teilweise stark beschädigten Beton-Mosaikbänke restauriert durchaus einbinden.



- (22) Der Rathaustrakt (Sitzungssäle, Fraktionsbüros) beherbergt in den unteren Etagen das Skulpturenmuseum „Glaskasten“ und ist ein beeindruckendes Bauwerk, das auch dem Platz ein erhabenes Gesamtbild verschafft.(12)



(23) Überhaupt bietet der Bereich nördlich vom Einkaufszentrum durch den „City-Teich“, die gepflegten Grünanlagen und die zahlreichen Kunstwerke für Fußgängerinnen und Fußgänger sehr viele abwechslungsreiche Eindrücke. Nur der Creiler Platz am Rathaus müsste stärker einbezogen werden. Möglicherweise fehlt der Anlage auch ein griffiger Name wie z.B. „Zentralpark“.



(24) Weshalb dieses „hoheitliche Schild“ am Rathaus-Gebäude gerade dort angebracht ist, wo sich abends Jugendliche offensichtlich gerne aufhalten, ist erst einmal so nicht nachvollziehbar. Zumindest hat man sich zum Zeitpunkt der Begehung friedfertig darüber hinweg gesetzt.



(25) Leider sind die Pflasterung des Creiler Platzes, seine Wasserbecken und Möblierung in einem sehr desolaten Zustand. Die Restaurierung und Neugestaltung steht auf der Agenda der Stadt (8) und soll deshalb hier nicht weiter diskutiert werden.



(26) Etwas abgelegen, für Ortsunkundige nicht gut erkennbar und leider auch häufig durch abgestellte Fahrzeuge verstellt, befindet sich auf dem Rathausparkplatz eine durchaus ansehnliche Graffiti-Ausstellung. Es ist zu überlegen, ob die Stadt Marl nicht einmal in Zusammenarbeit mit dem FUSS e.V. das Zu-Fuß-Gehen zum Thema eines Graffiti- oder gar Spraykunst-Wettbewerbes machen könnte.



3.3 BlitZlicht „Von Stadtmitte nach Alt-Marl und zurück“

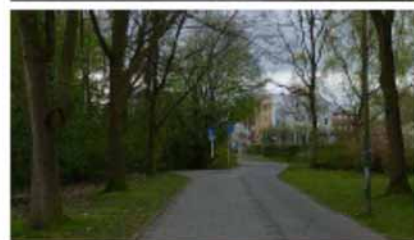
BlitZlicht ⁽¹⁾: Von (anderen) Städten lernen.

Checkliste (Fußverkehrscheck/Fußverkehrs-Audit) im Rahmen des Projektes: „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien (FVS)“ vom FUSS e.V. zusammen gestellt.

Marl - Von Stadtmitte nach Alt-Marl und zurück

- (1) Vom Bahnhof Marl-Mitte wird folgend beispielhaft der Weg in Richtung Alt-Marl untersucht, um die Zuwegung von einem bewohnteren Stadtteil in die Stadtmitte und zurück aus fußläufiger Sicht zu betrachten. Der Weg bis zum ausgewählten südlichsten Punkt in Alt-Marl (Hochstraße) ist gerade einmal ca. 1,2 Kilometer lang, dauert also zu Fuß im normalen Tempo etwa 18 Minuten und kann weitgehend als durchaus angenehm bezeichnet werden.
- (2) Zwischen dem Bahnhof Marl-Mitte, dem Einkaufszentrum und dem Zentralen Omnibusbahnhof ZOB befinden sich ein öffentliches WC und Abfallbehälter. An dieser Stelle soll erwähnt werden, dass nicht nur der ZOB, sondern die begangenen Straßenzüge in Marl als ziemlich sauber bezeichnet werden konnten.
- (3) Der moderne und auf den ersten Blick recht ansehnliche ZOB bietet leider keine Sitzmöglichkeiten bei kalter Witterung.
- (4) Es gibt leider trotz des aufgestellten Schildes keine geregelten Überwege zu den Bahnsteigen, zumindest an den Endpunkten. Der Kunde aber kommt zu Fuß aus südlicher oder nördlicher Richtung...
- (5) ... Auch am nördlichen ZOB-Ausgang zum Einkaufszentrum „Marler Stern“ wäre eine Gehwegüberfahrt angemessen (3) und die Entfernung der störenden Betonpoller.
- (6) Leider sind Tafeln und Scheiben durch Vandalismus beschädigt oder zerstört worden. Der ZOB macht den Eindruck, als wenn die Schmierereien nicht in möglichst kurzen Abständen entfernt werden. Bei den Scheiben ist zu beachten, ob diese entgegen der häufigen Windrichtung angebracht worden sind. Zum Zeitpunkt der Begehung war dies nicht der Fall, so dass das Warten hier überaus unangenehm war.

- (7) Der Bahnhof Marl-Mitte braucht auf jeden Fall Farbe! Wenn sich Marl als „grüne Stadt“ darstellen will, warum dann nicht z.B. die Pfosten mit grünem Verlauf anstreichen? (von dunkelgrün bis weiß, so wie bei einigen Windkraftanlagen in Deutschland) Oder man greift die Farben und die Motive der gegenüberliegenden Hausfassade auf.
- (8) Südlich vom ZOB führt ein sehr schöner Weg westlich von den S-Bahngleisen entlang, nur leider ist für Ortsunkundige nicht erkennbar, wohin der Weg führt. Zumindest an diesem Wegabschnitt muss es eine Wegweisung und möglichst auch einen Stadtplan geben.
- (9) Kurz darauf folgt eine Weggabelung mit zwei Fußwegschildern nebeneinander, aber keiner Wegweisung.
- (10) Der rechte Weg führt zur Willy-Brandt-Allee, einer autobahnähnlichen Straße ohne einen Überweg an dieser Einmündung.(4)
- (11) Der linke Weg führt zu einer Unterführung. Es handelt sich um einen reinen Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Da es aber auch für den Radverkehr keine oberirdische Quermöglichkeit der Willy-Brandt-Allee gibt, wird der Tunnel wie ein gemeinsamer Geh- und Radweg benutzt und aufgrund der Abschüssigkeit auch schnell befahren. Eine unüberlegte Wegeführung, die jeden Sichtkontakt verhindert. An Tunneleingängen muss der Weg in einem möglichst großen Außenbogen konkav und nicht wie hier konvex (links im Foto) geführt werden, damit sich die Verkehrsteilnehmer (5) möglichst frühzeitig sehen können und auch Angstecken vermieden werden.
- (13) Am anderen Ende eine Weggabelung und wiederum keiner Wegweisung. Der Platz würde durchaus ausreichen, um einen getrennten Geh- und Radweg anzulegen.
- (14) Am gewählten rechten Ausgang (Westen) die gleiche Situation wie am Eingang.



- (15) Auf etwa 2/3 des Rampenaufganges biegt links ein Weg ab, der zumindest in Richtung Alt-Marl führt, aber nur von der anderen Seite aus per Zeichen auf den Gehweg durch den Tunnel aufmerksam macht. Wie sich später zeigte, handelt es sich hier tatsächlich um eine nutzbare Blockdurchwegung.



- (16) Sie führt durch die Bebauung mit Glück direkt auf die Brüderstraße westlich der S-Bahnbahnleise.



- (17) Die „Grüne Stadt Marl“, eine liebevoll begrünte und dadurch abwechslungsreiche Straße, in der das Gehen Spaß macht.



- (18) An der Brücke über die S-Bahn zum östlichen Teil des Stadtteiles Alt-Marl biegt die Brüderstraße nach Westen ab und es fehlt (nach rechts im Foto) nur eine kurze Verbindung zur Fortsetzung des Weges in Richtung Süden.



- (19) Der Trampelpfad oberhalb der S-Bahn-Böschung zeigt, dass dies einige Bürger wissen. Es besteht also durchaus Bedarf an dieser Wegefortsetzung auf dem vorhandenen Grünstreifen.



