



ENTWURF

Stand: 25.06.2019

Mobilitätskonzept Marl - Klimafreundlich mobil

Anlagenband



BÜRO STADTVERKEHR
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Städtebau | Verkehrsanlagen | Konzepte

STADTKINDER
Wir schaffen Lebensräume

grasy + zanolli
engineering

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Teil E

Anlagenband

Teil E

1 Anlagenband

1.1 Haushaltsbefragung zur Mobilität in Marl



Klimafreundliches Mobilitätskonzept

Stadt Marl



Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten
in Marl 2017:

Ergebnisbericht



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	3
1. Einleitung	6
1.1 Räumliche Einordnung Marls	7
1.2 Zielsetzung der Befragung	8
1.3 Haushaltsbefragung zur Mobilität – Kurzfassung	8
2. Vorbereitung und Durchführung der Befragung	17
2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung	17
2.1.1 Erhebungszeitraum	17
2.1.2 Stichtage	17
2.1.3 Stichprobe	18
2.2 Information der Einwohner	18
3. Befragungsmethodik	18
3.1 Erhebungsbogen	18
3.2 Datenerfassung und -grundlagen	19
3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe	20
3.2.2 Datenauswertung	20
4. Basisdaten zur Stichprobe	21
4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur	21
4.2 Geschlecht	22
4.3 Altersstruktur	23
4.4 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung	24
4.5.1 Haushaltsgröße – Abgleich	24
4.5.2 Altersklassen – Abgleich	25
4.5 Gewichtung nach Haushaltsgröße und Altersstruktur	25
5. Verkehrsmittelverfügbarkeit	25
5.1 PKW-Besitz und -Verfügbarkeit	25
5.2 Besitz von Fahrrädern	27
5.3 ÖPNV-Zeitkartenbesitz	28
5.4 Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz	30
6. Mobilität der Einwohner	32
6.1 Wegeanzahl	32
6.1.1 Wegeanzahl je Person und Alter	33
6.1.2 Wegeanzahl nach Geschlecht	34
6.1.3 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Beschäftigungsart	35
6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	35
6.2.1 Verkehrsmittelwahl für die Wege der Einwohner aus den jeweiligen Stadtbezirken	35
6.2.2 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen	39
6.2.3 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit	40
6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen	41
6.3 Wegezwecke	42
6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer	43
6.5 Verkehrsverflechtungen	48
6.6 Zeitbezogene Auswertung	55
7. Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität	57
7.1 Bewertung der Verkehrsangebote	57
7.2 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote	60
8. Zusammenfassendes Fazit	65
QUELLENVERZEICHNIS	66
ANHANG	67
A1 Fragebogen	67

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1:	Regionale und überregionale Einbindung Marl	7
Abb. 2:	Modal Split nach Stadtbezirk	9
Abb. 3:	Modal Split nach Wegelängen	10
Abb. 4:	Summenhäufigkeiten der Wegelängen	10
Abb. 5:	Modal Split nach Wegezweck	11
Abb. 6:	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen.....	11
Abb. 7:	Modal Split im Städtevergleich	12
Abb. 8:	Mittlere Distanz nach Wegezweck.....	12
Abb. 9:	Wegelängen nach Wegezweck	13
Abb. 10:	Durchschnittliche Wegelängen und -dauer nach Verkehrsmittel.....	13
Abb. 11:	Wege der Gesamtbevölkerung	14
Abb. 12:	Gegenüberstellung der Modal-Split-Werte für Marl	15
	aus den Jahren 1991 und 2017	15
Abb. 13:	Gesamtbewertung der Verkehrsangebote	16
	(Auswertung auf Haushaltsebene).....	16
Abb. 14:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Nennungen (absolut)	16
Abb. 15:	Befragungsinhalte	19
Abb. 16:	Rücklauf auf Stadtbezirksebene.....	20
Abb. 17:	Durchschnittliche Haushaltsgrößen nach Stadtbezirk	21
Abb. 18:	Haushaltsgrößenverteilung nach Stadtbezirken	22
	(Auswertung auf Haushaltsebene).....	22
Abb. 19:	Geschlecht nach Stadtbezirk (Auswertung auf Personenebene).....	22
Abb. 20:	Altersstruktur Stichprobe.....	23
Abb. 21:	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadtbezirk.....	23
	(Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahre)	23
Abb. 22:	Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	24
	(Auswertung auf Haushaltsebene).....	24
Abb. 23:	Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	25
	(Auswertung auf Personenebene)	25
Abb. 24:	PKW- und Motorrad-/rollerbesitz je Haushalt	26
Abb. 25:	PKW-Verfügbarkeit der befragten Personen ab 18 Jahre am Stichtag	26
Abb. 26:	Fahrrad- und Pedelec/E-Bike-Besitz je Haushalt.....	27
Abb. 27:	Fahrrad-Verfügbarkeit der befragten Personen am Stichtag	28
Abb. 28:	Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtbezirk.....	28
Abb. 29:	ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtbezirk	29
Abb. 30:	ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Alter	29
Abb. 31:	ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Art der Beschäftigung	30
Abb. 32:	Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz der Personen ab 18 Jahre.....	31
Abb. 33:	Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz der Personen nach Altersklassen	31
Abb. 34:	Mobilitätsquote und Begründung für nicht Mobilität	32
Abb. 35:	Wegeanzahl nach Stadtbezirk	33
Abb. 36:	Wegeanzahl nach Altersklasse.....	34
Abb. 37:	Wegeanzahl nach Geschlecht	34
Abb. 38:	Wegeanzahl nach Berufstätigkeit	35
Abb. 39:	Modal Split nach Stadtbezirk	36
Abb. 40:	Modal Split nach Stadtbezirk (nur Schüler und Studenten).....	36
Abb. 41:	Modal Split nach Stadtbezirken (ohne Schüler und Studenten)	37
Abb. 42:	Gegenüberstellung der Modal-Split-Werte für Marl	37
	aus den Jahren 1991 und 2017	37
Abb. 43:	Modal Split im Städtevergleich	38
Abb. 44:	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen.....	39
Abb. 45:	Modal Split nach Alter und Geschlecht.....	40
Abb. 46:	Modal Split nach Berufstätigkeit.....	40
Abb. 47:	Modal Split nach Wegelängen	41