- (20) Dies ist die Fortsetzung des Weges, der bei der Begehung über den Straßenzug Brüderstraße – Wiener Straße – Glatzer Straße erreicht wurde: Ein Grünzug westlich oberhalb der S-Bahn-Böschung. Er führt zur Hochstraße, dem willkürlich festgelegten südlichsten Straßenzug der Begehung.



- (21) Die Hochstraße nördlich vom Kommunal-Friedhof ist allerdings das Gegenteil einer zum Zu-Fuß-Gehen einladenden Straße. Sie ist total verlärmert und auf dem Gehweg fühlt man sich wie auf einem Autobahnrandstreifen.



- (22) Die anschließende Breite Straße im zentralen Bereich von Alt-Marl wird ab Barkhausstraße zu schnell befahren. Die angeordneten Tempo 30 in den Nachtstunden sind eine typische „Alibimaßnahme“ zur theoretischen Einhaltung der Lärmwerte. Diese Höchstgeschwindigkeit wird in einem solchen Straßenzug mit Abbiegespuren und des Nachts freier Strecke kaum eingehalten. Warum wird dort nicht Tempo 30 generell angeordnet?



- (23) Ein Beispiel für die Fortsetzung einer überholten Planungskonzeption „von innen nach außen“ durch eine gleichartige Radverkehrsmaßnahme in der Hochstraße / Vikariestraße. Wenn Auto- und Radverkehr („innen“) untergebracht sind, bleibt eben kein Platz mehr für einen eigenständigen Gehweg („außen“). Die Planungsregel, die Flächenverteilung von „außen nach innen“ vorzunehmen, ist seit dem Jahr 2006 „Stand der Technik“ (6) und so auch die Regel, dass gemeinsame Geh- und Radwege nur in Ausnahmefällen zum Einsatz kommen sollen.(7) Diese Situation mit dem Radsymbol im Bereich der Fahrbahn ermuntert Radfahrer sogar noch in der Annahme, es handele sich um einen reinen Radweg. Die Situation ist nicht akzeptabel, zumal es sich um die Zuwegung von Alt-Marl zum Kommunal-Friedhof handelt. Durch die Förderung des Radverkehrs kann der Fußverkehr gänzlich an die Wand gedrückt werden.



- (24) Auf der anderen Straßenseite (Nordost) eine ähnlich verwirrende Situation: Hier wird aus einem Gehweg plötzlich ein Radweg.



- (25) Vorbildlich ist die Situation dagegen an der gleichen Kreuzung (Nordwest) an der Breite Straße mit den Fahrradstreifen auf der ehemaligen Fahrbahn.



Von Alt-Marl zur Stadtmitte über die Barkhauser Straße zum City-See:

- (26) Die erste Querstraße in östlicher Richtung ist die Glatzer Straße, eine Tempo 30-Zone mit überdimensioniert wirkender Fahrbahnbreite und eher knapp dimensionierten Gehwegen, teilweise hinter den quer parkenden Fahrzeugen.



- (27) Ein größerer Parkplatz vor dem Bauamt, bei dem keine Durchwegung vorgesehen ist. Sie ist aber offensichtlich erforderlich, z.B. aus der Wiener Straße zum gegenüberliegenden Einkaufsladen in der Liegnitzer Straße.



- (28) Der Zugang zu einer sozialen Einrichtung vom Gehweg in der Barkhausstraße über den Parkplatz ist in dieser Form sicher nicht barrierefrei.



- (29) Eine zusätzliche Gehwegnutzung, die sich in den letzten Jahrzehnten ohne viel Aufsehen in fast allen Städten durchgesetzt hat: Die Müllentsorgung nicht mehr vom Grundstück, sondern vom Gehwegrand. Dadurch entsteht teilweise ein ungeordnetes und auch unreflektiertes Abstellen von Müllkästen. Nicht nur für Sehbehinderte ein Ärgernis, sondern eine Verschandelung des Straßenbildes...



- (30) ... So sieht dann z.B. aus der Sicht der Fußgänger an solchen Tagen der Adenauer Platz mit dem Theater und der monumentalsten Skulptur des Marler Skulpturenparks aus. Kein erbaulicher Anblick, weder für Touristen noch für Einheimische.(8)



- (31) Zu beachten ist nicht die angriffslustige Dame der Werbung, sondern der Durchgang für Fußgänger rechts neben dem Radweg und die Aufstellfläche an der Haltestelle. Die gesamte Situation entspricht nicht dem Stand der Technik und ist, da der Radverkehr aufgrund der geschlossenen Werbeflächen auch nicht rechtzeitig wahrzunehmen ist, nicht akzeptabel (Haltestelle Liegnitzer Straße Westseite der Barkhausstraße).



- (32) Ein offensichtlich neu angelegter Weg aus der Siedlung in der Budapester Straße, der nicht bis zum straßenbegleitenden Gehweg in der Barkhausstraße durchgezogen wurde...



- (33) ... Einen solchen Umweg (rechts oben) wollen nicht alle Fußgänger mitmachen und so wird die Rasenfläche begangen, obwohl dort Frühlingsblumen eingesetzt wurden.



- (34) Am Ende der Straße „Am Theater“ kann man nur aus der Richtung erahnen, dass man in wenigen Schritten über die Hervester Straße am City-See in der Stadtmitte ist...



- (35) ...Die Überquerung der Hervester Straße wurden im Rahmen der Erreichbarkeit der Stadtmitte (9) und der Weg vom Bahnhof Marl-Mitte zum Rathaus als Betrachtungen zur Stadtmitte (10) gesondert beschrieben.



3.4 Empfehlungen zur Belebung der Forumsplatte

Projekt: Modellstadt Marl „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“



Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstraße 20 – 13357 Berlin Tel. 030/4927473 Fax 4927972 Info@fuss-ev.de
Verfasser und Fotos: Dipl.-Ing. Bernd Herzog-Schlagk (29.12.2016), Betrifft:

Erste Empfehlungen zur Belebung der Forumsplatte am Einkaufszentrum Marler Stern in Marl-Stadtmitte



Blick von der Brücke über dem Bahnhof Marl-Mitte in Richtung Marler Stern.

Eine der Leitlinien der Stadtentwicklung thematisiert das Fehlen „Informell nutzbar[er] Flächen für Jugendliche“. (1) Dafür würde sich die „Forumsplatte“ - der nordöstliche Platz am Marler Stern, nördlich vom Busbahnhof - hervorragend eignen. Deren Belebung und die Aufwertung des Bahnhofes Marl-Mitte gehören ohnehin zu den Leitprojekten der Entwicklung der Stadtmitte (2) und es bedarf „neuer Nutzungen, um die Zentren als Treffpunkte zu erhalten.“ (3)



FUSS e.V. empfiehlt deshalb,

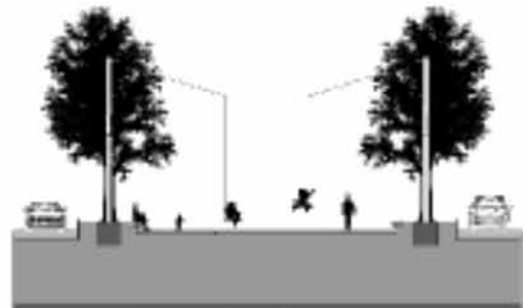
- die vorhandenen Stützen ringsum vom Forum auf gar keinen Fall zu demontieren, sondern mit kostengünstigen Maßnahmen für eine „Platzbespielung“ zu nutzen.

Nach einer Prüfung der laut Statik zulässigen Belastungen und einer Anbringung von Aufhängevorrichtungen könnten die Stelen sehr flexibel genutzt werden, z.B.