Abb. 48:	Summenhäufigkeiten der Wegelängen	42
Abb. 49:	Verteilung Wegezwecke	42
Abb. 50:	Modal Split nach Wegezweck	43
Abb. 51:	Durchschnittliche Wegelänge	43
Abb. 52:	Wegelängen nach Wegezweck	44
Abb. 53:	Wegelänge nach Wohnort und Verkehrsmittel	44
Abb. 54:	Wegelänge nach Wohnort und Verkehrsmittel	45
Abb. 55:	Wegelänge nach Wohnort und Verkehrsmittel	46
Abb. 56:	Modal Split nach Verkehrsleistung	47
Abb. 57:	Wege der Gesamtbevölkerung	47
Abb. 58:	Zurückgelegte Entfernung und Zeitbudget pro Tag je Bürger	48
Abb. 59:	Innerstädtisches Wegeaufkommen gesamt	49
Abb. 60:	Innerstädtisches Wegeaufkommen Fußverkehr	50
Abb. 61:	Innerstädtisches Wegeaufkommen Radverkehr	51
Abb. 62:	Innerstädtisches Wegeaufkommen MIV	52
Abb. 63:	Innerstädtisches Wegeaufkommen ÖPNV	53
Abb. 64:	Außerörtliche Quell-Ziel-Beziehungen	54
Abb. 65:	Tägliche Mobilität: Anfangs- und Endzeiten	55
Abb. 66:	Modal Split im Tagesverlauf	56
Abb. 67:	Verkehrsmittelanteile im Tagesgang	57
Abb. 68:	Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr	58
	(Auswertung auf Haushaltsebene)	58
Abb. 69:	Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr	58
	(Auswertung auf Haushaltsebene)	58
Abb. 70:	Bewertung der Verkehrsangebote – MIV (Auswertung auf Haushaltsebene)	59
Abb. 71:	Bewertung der Verkehrsangebote – ÖPNV (Auswertung auf Haushaltsebene)	59
Abb. 72:	Gesamtbewertung der Verkehrsangebote	60
	(Auswertung auf Haushaltsebene)	60
Abb. 73:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr	60
	(Auswertung auf Haushaltsebene)	60
Abb. 74:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Fußverkehr	61
	(Auswertung auf Haushaltsebene)	61
Abb. 75:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr	61
	(Auswertung auf Haushaltsebene)	61
Abb. 76:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Radverkehr	62
	(Auswertung auf Haushaltsebene)	62
Abb. 77:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – MIV	62
	(Auswertung auf Haushaltsebene)	62
Abb. 78:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – MIV	63
	(Auswertung auf Haushaltsebene)	63
Abb. 79:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – ÖPNV	63
	(Auswertung auf Haushaltsebene)	63
Abb. 80:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – ÖPNV	64
	(Auswertung auf Haushaltsebene)	64
Abb. 81:	Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Nennungen (absolut)	64

1. Einleitung

Welches Verkehrsmittel nutzt die Marler Bevölkerung auf dem Weg zur Arbeit? Fahren die Marlerinnen und Marler in ihrer Freizeit am liebsten mit dem Fahrrad? ¹ Wie bewegen sich die Schüler und Schülerinnen fort, steigen sie ein in Bus und Bahn oder gehen sie eher zu Fuß?

Diese Fragen werden mit dem vorliegenden Ergebnisbericht zur Haushaltsbefragung 2017 beantwortet. Die letzte Erfassung der Mobilität in Marl stammt aus dem Jahr 1991. Die Daten wurden im Rahmen des damaligen Verkehrsentwicklungsplanes erhoben und besitzen für die aktuelle Mobilität keine Aussagekraft mehr. Seit diesem Zeitraum hat sich für die Stadt Marl einiges getan, gesellschaftlich, politisch und nicht zuletzt in verkehrlicher Hinsicht.

Die Verkehrsmittelwahl fällt eindeutig zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus. Hier ist im Vergleich zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus dem Jahre 1991 ein Anstieg von 56 % auf 63 % zu verzeichnen. Der Umweltverbund, bestehend aus Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV, hat indes sieben Prozentpunkte eingebüßt. Im Jahr 2017 lag der Wert bei 37 %. In Marl ist ein recht ambivalentes Verhältnis bei der Verkehrsmittelwahl festzustellen. Während der MIV-Anteil im Vergleich zu benachbarten und weiteren Referenzstädten recht hoch ausfällt, ist der Radverkehrsanteil ebenfalls über dem Durchschnitt. Rund 19 % bewegen sich mit dem Fahrrad fort. Lediglich 10 % der Bewohner Marls gehen zu Fuß und nur 8 % nutzen den ÖPNV.

In Marl ist ein recht hoher Motorisierungsgrad von 1,3 PKW pro Haushalt festzustellen. Im Stadtteil Marl-Hamm liegt der MIV-Anteil mit 74 % überproportional hoch, wohingegen der Wert im Stadtteil Brassert nur 54 % beträgt. Der Radverkehrsanteil ist dagegen dort mit 33 % über dem städtischen Durchschnitt. Auffällig ist, dass insbesondere viele kurze Wege mit dem PKW zurückgelegt werden. Nahezu die Hälfte aller Wege, die kürzer als 5 km sind, werden mit dem PKW zurückgelegt. Hier besteht erhebliches Verlagerungspotenzial hin zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn.

Die überwiegende Mehrheit der Wege wird aus beruflichen und geschäftlichen Gründen bewältigt. Die durchschnittliche Wegedistanz beträgt in Marl rund 6 km. Insgesamt beläuft sich der Binnenverkehrsanteil an der gesamtstädtischen Mobilität auf lediglich 67 %, demzufolge führen ein Drittel der Wege (der Marlerinnen und Marler) aus der Stadt hinaus oder in die Stadt hinein. Die häufigsten außerörtlichen Quell-Ziel-Beziehungen bestehen nach Recklinghausen, Gelsenkirchen und Herten.

Die vorliegenden Zahlen liefern der Marler Verkehrsplanung eine wichtige Grundlage für die künftige Ausrichtung einer umweltverträglichen Mobilität innerhalb der Stadt. Sie sind aber auch für die Entscheidungsträger Anhaltspunkt dafür, auf welcher Basis das heutige Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann und welche Ziele für die Weiterentwicklung hin zu einer klimafreundlichen und nachhaltigen Verkehrsentwicklung anzustreben sind.

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachformen verzichtet und das generische Maskulinum verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für beide Geschlechter.

1.1 Räumliche Einordnung Marls

Die Stadt Marl liegt im nördlichen Ruhrgebiet in Nordrhein-Westfalen mit rund 86.000 Einwohnern und gliedert sich in folgende zehn Stadtbezirke: Alt-Marl, Sinsen-Lenkerbeck, Brassert, Drewer-Nord, Drewer-Süd, Hüls-Nord, Hüls-Süd, Marl-Hamm, Polsum und Stadtkern. Marl gehört zum Kreis Recklinghausen im Regierungsbezirk Münster und fungiert nach Aussagen des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen als Mittelzentrum. Die Stadt Marl besitzt den Status einer großen kreisangehörigen Stadt. Marl liegt entlang des fließenden Überganges vom Ruhrgebiet zum Münsterland und grenzt an den Naturpark Hohe Mark-Westmünsterland sowie im Uhrzeigersinn an die Städte Haltern am See, Oer-Erkenschwick, Recklinghausen, Herten, Gelsenkirchen und Dorsten. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Essen, Bochum sowie Dortmund und Duisburg.

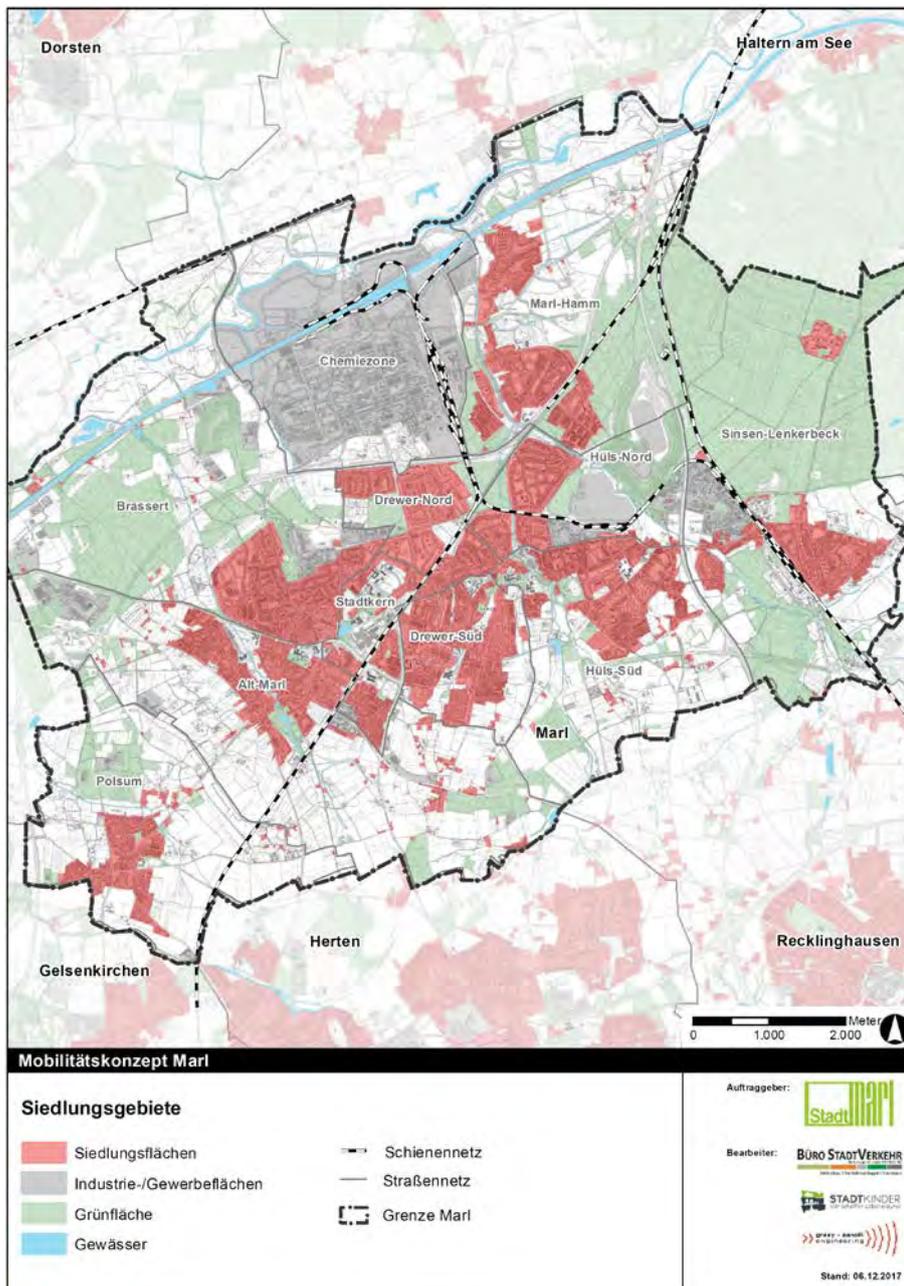


Abb. 1: Regionale und überregionale Einbindung Marl

1.2 Zielsetzung der Befragung

Eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung gehört zu den wesentlichen Aufgaben einer integrierten Verkehrsplanung. Eine letzte Mobilitätsbefragung wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) im Jahre 1991 durchgeführt. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient zur Aktualisierung der städtischen Verkehrsdaten sowie zur Verbesserung der Datengrundlage für die Verkehrsplanung der Stadt Marl. Im Sinne einer vorausschauenden Verkehrsplanung hat die Befragung daher zum Ziel sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten. Die Ergebnisse dieser Haushaltsbefragung sind zudem Grundlage für eine klimafreundliche Mobilitätsentwicklung in Marl.