- für das Aufhängen einer Leinwand zum Zeigen von Stadtwerbespots, Spiel- und Dokumentarfilmen,
- bei Festen für die Werbung der Stadt oder durch Vereine,
- zum Aufhängen von leichten Kunstwerken, Lichtkunst, Stofftöchern, Transparenten, aber auch
- für die Befestigung von z.B. Hängematten, Schaukeln, Schlauch- oder Gurtbändern (Slacklining), verbunden mit dem Auftrag entsprechender Bodenmaterialien (Fallschutz) nach DIN EN 1176-1,
- etc.



z.B. Dokumentation



z.B. schaukeln und hüpfen

Die Idee wurde übernommen und ergänzt aus einem Studien-Projekt in Berlin.(4)

Quellen

- (1) Stadt Marl, Planungs- und Umweltamt (Auftraggeber): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Marl 2025+ „Stadt der Möglichkeiten“, Band 1 und Band 2, ASTOC architects and planners GmbH & Co.KG, Norbert Post und Hartmut Weiters Architekten Stadtplaner GmbH und Prof.Dr. Guido Spars, Universität Wuppertal, Lehrstuhl Ökonomie des Planens und Bauens (Auftragnehmer), Marl/Köln/Dortmund, September 2016, Bd. 1, S.84, www.mar.de/mar-nach-themen/isek-2025/projekte.html
- (2) ISEK, Bd. 1, S. 94+95 und Bd.2, S.7
- (3) ISEK, Bd. 1, AS. 136
- (4) Das interdisziplinäre Projekt wurde auf Anregung des FUSS e.V. in der Beuth Hochschule für Technik Berlin BHT unter der Leitung von Frau Prof. Dipl.-Ing. Petra Kahfeldt (Architektur und Gebäudetechnik) und Herrn Prof. Dr.-Ing. Achim Taubmann (Verkehr und Wasser) in den Lehrveranstaltungen „Architektur Master Modul Entwurf“ und „Bauen mit Bestand, Denkmalpflege und Entwurf“ mit insgesamt 48 Studentinnen und Studenten der beiden Fachrichtungen in 12 Arbeitsgruppen im Wintersemester 2013/14 durchgeführt. Ziel war es, Ideen für eine fußgängerfreundlichere und attraktivere Gestaltung der Straße „Unter den Linden“ in Berlin zu entwickeln, siehe [www.flaniermelle.de/weitere Vorschläge](http://www.flaniermelle.de/weitere-vorschlaege). Die abgebildeten Grafiken wurden erstellt von Burak Güngör, Felix Heck und Robert Mitschke.

3.5 Empfehlungen zu den Gehwegen im Stadtteil Hüls-Nord

Projekt: Modellstadt Marl „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“



Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstraße 20 – 13357 Berlin Tel. 030/4927473 Fax 4927972 info@fuss-ev.de
Verfasser und Fotos: Dipl.-Ing. Bernd Herzog-Schlagk (20.04.2017), Betrifft:

Empfehlungen zu den Gehwegen im Stadtteil Hüls-Nord

Das Wohngebiet zwischen der Hermannstraße im Norden, der Sicklingstraße im Westen und der Römerstraße im Südosten wurde in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts durch die Zechengesellschaft Auguste Viktoria gebaut und gehört heute zum Marlier Stadtteil Hüls-Nord.

Die Zechensiedlung ist als eine der „hochwertigen Wohnsiedlungen für Bergbau- und Chemiewarbeiter“ und sie ist noch heute ein Ort mit hoher Lebensqualität. „Der Wert des baukulturellen Erbes der Stadt Marl ist häufig nur Fachleuten bewusst.“ (1) Marl liegt sicher richtig damit, sich als „Grüne Stadt“ oder „Stadt der Alleen“ zu bezeichnen (2). In Hüls-Nord sind die Straßenbäume stadtbildprägend. In der SWOT-Analyse (3) wird die „gute Grünflächenausstattung“ hervorgehoben (4) und die Stadt hat sich um die Teilnahme an der Internationalen Gartenschau (IGA 2027) beworben.(5)



Tannenstraße Blick nach Süden

Mit Ausnahme der Carl-Duisburg-Straße und der Römerstraße mit Busanschluss, gibt es in den Wohnstraßen kaum Autoverkehr. Da die meisten Grundstücke über Garagen oder Abstellplätze verfügen, gibt es auch keinen Parkdruck an den Straßenrändern.

Mit den Jahren haben die Straßenbäume einen Umfang, der die Gehwege einnimmt und die Wurzelbereiche haben in einigen Straßenzügen durchgängig die Gehwegbeläge aufgerissen oder zerstört.





Die Gehwege sind nicht mehr barrierefrei herzurichten, aus Verkehrssicherungsgründen müssen sie für den Fußverkehr gesperrt werden. Andererseits trägt die Stadt Verantwortung für den Erhalt dieses historisch bemerkenswerten Stadtviertels.



Nach Auffassung des FUSS e.V. gehören die Bäume unbedingt zum Straßenbild und sollten auf gar keinen Fall gefällt werden.

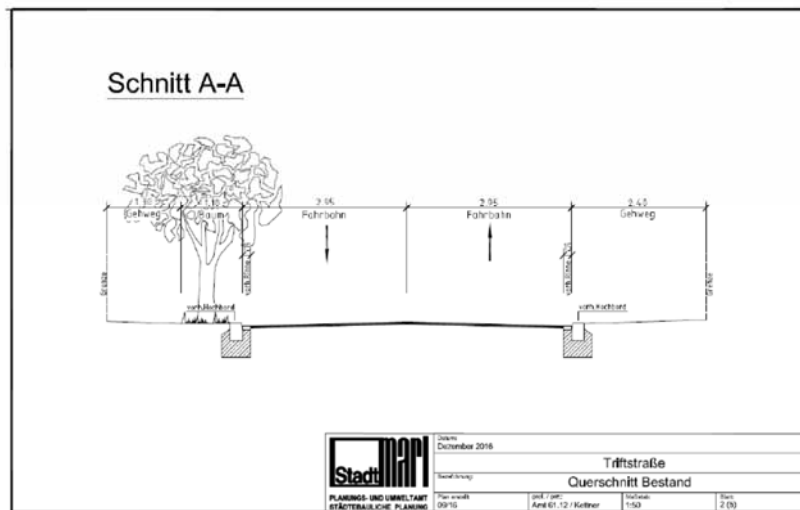
1. Verkehrstechnisch wird empfohlen, die Straßenzüge insgesamt mit dem Zeichen 274.1 als einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit der Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h auszuweisen und den Fußverkehr im Fahrbahnbereich dadurch zu ermöglichen.
2. Alternativ dazu könnten Abschnitte als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden.(6)
3. In allen Eingangsbereichen zu diesem Wohngebiet sollten „Tempo-10“ auf die Fahrbahn markiert werden.
4. Es ist zu überlegen, ob in den Überwegbereichen der Carl-Duisburg-Straße zusätzlich Querstreifen markiert werden, die zur Mitte hin breiter werden. Diese optischen Schwellen täuschen eine Tellaufpflasterung oder gar Gehwegüberfahrt vor, fördern damit die Aufmerksamkeit und vermindern die Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs. In Deutschland dürfen sie nach der Straßenverkehrs-Ordnung (7) nicht als Verkehrszeichen in weiß oder gelb markiert werden. Aber zum Beispiel in hellblau sind sie genauso wirksam.

5. Die verbliebenen Gehwegbelag-Reste sollten teilweise entfernt und durch Rasen ersetzt werden. Dies muss in Absprache mit dem Grünflächenamt sehr sorgfältig vorgenommen werden, um in Baumschalenbereichen nicht zu stark in die Bodenstatik einzugreifen.
6. Vor diesen Maßnahmen sind die Grundstückseigentümer und Mieter einzubeziehen und es ist zu klären, ob sie die Vorgartenpflege auf diese Flächen ausdehnen können. Dabei sollte z.B. durch eine Bildmontage verdeutlicht werden, wie die Straßen ohne Straßenbäume aussehen würden.

Anmerkungen und Quellen

- (1) Stadt Mari, Planungs- und Umweltamt (Auftraggeber): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Mari 2026+ „Stadt der Möglichkeiten“, Band 1 und Band 2, ASTOC architects and planners GmbH & Co.KG, Norbert Post und Hartmut Weiters Architekten Stadtplaner GmbH und Prof.Dr. Guido Spars, Universität Wuppertal, Lehrstuhl Ökonomie des Planens und Bauens (Auftragnehmer), Mari/Köln/Dortmund, September 2016, Bd.1, S.25, 26 und 50
- (2) Mari 2026+, Bd.1, S.28
- (3) Die SWOT-Analyse (engl. Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Bedrohungen)) ist ein Instrument der strategischen Planung. Sie dient der Positionsbestimmung und der Strategieentwicklung von Unternehmen und anderen Organisationen. Herbert Meffert, Christoph Burmann, Manfred Kirchgeorg: Marketing. 10. Auflage. Gabler, Wiesbaden 2008, S. 236
- (4) Mari 2026+, Bd.1, S.40
- (5) http://www.mari.de/mari-nach-bemerkungen-vortragsnachrichten-aus-dem-mitbausausschuss.html?tx_news%5Btt_news%5D=4945&cHash=5d9271147d33d88b1ae4ad9db607be1c
Zuletzt aufgerufen am 04.01.2017
- (6) StVO Zeichen 325.1
- (7) StVO §39 Verkehrszeichen, Absatz 5 Markierungen

Regelquerschnitt



Variante 2 Teilausbau

Aufwand/Nachteil:

- Weniger Parkflächen
- Problematische Entwässerungssituation
- Kein niveaugleicher Ausbau möglich
- Mittlere Kosten im Vergleich der Varianten

Vorteil:

- Umbau im Sinne des VZ 325.1
- geringerer Umbau als bei Variante 1 erforderlich
- Geringere Kosten als bei Variante 1



3.6 Empfehlungen zum Fußgängerüberweg Sickingmühler Straße

Projekt: **Modellstadt Marl „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“**



Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstraße 20 – 13357 Berlin Tel. 030/4927473 Fax 4927972 info@fuss-ev.de
Verfasser und Fotos: Dipl.-Ing. Bernd Herzog-Schlagk (19.12.2016), Betrifft:

Fußgängerüberweg Sickingmühler Straße zwischen der Grünanlage Citysee und der Martin-Luther-Straße in Marl hier: Ergebnis des Ortstermins vom 16.01.2017



Die Sickingmühler Straße hat auf beiden Seiten Geh- und Radwege und einen frequentierten Fußgängerüberweg, aber keine markierte oder überhaupt angezeigte Querung für Radfahrerinnen und Radfahrer. Die Querungsstelle ist für den Fuß- und Radverkehr sowie städtebaulich bedeutungsvoll, weil sie die östliche Wohnbebauung von Marl und damit den Stadtteil Brassert über den Citysee als zentralen Grünraum an die Stadtmitte mit dem S.-Bhf. Marl-Mitte und dem Einkaufszentrum Marler Stern verbindet. Sie ist außerdem Teil der Schulwegsicherung. Der Fußgängerüberweg stellt also eine angemessene Querungsanlage für die Fußgängerinnen und Fußgänger dar und hat sich aus der Sicht des Fußverkehrs durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit auch bewährt.



Leider sind immer wieder Fahrradunfälle zu beklagen, so auch zufällig zum Zeitpunkt der Begehung am 16. Dezember 2016. Es ist ebenso in anderen Städten ein Problem, dass auf Fußgängerüberwegen zunehmend Radfahrerinnen und Radfahrer verunglücken, die von einer nicht zutreffenden Vorrangregelung auch für den Radverkehr ausgehen und von Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern zu spät wahrgenommen werden. Die Beschilderung an der Querungsstelle zeigt, dass dies hier ein sehr dringendes Problem darstellt.

Außerdem wurde ein Fußgängersperrgitter bis knapp vor der Markierung des Fußgängerüberweges aufgestellt, um die Überquerungsbreite einzuzugrenzen. Beide Maßnahmen waren aber offensichtlich bisher nicht ausreichend (siehe Foto oben).

Nur ein Teil der Radfahrenden steigt ab und schiebt das Rad bis zur anderen Straßenseite.



Auf diesem Foto ist die strukturelle Ursache erkennbar:

Aus der Sicht der Kraftfahrenden aus Südrichtung (links im Bild) ist direkt nach dem Ende des Absperrgitters und vor der Markierung des Fußgängerüberweges eine unbeabsichtigte Fahrradverbindung bis zur Einmündung Martin-Luther-Straße entstanden. Sie setzt sich fort auf einem Gehweg, der für das Radfahren freigegeben ist.

Verbesserungsvorschläge

Es gibt kein Patentrezept gegen Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden. Sicher ist lediglich, dass ein Rückbau des Fußgängerüberweges keine Verkehrssicherungsmaßnahme darstellen würde und es auch nicht zu verantworten wäre, die gesicherte Querung für Zu-Fuß-Gehende wegen Fehlverhalten einzelner Radfahrenden infrage zu stellen. Dies wäre kein vernünftiger Abwägungsprozess.

Es muss darum gehen, kurzfristig durchführbare und kostenmäßig vertretbare zusätzliche Maßnahmen durchzuführen, die die Verkehrssicherheit auch der Radfahrerinnen und Radfahrer an dieser Querungsstelle noch weiter verbessern könnten. Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. schlägt deshalb vor, folgende acht Maßnahmen-Vorschläge in die Diskussion einzubeziehen:

1. Verbreiterung der Markierung des FGÜ bis zum Ende des Fußgängersperrgitters. Dies ist nach R-FGÜ (3.3 Abs. 2) zulässig.
2. Außer einer LSA-Regelung gibt es in der Straßenverkehrsordnung keine Regelung mit Vorrang für den Radverkehr. Deshalb wurde der sogenannte „Göttinger-Zebrastrifen“ entwickelt: Die querende Radspur wird in die Mitte des verbreiterten Fußgängerüberweges eingefügt, um die Radfahrenden dazu zu bewegen, den Fußgängerüberweg nicht an der Seite zu schneiden, sondern bewusst in der Mitte der Querungsstelle zu nutzen. Diese Radführung ist in den Regelwerken (noch nicht) vorgesehen, hat sich aber in der Praxis unfallmindernd ausgewirkt und wird als möglicher Baustein im Rahmen des nationalen Radverkehrsplanes sogar hervorgehoben.



Foto:
Burkhard Horn, Gaismer Landstraße

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/.../das-gostinger-doppel-zebra>



3. Um diese in der Mitte geführte Querung zu unterstützen, wird empfohlen, die Markierungen des FGÜ auch über die Radwege hinweg zu führen, so wie es in der R-FGÜ Zebrastreifen ebenfalls empfohlen wird (3.3 Abs. 4). Dies kann durch 0,25 m breite Streifen mit 0,25 m breiten Zwischenräumen erfolgen, wie es z.B. im Berliner Einführungserlass zur R-FGÜ festgelegt wurde (5. Zu 3.3 Abs. 4).

4. An der Querungsstelle in der Mitte des Fußgängerüberweges sollten auf den Radwegen Fahrradsymbole und Abbiegepeile angebracht werden und an dieser Stelle sollten sich dann auch die bereits angebrachten Warnschilder befinden bzw. der Hinweis „Radfahrer: Autos haben Vorrang!“
5. Anzunehmen ist, dass Plateaupflasterungen (Berliner Kissen) an den beiden Seiten der Markierung des Fußgängerüberweges oder eine Teilaufpflasterung des Überweges im Bereich der Markierung nach RAST 06 (6.2.1.1.) an dieser Stelle sicherheitswirksam gewesen wären. Sie stellen jetzt eine Investitionsfrage dar. Kostengünstiger wäre es sicherlich, so wie in vielen Staaten auf der Welt erfolgreich erprobt - aber leider in den deutschen Regelwerken noch immer nicht vorgesehen - auf beiden Zufahrten des motorisierten Verkehrs vor der Markierung des Überweges Querstreifen zu markieren, die zum Überweg hin breiter werden. Diese optischen Schwellen vermindern die Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und fördern die Aufmerksamkeit.
6. Auch die Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer sollten auf das Queren des Radverkehrs durch ein Warnzeichen aufmerksam gemacht werden und es ist zu überlegen, zumindest den Straßenabschnitt bis zur Zechenstraße in das Tempo 30-Straßennetz der Stadt einzubinden.
7. Es ist zu überlegen, ob die Stadt an dieser Stelle zumindest zeitlich begrenzt ein Geschwindigkeitsanzeige-Display zum Anzeigen der gefahrenen Geschwindigkeit aufstellen könnte.
8. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass die Sicht aus den Kraftwagen auf den parallel geführten Radweg frei bleibt, auch von ablenkenden Werbetafeln am Absperrgitter. Für tief sitzende Autofahrerinnen und Autofahrer wirken derartige Tafeln durchaus beim Vorbeifahren wie eine Trennwand.