Für die Erfassung der Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt, der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und für eine optimale Abschätzung der Umweltverbundpotenziale stellt die Durchführung und Auswertung einer Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität eine wertvolle Grundlage dar. Eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme, die den Status quo festhält, liefert Erkenntnisse darüber, wann, wie, womit und aus welchem Grund Ortsveränderungen stattfinden. Die Analyse lässt Rückschlüsse auf die Verkehrszusammensetzung (Modal Split²), Abhängigkeiten und Verlagerungspotenziale in der Verkehrsmittelnutzung zu.

1.3 Haushaltsbefragung zur Mobilität – Kurzfassung

Im Zeitraum von Mitte September bis Mitte Oktober 2017 wurde in Marl eine repräsentative Haushaltsbefragung durchgeführt. In einer ersten Erhebung wurden 3.000 Fragebögen verteilt. Die Zielgröße des Rücklaufs betrug 430, um bei einer angenommenen durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,0 die Rückantwort von 860 Personen zu erhalten. Dies entspricht einer Stichprobengröße von 1 % der Gesamtbevölkerung und erlaubt mit einer statistischen Sicherheit von 95 % für die Gesamtstadt repräsentative Aussagen³. Für die Teilnehmenden bestand die Möglichkeit den Haushaltsfragebogen schriftlich-postalisch, online oder per Telefon auszufüllen. Aufgrund einer zu geringen Rücklaufquote während der ersten Erhebungswelle, erfolgte im Oktober 2017 der Versand von zusätzlichen 700 Fragebögen. Letztendlich wurde die statistische Sicherheit mit insgesamt 477 eingegangenen Fragebögen, einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,11 und 994 befragten Personen gewährleistet (Rücklaufquote 12,9 %). Die Auswertung der Mobilitätsbefragung erfolgte dabei zu Basisdaten der Stichproben (Haushaltsgröße, Altersstruktur, Berufstätigkeit) sowie zu Verkehrsmittelverfügbarkeiten und Wegeauswertungen (Anzahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Wegezweck, Ziele).

Verkehrsmittelverfügbarkeit

In Marl ist mit 1,3 ein hoher Motorisierungsgrad pro Haushalt zu verzeichnen. Lediglich 15 % der Haushalte verfügen über keinen privaten PKW. Bereits 38 % besitzen jedoch mehr als einen privaten PKW. Die Fahrradverfügbarkeit pro Haushalt liegt dagegen bei 74 % (1,8 Fahrräder pro Haushalt). 16 % der Haushalte verfügen bereits über mindestens ein Elektrofahrrad. Am Stichtag der Befragung verfügten 87 % der befragten Personen ab 18 Jahren über einen PKW. Insbesondere im peripheren Stadtteil Polsum liegt dieser

² Der Begriff Modal Split ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etw. aufteilen/spalten = split).

³ Hinsichtlich des Rücklaufs und der Auswertungen in der Folge wird zwar die Unterscheidung getroffen zwischen den 10 Stadtteilen (ohne Chemiepark), jedoch besitzen die Aussagen in der Auswertungstiefe „Stadtteil“ nicht die benötigte statistische Sicherheit von 95 %. Die Auswertungen auf Stadtebene können somit nicht in gleicher Weise als repräsentativ angesehen werden wie dies auf Gesamtstadtebene der Fall ist. Die Gewichtung nach den drei Faktoren Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht erfolgte außerdem auf Stadtebene.

Anteil mit 94 % über dem städtischen Mittelwert. Im Vergleich dazu liegt die Fahrradverfügbarkeit mit 84 % leicht unterhalb des PKW-Wertes (87 %). Auf Stadtteilebene weisen Brassert (89 %) und Hüls-Nord (90 %) eine überdurchschnittlich hohe Fahrradverfügbarkeit auf.

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl besitzt. Hier wird eine weitgehende PKW-Verfügbarkeit unterstellt. Es sind 5 % der befragten Personen ab 18 Jahren weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen sind als eingeschränkt zu bewerten. 3 % der Befragten besitzen eine ÖPNV-Zeitkarte, aber keinen Führerschein. Dagegen verfügen 83 % der befragten Personen über einen Führerschein, jedoch über keine ÖPNV-Zeitkarte. Lediglich 8 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führscheins. Diese Personengruppe kann frei über die Verkehrsmittelnutzung bestimmen.

Verkehrsmittelwahl (Modal Split) nach Stadtbezirken

Die Bewohner Marls bestreiten ihre täglichen Wege zu insgesamt 63 % mit dem Auto. Damit entfallen 37 % auf den Umweltverbund bestehend aus 8 % ÖPNV, 19 % Radverkehr und 10 % Fußverkehr. Bezogen auf Stadtbezirksebene werden überproportional hohe MIV-Anteile bei Bewohnern Marl-Hamms mit 74 % erreicht. Dagegen ist dieser Wert in Brassert mit 54 % am niedrigsten. Im Gegenzug ist hier der Radverkehrsanteil mit 33 % weit über dem städtischen Durchschnitt.