Am Montag, dem 16.01.2017 fand gegen 15:00 Uhr ein Ortstermin unter Beteiligung der Polizei, des Straßenverkehrsamtes des Kreises Recklinghausen, des ZBH Marl, der Straßenverkehrsbehörde Marl und des Planungs- und Umweltamtes der Stadt Marl statt.



Von links nach rechts: Andreas Wiethoff (ZBH Marl), Katharina Nickel (Polizei), Michael Busch (Ordnungsamt Marl), Ingo Nölker (Planungs- und Umweltamt Marl), Jutta Kuczewski (Straßenverkehrsamt Kreis Recklinghausen)

Nach intensiver Begutachtung des Fußgängerüberwegs (FGÜ) und Feststellung mehrerer Verkehrsverstöße durch radelnde Verkehrsteilnehmer während des Ortstermins wurden acht Maßnahmen zur Realisierung vereinbart:



Radelnde junge Frau auf dem FGÜ Sickingmühler Straße

Umzusetzende Maßnahmen am FGÜ Sickingmühler Straße:

1. Austausch der vorhandenen blauen VZ 350 (Fußgängerüberweg) gegen neue, größere VZ mit höherer Reflektionsklasse. Zusätzlich sollen blau-weiße Manschetten an den Schilderpfosten angebracht werden.
2. Anordnung von VZ 274-30 (Rund 30 km/h) in Verbindung mit VZ 145 (Fußgängerüberweg) nördlich und südlich des FGÜ (ca. 50 m vor und hinter dem FGÜ).
3. Montage eines Geschwindigkeitsanzeige-Displays mit Belohnungsfunktion (im Planungs- und Umweltamt der Stadt Marl vorhanden), ca. 20 m südlich des FGÜ; erfasst die Fahrtrichtung nach Süden (zur Hervester Straße).
4. Zusätzliche Überwachung und Ahndung der 30 km/h durch den städtischen Radarwagen des Ordnungsamtes.
5. Markierung des VZ 101 (Gefahrenstelle) beidseitig des FGÜ im Gehwegbereich als Heißplastik oder mit Markierungsfarbe.
6. Aufstellen der „white bikes“ im Seitenbereich in der Nähe des FGÜ (siehe Anlage).
7. Unverzögliche Entfernung der sichteinschränkenden Werbepлакate vom Ackermann-Geländer und zukünftiges Freihalten des Sichtfeldes (wurde bereits durch einen entsprechenden Passus in den Sondernutzungserlaubnissen der Stadt Marl für Werbung geändert).
8. Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Die übrigen von Fuss e.V. vorgeschlagenen Maßnahmen (insbesondere der „Göttinger Zebrastrreifen“) sollen nicht zur Anwendung kommen, da sie nicht StVO-konform sind und einen erheblichen baulichen bzw. markierungstechnischen Aufwand erfordern. Die Maßnahmen sollen zeitnah realisiert werden, sowie das Beschilderungsmaterial bei der Stadt Marl eintrifft.



4. Presse zum Projekt

Marl soll eine Stadt für Fußgänger werden

Im Modellprojekt werden Strategien entwickelt.
Die Beteiligung der Bürger ist gefragt

Marl. Wer zu Fuß geht, produziert keine Abgase und keinen Lärm, benötigt nur ganz wenig Platz. Doch für die Förderung des Fußverkehrs gibt es bisher keine bundesweiten Konzepte und Strategien. Das will der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mit einem Modellprojekt ändern – mit Marl als einer von fünf Modellstädten bundesweit.

Wenn viele Bürger zu Fuß gehen, kann das helfen, städtische Verkehrsprobleme zu lösen. Das sagt Bernd Herzog-Schlagk, Fachbetreuer von FUSS e.V. aus Berlin. Der Fachverband will nun gute Ideen aus den Städten zusammentragen und diese weiterentwickeln. Das Projekt wird bis Ende März 2018 vom Bun-

desministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) in Berlin und vom Umweltbundesamt (UBA) in Dessau unterstützt. Die Stadt Marl hatte sich im vergangenen Jahr als Modellstadt für das Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ beworben und wurde von einem Fachbeirat und der Projektleitung unter 35 Bewerberstädten ausgewählt.

In Marl gibt es in der Verkehrsplanung bereits gute Ansätze, Fußgängern das Leben zu erleichtern. Von der „sprechenden“ Ampel bis zur sehbehindertengerechten Aufpflasterung und Querungshilfen bei der Sanierung von Straßen gibt es Beispiele, die schon auf den Weg gebracht wurden.



Im Juli wurde die sehbehindertengerechte Aufpflasterung an der Fußgängerampel am Ovelheider Weg in Betrieb genommen.

FOTO: TORSTEN JANFELD

Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 18.01.2017

Eine Stadt für Fußgänger

Modellprojekt soll Strategien entwickeln / Beteiligung der Bürger ist gefragt

MARL. Wer zu Fuß geht, produziert keine Abgase und keinen Lärm, benötigt nur ganz wenig Platz. Doch für die Förderung des Fußverkehrs gibt es bisher keine bundesweiten Konzepte und Strategien. Das will der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mit einem Modellprojekt ändern – mit Marl als einer von fünf Modellstädten bundesweit.

Wenn viele Bürger zu Fuß gehen, kann das helfen, städtische Verkehrsprobleme zu lösen. Das sagt Bernd Herzog-Schlagk, Fachbetreuer von FUSS e.V. aus Berlin. Der Fachverband will nun gute Ideen aus den Städten zusammentragen und diese weiterentwickeln. Das Projekt wird bis Ende März 2018 vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) in Berlin und vom Umweltbundesamt (UBA) in Dessau unterstützt. Die Stadt Marl hatte sich im vergangenen Jahr als Modellstadt für das Projekt

„Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ beworben und wurde von einem Fachbeirat und der Projektleitung unter 35 Bewerberstädten ausgewählt.

In Marl gibt es in der Verkehrsplanung bereits gute Ansätze, Fußgängern das Leben zu erleichtern. Von der „sprechenden“ Ampel bis zur sehbehindertengerechten Aufpflasterung und Querungshilfen bei der Sanierung von Straßen gibt es Beispiele, die schon auf den Weg gebracht wurden.

Barrierefreiheit ist ein Schwerpunkt

Bereits im Dezember fand ein Gespräch der städtischen Verkehrsexperten Udo Lutz und Ingo Nölker vom Planungs- und Umweltamt mit den Projektverantwortlichen Viktoria Wesslowski und Bernd Herzog-Schlagk von FUSS e.V. statt. Erster punktueller Verbesserungsvorschlag war die Erhöhung der Sicherheit am Fußgängerüberweg an der Sickingmühler Straße.

Für Verkehrsplaner Udo Lutz gibt der Vorschlag „sehr hilfreiche Hinweise“ für die weiteren Überlegungen zur Verbesserung des Fußverkehrs.

In diesem Jahr nun sollen Fußverkehrs-Checks und Workshops veranstaltet werden. Die inhaltlichen Schwerpunkte liegen dabei auf der Stadtfreiheit sowie auf der Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen. In einer Gesellschaft, die älter wird, gewinnt Barrierefreiheit eine immer größere Bedeutung.

„Wir freuen uns, Modellstadt dieses wichtigen Projektes zu sein“, sagt Bürgermeister Werner Arndt. Die Stadt verspreche sich wertvolle Impulse für die Förderung des Fußverkehrs bei der Umsetzung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes.

INFO Kennen Sie Knackpunkte, die Fußgängern in der Stadt Marl das Leben schwer machen? Haben Sie Vorschläge, wie nicht nur die Stadtmitte fußgängerfreundlicher werden könnte? Schreiben Sie uns, schicken Sie uns



Im Juli wurde die sehbehindertengerechte Aufpflasterung an der Fußgängerampel am Ovelheider Weg in Betrieb genommen.

—FOTO: TORSTEN JANFELD (ARCHIV)

Fotos oder sagen Sie, um was wir uns kümmern sollen: mzredaktion@medienhaus-bauer.de

@ Interessierte Bürgerinnen

und Bürger können sich unter www.fussverkehrsstrategie-Modellstaedte-Marl.de informieren und mit dem Projekt-Team in Kontakt treten.

Marler Zeitung vom 18.01.2017

SEITE 3: MODELLPROJEKT

Marl setzt auf Fußgänger-Verkehr, der keine Abgase verursacht

DAS ZITAT

„Der Fußverkehr ist das Bindeglied zwischen allen anderen Verkehrsarten der städtischen Mobilität...“

Bernd Herzog-Schlagk, Fachbetreuer von FUSS e.V., zum Modellprojekt in Marl

Stadtspiegel Marl vom 25.01.2017

Füße machen keine Abgase

Marl nimmt als eine von fünf Kommunen bundesweit am Modellprojekt für „Stadtläufer“ teil

Den Titel „fahrradfreundliche Stadt“ hat Marl zwar nach 21 Jahren verloren, aber vielleicht winkt demnächst dafür eine andere Auszeichnung: Die der fußgängerfreundlichen Gemeinde. Denn Marl nimmt an einem Modellprojekt teil, das Konzepte und Strategien für einen möglichst idealen Fußverkehr entwickeln soll.

Lediglich vier weitere Städte arbeiten bundesweit mit dem Fachverband Deutschland Fuss. e.V. zusammen, um ein System für die „Stadtläufer“ zu finden. Denn wer per pedes unterwegs ist, produziert keine Abgase und keinen Lärm, benötigt nur ganz wenig Platz. Doch für die nachhaltige Förderung gibt es bisher kein Konzept.

„Der Fußverkehr ist das Bindeglied zwischen allen anderen Verkehrsarten der städtischen Mobilität und kann helfen, städtische Verkehrsprobleme zu lösen“, weiß Bernd Herzog-Schlagk, Fachbetreuer von FUSS e.V. aus Berlin. Der Fachverband habe sich deshalb „auf den Weg gemacht, notwendige Grundlagen und inhaltliche Ansätze für Fußverkehrsstrategien auf kommunaler Ebene zusammenzutragen und weiterzuentwickeln.“ Das Projekt wird bis Ende März 2018 vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) in Berlin und vom Umweltbundesamt (UBA) in Dessau unterstützt.

Marl hatte sich im vergan-



So weit die Füße tragen - und die Gehwege es zulassen. Marl testet und sucht nach Möglichkeiten für einen idealen Fußverkehr in der Stadt. Foto: ST

gene Jahr als Modellstadt für das Projekt beworben und wurde unter 35 Bewerbern ausgewählt. In diesem Jahr nun sollen in Marl Checks und Workshops mit Verwaltungen, Multiplikatoren und örtlichen Interessenvertretungen veranstaltet werden.

Die inhaltlichen Schwerpunkte liegen dabei auf der Fußverkehrssituation in der Stadtmitte und ihre Erreichbarkeit aus den umliegenden Stadtteilen sowie auf der Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen, die im Zuge der demografischen Entwicklung mehr und mehr an Bedeutung gewinnt. Dabei soll es um die Sicherheit an Querungsanlagen gehen, aber auch um die Gestaltung des Umfeldes.

„Wir freuen uns, Modellstadt dieses wichtigen Projektes zu sein, und versprechen uns von der Mitarbeit wertvolle Impulse für die Förderung des Fußverkehrs bei der Umsetzung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes“, sagt Bürgermeister Werner Arndt. Das Projekt kommt zeitlich sehr gelegen, weil bis Mitte 2018 ein Mobilitätskonzept für Marl erarbeitet werden soll.

Bereits im Dezember hatten sich bei einem Sondierungsgespräch der städtischen Verkehrsexperten Udo Lutz und Ingo Nölker vom Planungs- und Umweltamt mit den Projektverantwortlichen erste punktuelle Verbesserungsvorschläge

zur Infrastruktur ergeben. So wurden zum Beispiel der Fußgängerüberweg an der Sickingmühler Straße untersucht und erste Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit von Rad- und Autofahrenden vorgeschlagen. Wer weiß, vielleicht wird Marl wirklich Fußgängervorzeigestadt.

INFOS

- ▶ Interessierte Bürger können sich jederzeit auf der Website www.fussverkehrsstrategie>Modellstädte >Marl über den aktuellen Stand informieren und auch mit dem Projektteam in Kontakt treten.

Stadtspiegel Marl vom 25.01.2017

Modellstadt für Fußgänger

Neue Konzepte zur Förderung des Fußverkehrs werden entwickelt

MARL. Wer zu Fuß geht, produziert keine Abgase und keinen Lärm, benötigt nur ganz wenig Platz. Doch für die Förderung des nachhaltigen Fußverkehrs gibt es bisher keine bundesweiten Konzepte und Strategien. Das will der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mit einem Modellprojekt ändern – mit Marl als einer von bundesweit fünf Modellstädten.

„Der Fußverkehr ist das Bindeglied zwischen allen anderen Verkehrsarten der städtischen Mobilität und kann helfen, städtische Verkehrsprobleme zu lösen“, sagt Bernd Herzog-Schlagk, Fachbetreuer von FUSS e.V. aus Berlin. Der Fachverband habe sich deshalb „auf den Weg gemacht, notwendige Grundlagen und inhaltliche Ansätze für Fußverkehrsstrategien auf kommunaler Ebene zusammenzutragen und weiterzuentwickeln“.

Das Projekt wird bis Ende März 2018 vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) in Berlin und vom Umweltbundesamt (UBA) in Dessau im Rahmen der Verbändeförderung unterstützt.

Gestaltung des Umfeldes

Die Stadt Marl hatte sich im vergangene Jahr als Modellstadt für das Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ beworben und wurde von einem Fachbeirat und der Projektleitung unter 35 Bewerberstädten ausgewählt.

In diesem Jahr nun sollen in Marl Fußverkehrs-Checks und Workshops mit Verwaltungen, Multiplikatoren und örtlichen Interessenvertretungen veranstaltet werden. Die inhaltlichen Schwerpunkte liegen dabei auf der Fußverkehrssituation in der Stadtmitte und ihre Erreichbarkeit aus den umliegenden

Stadtteilen sowie auf der Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen, die im Zuge der demografischen Entwicklung mehr und mehr an Bedeutung gewinnt. Dabei soll es um die Sicherheit an Querungsanlagen gehen, aber auch um die Gestaltung des Umfeldes.

„Wir freuen uns, Modellstadt dieses wichtigen Projektes zu sein, und versprechen uns von der Mitarbeit wertvolle Impulse für die Förderung des Fußverkehrs bei der Umsetzung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes“, sagt Bürgermeister Werner Arndt.

Erhöhung der Aufmerksamkeit

Das Projekt kommt zeitlich sehr gelegen, weil bis Mitte des Jahres 2018 ein Mobilitätskonzept (ehemals Verkehrsentwicklungsplan VEP) für Marl erarbeitet werden soll.

Bereits im Dezember letzten Jahres hatten sich bei einem Sondierungsgespräch der städtischen Verkehrsexperten Udo Lutz und Ingo Nölker vom Planungs- und Umweltamt mit den Projektverantwortlichen Viktoria Wesslowski und Bernd Herzog-Schlagk von FUSS e.V. erste punktuelle Verbesserungsvorschläge zur Infrastruktur ergeben.

So wurde der Fußgängerüberweg an der Sickingmühler Straße untersucht und erste Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit von Rad- und Autofahrenden vorgeschlagen.