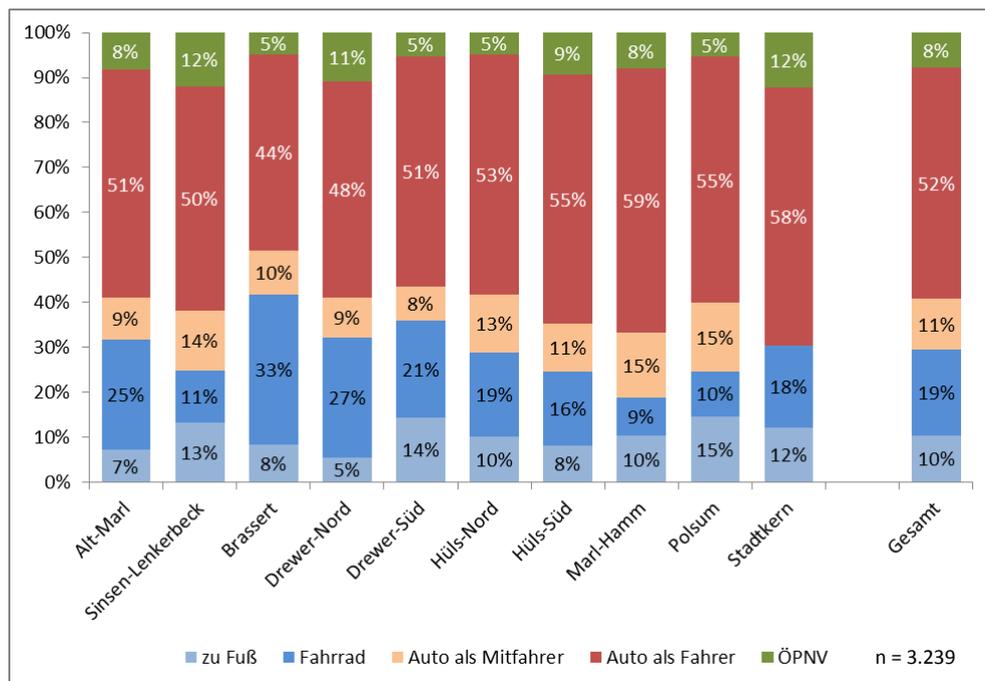


Abb. 2: Modal Split nach Stadtbezirk

Modal Split nach Wegelängen

Kurze Distanzen werden hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. In der Wegekategorie <1 km betragen die Anteile 38 % für den Fuß- und 26 % für den Radverkehr. Mit zunehmender Entfernung nimmt der Nahmobilitätsanteil zu Gunsten des MIV-Anteils ab. Bereits ab einer Wegelänge von 5 km werden keinerlei Fußwege und nur noch sehr wenige mit dem Fahrrad unternommen. Ab einer Wegelänge von 25 km steigt der ÖPNV-Anteil (insbesondere des Schienenverkehrs) zu Lasten des MIV.

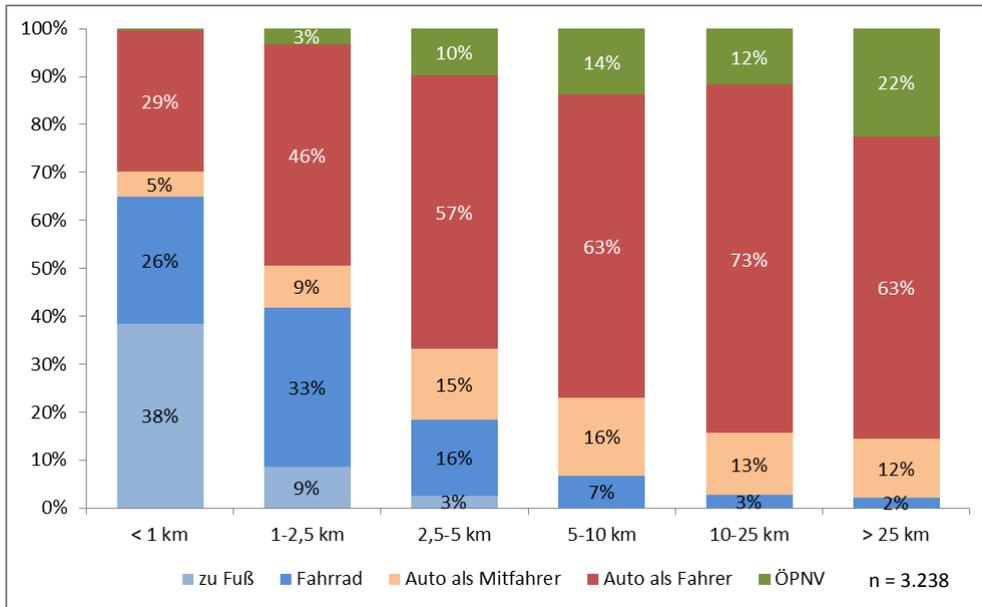


Abb. 3: Modal Split nach Wegelängen

Summenhäufigkeiten der Wegelängen

Die Darstellung der Summenhäufigkeiten zeigt den nach Reiseweiten summierten Verlauf der Verkehrsmittelwahl. Demnach existieren keine Fußwege mehr über 5 km Länge. Im Radverkehr werden 100 % in der Wegelängenklasse von 5-10 km erreicht. Aus der Grafik geht jedoch auch hervor, dass nahezu die Hälfte aller Wege mit dem PKW unterhalb von 5 km liegt. Es besteht demzufolge erhebliches Substitutionspotenzial vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

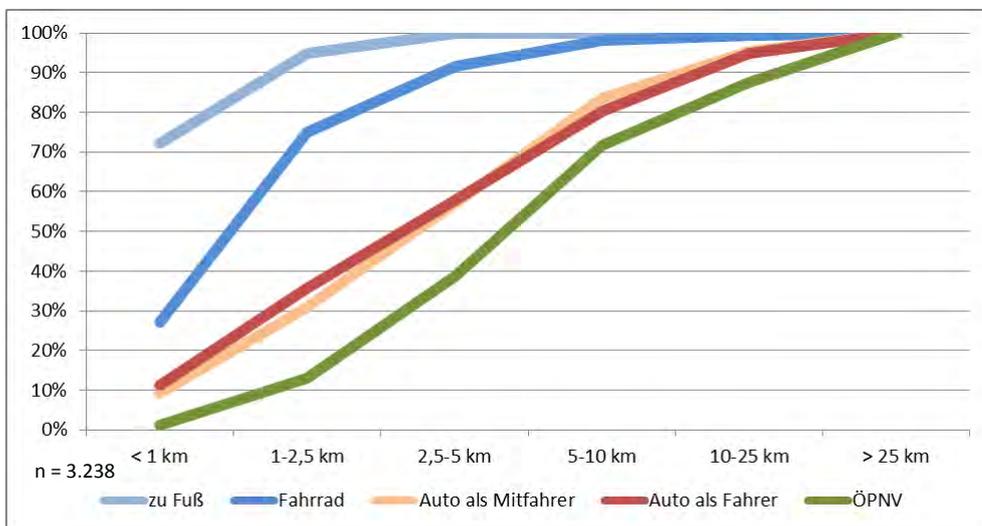


Abb. 4: Summenhäufigkeiten der Wegelängen

Modal Split nach Wegezweck

Die Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck zeigt besonders hohe MIV-Anteile in den Bereichen „Arbeiten“, „geschäftlich“ sowie Bring- und Holverkehre auf. Sie liegen bei 70-71 % (nur Selbstfahrer). Die ÖPNV- und Radverkehrsanteile liegen erwartungsgemäß im Schul- und Ausbildungsverkehr mit 32 % bzw. 39 % am höchsten. Der Fußwegeanteil ist in den Bereichen „Einkaufen“ und „Freizeit“ mit 13 % bzw. 15 % am höchsten.

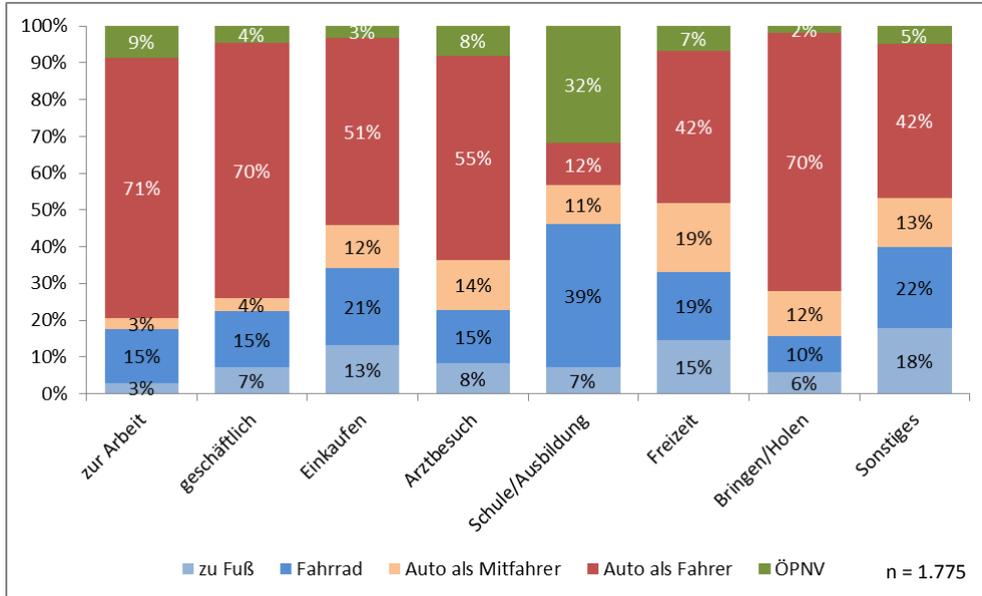


Abb. 5: Modal Split nach Wegezweck

Modal Split nach Verkehrsverflechtungen

Der Binnenverkehrsanteil an der gesamtstädtischen Mobilität liegt in Marl bei 67 %. Hier liegen der MIV- und Umweltverbundanteil nahezu bei demselben Wert (54 % bzw. 46 %). Die häufigsten außerörtlichen Quell-Ziel-Beziehungen bestehen nach Recklinghausen, Gelsenkirchen und Herten. Die Wege außerhalb des Stadtgebiets werden häufiger mit dem PKW zurückgelegt als Wege innerhalb Marls. Dies gilt auch für den ÖPNV-Anteil, der ebenfalls über dem städtischen Wert liegt.

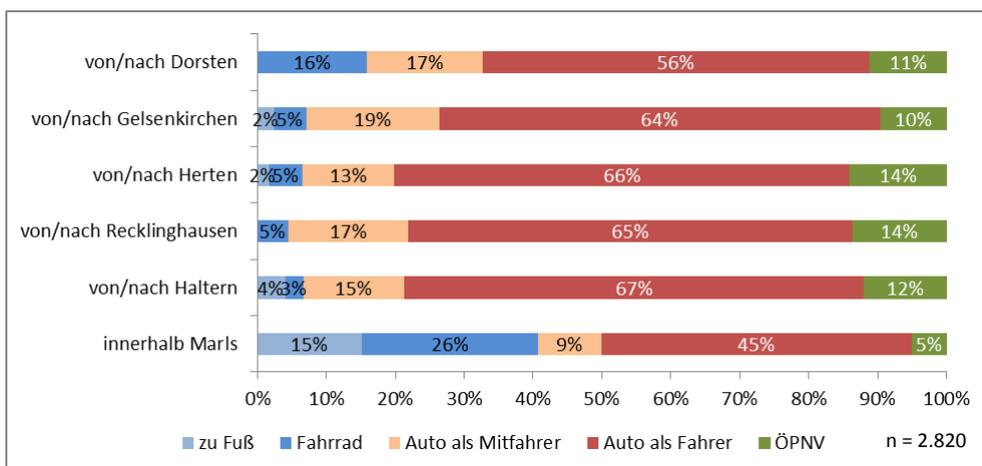


Abb. 6: Modal Split nach Verkehrsverflechtungen

Im Vergleich mit benachbarten und weiteren Referenzstädten zeigt sich für Marl ein verhältnismäßig hoher Anteil des MIV an der gesamtstädtischen Mobilität. Dieser befindet sich mit 63 % auf dem Niveau der Städte Castrop-Rauxel und Herten. Im Gegenzug ist der Radverkehrsanteil einer der höchsten im Städtevergleich. Die Werte der Städte Dorsten, Gladbeck und Haltern am See eignen sich aufgrund der mangelnden Aktualität der Daten weniger für Vergleiche und sind lediglich der Vollständigkeit halber aufgeführt.