Für Verkehrsplaner Udo Lutz gibt der Vorschlag „sehr hilfreiche Hinweise“ für die weiteren Überlegungen zur Verbesserung des Fußverkehrs in Marl.

Interessierte Bürger können sich jederzeit auf der Website www.fussverkehrsstrategie.de über den aktuellen Stand informieren und auch mit dem Projekt-Team in Kontakt treten.



Der Fußverkehr soll helfen, städtische Verkehrsprobleme zu lösen. —FOTO: FUSS EV., HERZOG-SCHLAGK

Kurier zum Sonntag, vom 21.01.2017

Kurier zum Sonntag vom 21.01.2017

Ein Smiley für den Zebrastreifen

Marl ist eine von fünf Modellstädten für Fußgängerfreundlichkeit. Das Überqueren der Sickingmühler Straße ist bereits sicherer geworden

Von Heinz-Peter Mohr

Marl. Seit Ende letzten Jahres ist Marl eine von fünf Modellstädten für Fußgängerfreundlichkeit. Was hat die Stadt für Fußgänger getan? Was will sie noch tun? Wir haben nachgefragt.

Das Überqueren der Sickingmühler Straße ist bereits sicherer geworden: Hier gilt jetzt Tempo 30. Ein Smiley zieht die Mundwinkel nach unten, wenn Autofahrer zu schnell sind. Mit rot-weißen Gittern werden Radfahrer gebremst, damit sie absteigen oder langsam über den Zebrastreifen fahren. Zuvor war diese Stelle für Fußgänger unsicher. Darauf hatten Experten des Fachverbands Fußverkehr Deutschland (FUSS) die Marler Verkehrsplaner Udo Lutz und Ingo Nölker aufmerksam gemacht.

FUSS trägt gute Ideen aus allen Städten zusammen und entwickelt sie weiter. Das Projekt „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ wird bis März 2018 vom Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt unterstützt. Neben Marl machen Rendsburg (Schleswig-Holstein), Eisenach, Jena und Chemnitz mit. Marl hatte sich 2016 als Modellstadt beworben und wurde von einem Fachbeirat aus 35 Städten ausgewählt.

„Marl ist insgesamt als autogerechte Stadt zu bezeichnen.“

Aus dem integrierten Stadtentwicklungskonzept

Ziel der Stadt ist es, den Fußgänger- und Radfahrerverkehr zu fördern. Stadtsprecherin Riccarda Ast nennt die wichtigsten Vorhaben:

– Bis Ende 2021 sollen alle 146 Bus-Haltestellen barrierefrei umgebaut, mit Wartehäuschen und



Den Zebrastreifen an der Sickingmühler Straße hat die Stadt neu gestaltet, so dass er für Fußgänger sicherer wird. Dort gilt jetzt Tempo 30.

FOTO: TÖRSTEN JANFELD

weißen, glänzenden Pflastersteinen (Leitstreifen für Sehbehinderte) ausgestattet werden. Bordsteinkanten werden herabgesetzt, so dass Rollstuhlfahrer ohne Hilfe in den Bus rollen können. Vorbild ist die Haltestelle Breddenkampstraße in Höhe des Supermarktes.

– Von den Rad- und Fußwegen sollen Wurzeln und andere Stolperfallen entfernt werden, vor allem in Hüls-Nord (Triftstraße, Tannenstraße, Buchenstraße).

– Fußwege sollen ausgeschildert werden. Gute Ansätze für dieses Vorhaben gibt es längst. 2016 wurde die „sprechend“ Fußgängerampel“ eingeführt.

Kinderstadtpläne und -ampeln

Außerdem hatte die Stadt mit vielen Mädchen und Jungen Kinderstadtpläne und -ampeln entwickelt (Beispiel Pestalozzischule) sowie Haltestellen für Elterntaxis. Dennoch hat der städtische Arbeits-

kreis zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs viel zu tun. Laut Verkehrsentwicklungsplan haben Fußgänger nur einen Anteil von 17 Prozent am Stadtverkehr, Autofahrer von 55 Prozent.

„Marl ist insgesamt als autogerechte Stadt zu bezeichnen“, heißt es im ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept), das die Stadt mit ihren Bürgern erarbeitet hat. Beim Fußverkehr ist also noch viel Luft nach oben.

Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 28.11.2017

Skurrile Hinweise auf unseren Straßen



Bei diesen Schildern gehen wir am Stock

Essen/Marl – Was wollen uns diese Schilder bloß sagen?

Ein älteres Paar, das gebückt geht – der Mann mit einer Gehhilfe. Darunter auf Englisch: „Elderly people“ (auf deutsch: Alte Menschen). Dieses Schild steht vor der Geriatrie des Elisabeth-Krankenhauses in Essen. Ein offizielles deutsches Schild ist es nicht – die Stadt Essen teilte mit, dass sie es nicht aufgestellt habe. BILD fragte beim Krankenhaus nach: Sprecherin Dorothee Renzel: „Das Schild wurde von einem ehemaligen Chefarzt aufgestellt. Es wird in Großbritannien



tatsächlich als Straßenschild genutzt. Es soll Autofahrer daran erinnern, Rücksicht auf ältere Menschen zu nehmen und langsamer zu fahren.“

Und in Marl warnt die Stadt Fahrradfahrer mit tödlichem Ernst vor dem Überfahren eines Zebrastreifens: „Radfahren

auf diesem Fußgängerüberweg ist Tod-sicher“, heißt es dort makaber. Marls Sprecher Rainer Kohl: „Der Fußgängerüberweg an der Sickingmühler Straße ist eine Unfallhäufungsstelle. Um die Gefahr zu beheben, wurde das Schild mit der deutlichen Warnung aufgestellt.“ **ckr**

Fotos: TIM FOLTIN, MARCO STEPNIAK

BILD-Zeitung vom 17.08.2017



Ein Hauch von Abenteuer weht über manche Fußwege und Straßen – und mit den wuchernden Wurzeln sieht das Ganze schon fast aus wie eine Filmkulisse. Fußgängerfreundliche Stadt zu sein, das bedeutet ja nicht, dass den Fußgängern die Liebe zur Natur nicht erlaubt ist. Hauptsache, sie verschwinden nicht im Untergrund...
—KARIKATUR: ULRICH QUESTE

Marler Zeitung vom 02.12.2017

5. Fazit von Fuss e.V.



1

Ein kurzer Zwischenbericht

Stadt Marl

Fazit aus den
Fußverkehrschecks und den
weiteren Empfehlungen

- von Bernd Herzog-Schlagk
Projektleitung des FUSS e.V.



Was ist bisher geschehen?



- **Projekt-Konzept**
- **3 Fußverkehrschecks:**
Stadtmitte
Erreichbarkeit Stadtmitte
Stadtmitte > Alt-Marl
- **3 Empfehlungen:**
Zebra Sickingmühler Str.
Belebung Forumsplatte
Gehwege Hüls-Nord
- **Workshop**

2



Grüne Stadt!



3



Mit guten Ideen!



4



Vorrang für Fußgänger



5



Wir stellen in die (Stadt-)Mitte:



- Bildung und Erziehung
- Bewegung
- Medien
- Kultur
- Konsum

6



Wegeverbindungen von der Stadtmitte in die anderen Stadtteile



7



über die/unter den Straßen



8



bis in die Stadtteilzentren



9



da ist es schon weniger komfortabel



10



unter Einbeziehung grüner Wege



11


FUSS e.V.

Stichpunkt: Dreiecksinseln



12


FUSS e.V.