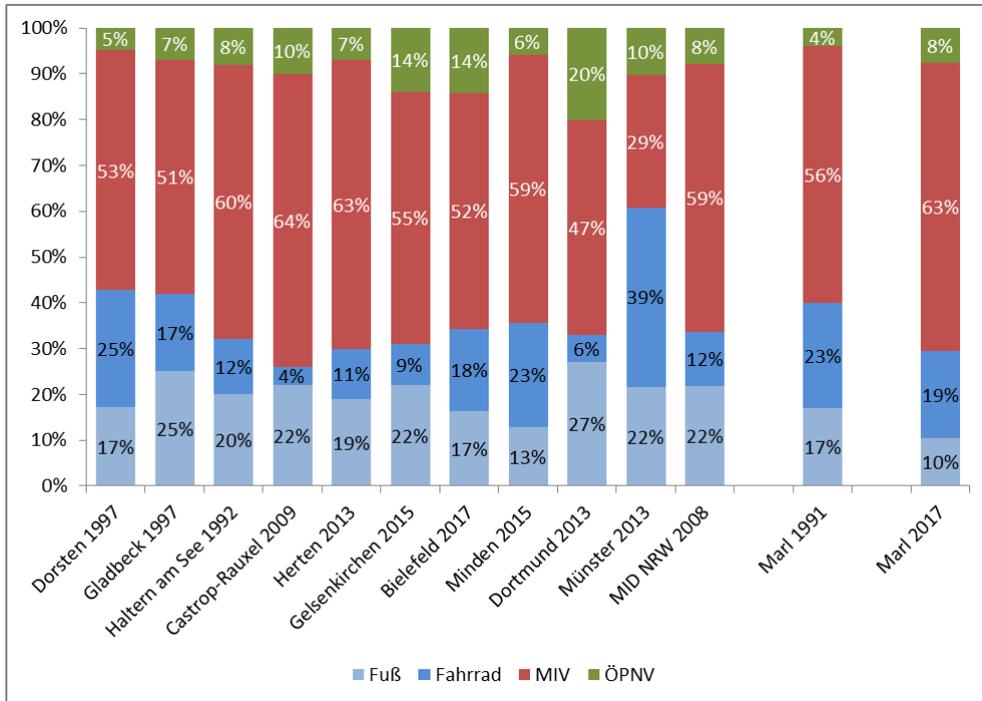


Abb. 7: Modal Split im Städtevergleich

Wegeanzahl nach Stadtbezirk

Gesamtstädtisch wurden 3.323 Wege der Marler Bevölkerung aufgenommen. Dabei beträgt die mittlere Anzahl täglicher Wege pro Person 3,43 bzw. 4,06 bei den mobilen Personen. Die Bewohner aus Brassert und Sinsen-Lenkerbeck sind mit 3,66 bzw. 3,77 täglichen Wegen am mobilsten. Die geringste Mobilität weisen die Einwohner von Marl-Hamm mit lediglich 2,79 Wegen auf.

Wegelängen

Die durchschnittliche Wegelänge der Marler Bevölkerung beträgt ca. 6 km. Die Distanzen aus beruflichen und geschäftlichen Gründen überragen den Durchschnittswert deutlich. Die mittlere Distanz der Arbeitswege beträgt knapp 11 km, die der geschäftlichen Wege über 7 km. Im Gegensatz dazu sind die Wege zum Einkaufen sehr kurz. 65 % aller Wege sind kürzer als 2,5 km.

Zweck	zur Arbeit	geschäftlich	Einkaufen	Arztbesuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges	Insgesamt
mittlere Distanz (in Metern)	10.950	7.186	3.439	4.267	5.017	5.361	4.830	4.104	5.997

Abb. 8: Mittlere Distanz nach Wegezweck

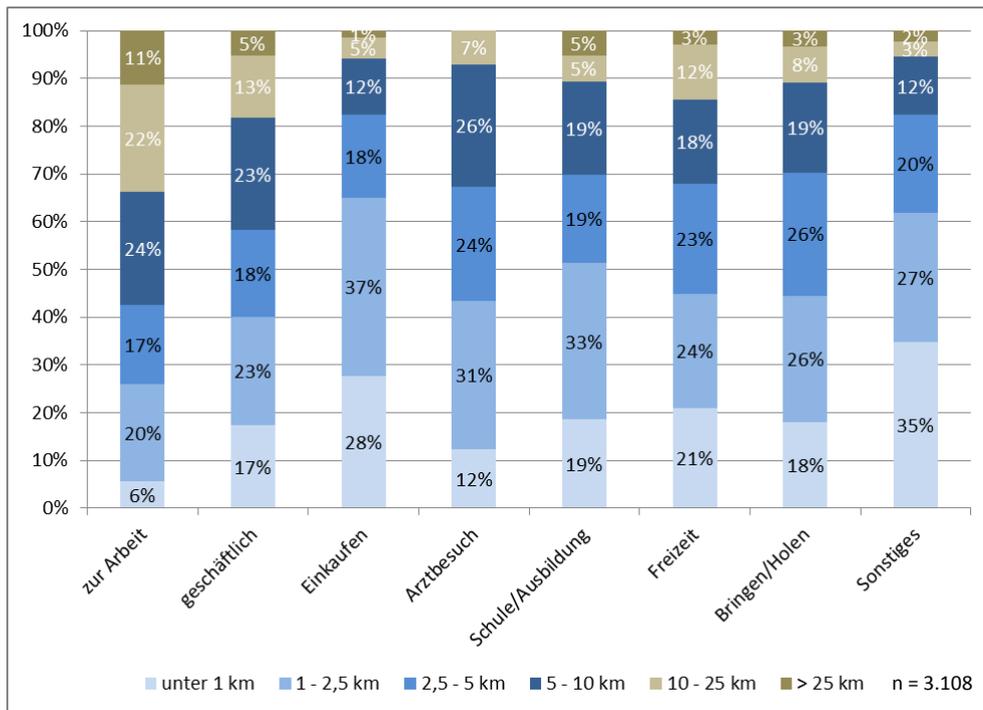


Abb. 9: Wegelängen nach Wegezweck

Durchschnittliche Wegelänge und -dauer nach Verkehrsmittel

Die ÖPNV-Wege weisen die höchste mittlere Distanz auf, insbesondere im Fern- und S-Bahnverkehr. Die Wegedauern gleichen sich jedoch aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel an, so dass die Wegedauern von Fuß- und Radverkehr sowie des MIV keine großen Unterschiede aufweisen.

Durchschnittliche Wegelänge und -dauer nach Verkehrsmittel								
	Ø Wegelängen in Meter Gesamt		Ø Wegelängen in Meter Binnenverkehr		Ø Wegedauer in Minuten Gesamt		Ø Wegedauer in Minuten Binnenverkehr	
	Mittelwert	Median	Mittelwert	Median	Mittelwert	Median	Mittelwert	Median
zu Fuß	868	595	765	584	17	15	16	15
Fahrrad	2.362	1.458	1.671	1.296	16	10	13	10
Pedelec/E-Bike	2.414	1.746	1.849	1.397	16	15	13	10
Motorrad	11.293	10.978	2.209	1.310	32	30	14	14
Auto als Fahrer	7.451	3.814	2.370	1.986	19	15	11	10
Auto als Mitfahrer	7.262	3.894	2.531	2.322	19	15	12	10
Bus	5.157	4.833	3.445	3.570	32	30	28	30
S-Bahn	16.763	16.000	3.226	3.223	60	60		
Zug	39.602	26.164			78	60		
Sonstiges	1.592	1.266	1.669	1.587	14	10	14	10
Insgesamt	6.189	2.734	2.025	1.613	20	15	13	10

Abb. 10: Durchschnittliche Wegelängen und -dauer nach Verkehrsmittel

Tägliche Mobilität

Bemessen an der Gesamtbevölkerungszahl der Stadt Marl ergibt sich ein tägliches Wegeaufkommen von knapp 300.000 Wegen. Davon entfallen ca. 187.000 Wege auf den MIV (Selbst- und Mitfahrer). Die mittlere zurückgelegte Entfernung jedes Bürgers liegt bei knapp 21 km für die ein Zeitbudget von 69 Minuten zur Verfügung steht.

Wege der Gesamtbevölkerung (hochgerechnet)							Anzahl der Wege
Wohnort	Einwohner	zu Fuß	Fahrrad	Auto als Mitfahrer	Auto als Fahrer	ÖPNV	
Alt-Marl	9.709	2.509	8.585	3.233	17.727	2.899	34.952
Sinsen-Lenkerbeck	7.733	3.878	3.333	3.946	14.558	3.469	29.184
Brassert	11.273	3.445	13.779	4.039	17.936	2.019	41.217
Drewer-Nord	8.333	1.435	7.042	2.347	12.650	2.869	26.343
Drewer-Süd	8.869	4.311	6.420	2.293	15.316	1.559	29.899
Hüls-Nord	6.632	2.312	4.254	2.959	12.208	1.110	22.844
Hüls-Süd	12.592	3.223	6.446	4.259	21.871	3.684	39.483
Marl-Hamm	9.399	2.677	2.255	3.805	15.360	2.114	26.211
Polsum	4.607	2.407	1.649	2.506	9.002	890	16.454
Stadtkern	7.654	2.721	4.082	0	12.927	2.721	22.452
Gesamt	86.801	31.095	56.762	33.579	153.633	22.907	297.975
Summe Entfernung (in Meter)		311	1.550	2.809	12.831	3.347	20.849
Summe Zeitaufwand (in Min.)		6	10	7	34	11	69

Abb. 11: Wege der Gesamtbevölkerung

Wegeverflechtungen

Der Binnenverkehrsanteil der Stadt Marl liegt bei 67 %. Die stärksten Wegeverflechtungen mit 5.000 täglichen Wegen bestehen zwischen dem Stadtkern und den benachbarten Stadtbezirken. Hinzu kommt ein gesteigertes Wegeaufkommen zwischen Drewer-Süd und Hüls-Süd, Drewer-Süd und Hüls-Nord, Alt-Marl und Brassert sowie Brassert und Drewer-Nord. Im Fußverkehr ist das Wegeaufkommen innerhalb der jeweiligen Stadtbezirke wesentlich höher als bei den übrigen Verkehrsmitteln. Ausgeprägte Quell-Ziel-Beziehungen bestehen lediglich zwischen Brassert und dem Stadtkern, Drewer-Süd und Hüls-Nord sowie zwischen Hüls-Süd und Hüls-Nord. Das innerstädtische Wegeaufkommen im Radverkehr konzentriert sich am stärksten auf die Wege zwischen Brassert und Alt-Marl sowie Brassert und Drewer-Nord. Der MIV deckt größere Distanzen ab, insbesondere zwischen Brassert und Alt-Marl sowie Drewer, Hüls und dem Stadtkern. In den Randbereichen sticht zusätzlich die Verbindung zwischen Hüls-Süd und Sinsen-Lenkerbeck hervor. Das Gesamtverkehrsaufkommen im innerstädtischen ÖPNV ist dagegen schwach

ausgeprägt. Signifikante Quell-Ziel-Beziehungen bestehen zwischen dem Stadtkern und Drewer-Nord sowie zwischen dem Stadtkern und Hüls-Süd.

Vergleich mit der Haushaltsbefragung 1991

Die letzte Erhebung der Verkehrsmittelwahl in Marl datiert aus dem Jahr 1991. Damals wurden die Daten zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) für das Jahr 1993 erhoben. Anhand einer mündlichen Passantenbefragung in den Stadtteilzentren von Brassert, Hüls und am Marler Stern, einer schriftlichen Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten sowie einer Querschnitt- und Knotenstromzählung im Kfz-Verkehr an ausgewählten Straßenquerschnitten und Knotenpunkten wurden Verkehrserhebungen durchgeführt. Insgesamt sind die Daten von 3.300 Personen über ca. 11.000 Wege erfasst worden, die eine signifikante Aussage über das Verkehrsverhalten der Marler Bevölkerung erlaubt (vgl. VEP Marl 1993: 3-1 f