Stichwort: Tunnel



13



Stichwort: Fuß + Rad



14



Stichwort: Sichtverhältnisse



15



Stichwort: Orientierung



16



6. Ausblick – Forschungsprojekt Fußverkehrsförderung mit TU Dortmund

Projekt Fußverkehrsförderung mit der TU Dortmund

hier: Ergebnis des Abstimmungsgespräches am Donnerstag, dem 07.09.2017, 14:30 bis 15:30 Uhr

Teilnehmer:	Paula Quentin	TU Dortmund, Fakultät Raumplanung
	Raphael Sieber	TU Dortmund, Fakultät Raumplanung
	Ingo Stapperfenne	Stadt Marl, Planungs- und Umweltamt
	Udo Lutz	Stadt Marl, Planungs- und Umweltamt
	Numan Terzi	Rechtsreferendar

Es handelt sich um ein klassisches Anfängerprojekt (A-Projekt), welches im 1. und 2. Studiensemester von den Studierenden der Fakultät Raumplanung zu absolvieren ist. Der Projektzeitraum erstreckt sich demnach von Oktober 2017 bis Oktober 2018 (abzüglich der vorlesungsfreien Zeit im Sommer 2018).

Durchschnittlich werden derartige A-Projekte von ca. 12 Studierenden belegt. Die Studierenden werden zunächst auf eigene Faust das Stadtgebiet Marl erkunden. Dennoch wären drei zentrale Veranstaltungen in Marl hilfreich für die Studierenden, um dem Projekt eine Struktur zu geben:

- Auftaktveranstaltung im Oktober 2017 zum Kennenlernen der Projektgruppe und Einführung in das Themenfeld. Zusätzlich: „Wie funktioniert Planung in einer Kommune?“
- Präsentation von Zwischenergebnissen zum Ende des ersten Semesters (voraussichtlich im Februar 2018)
- Diskussion von Handlungsempfehlungen gegen Ende des 2. Semesters (voraussichtlich Juli/August 2018)

Im Studienverlaufsplan der Studierenden sind jeweils der Montag und der Donnerstag Nachmittag als Projekttag vorgesehen.

Das grundsätzliche Hilfsangebot von Seiten der Stadt wurde bekundet, sowohl was die drei zentralen Veranstaltungen anbelangt, als auch Hilfsangebote für einzelne Studierende bzw. Gruppen je nach Bedarf.

Die Inhaltlichen Schwerpunkte im Bereich der Fußverkehrsförderung können selbständig gewählt werden, jedoch wurden auch folgende Themen als Agenda der Stadt Marl kurz vorgestellt:

- Fußgängerwegweisung in der Stadtmitte Marl
- Untersuchung der Netzstruktur im Fußgängernetz
- Überprüfung der Siedlungsgebiete auf vorhandene Bordabsenkungen an Querstraßen

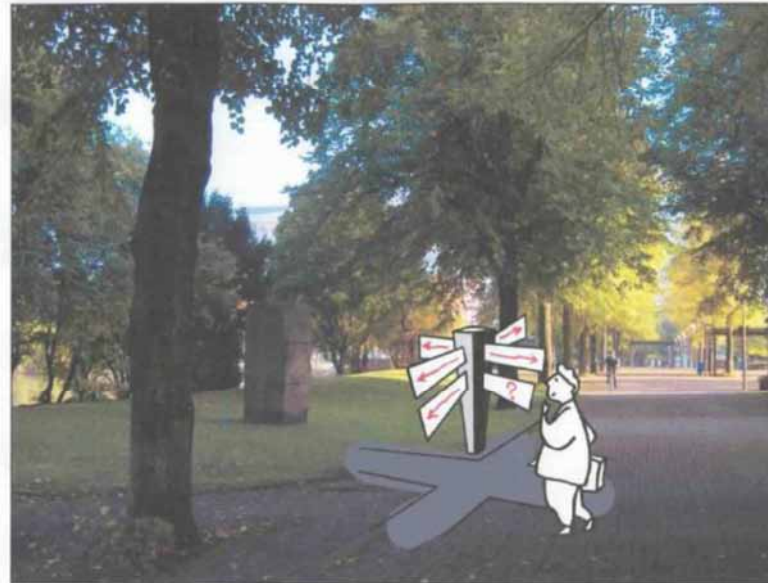
Eine Zusammenstellung der bisherigen Ergebnisse aus dem Projekt Fußverkehrs-Check mit Fuss e.V. wurde an Frau Quentin und Herrn Sieber übergeben. Elektronisch werden die Daten per CD an die TU Dortmund verschickt. Zusätzlich erhielten Sie Kartenmaterial (insbesondere Fahrradstadtpläne) für die Studierenden. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

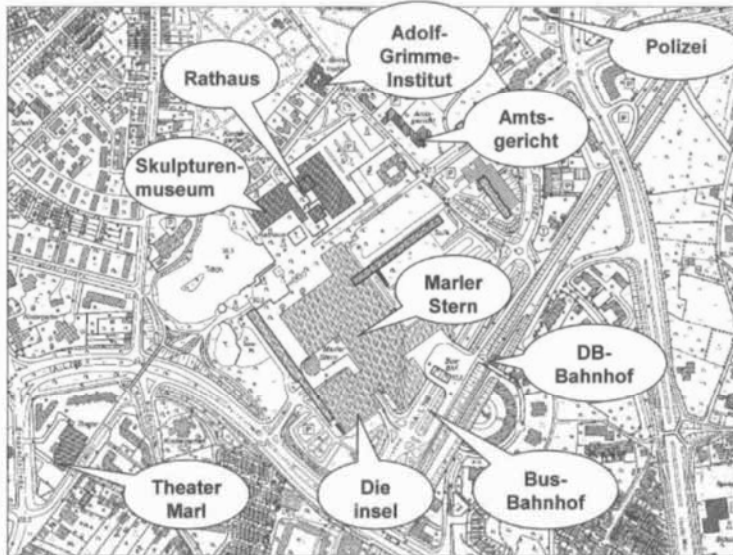


**Machen
Sie sich
auf die
Socken....**

**Forschungsprojekt mit der TU
Dortmund, Fakultät Raumplanung
im Studienjahr 2017/2018**

G 12 Informations- und Leitsystem (Stadtmitte)

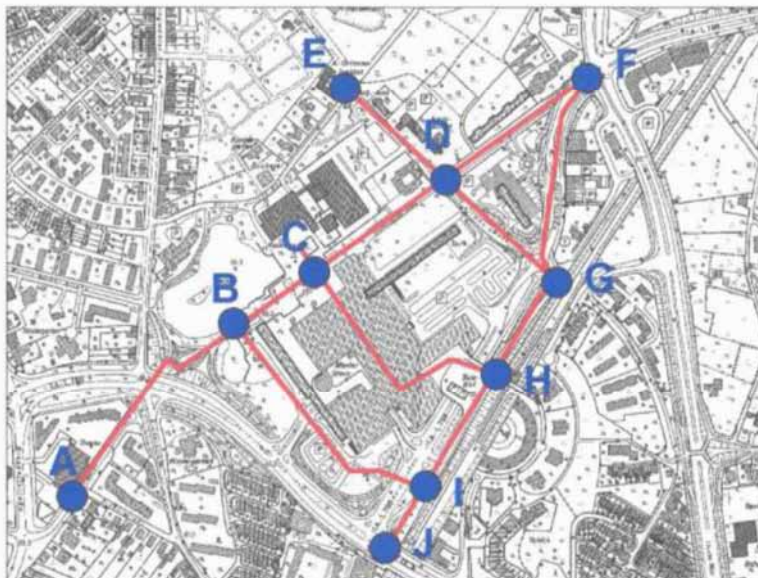




Fußgänger- wegweisung Stadtmitte Marl

Die Ziele

- Rathaus
- Skulpturenmuseum
- Die Insel
- Theater Marl
- Marler Stern
- Adolf-Grimme-Institut
- Amtsgericht
- Polizei
- Bus-Bahnhof
- DB-Bahnhof



Fußgänger- wegweisung Stadtmitte Marl

10 Netzpunkte

gleich

10 Schilderstandorte



Bachläufe in Marl



Es gibt vier größere Bachläufe in Marl:

- Silvertbach
- Loemühlenbach/Loekampbach
 - Freerbruchbach
 - Weierbach

...und ein paar kleinere:

- Dümmerbach
- Rennbach
- Hasseler Mühlenbach

Ideale Kinderspielplätze (Kinder der Canisiusschule im Loemühlenbach, Kinderstadtplan Hüls-Süd, Juni 2014)



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !**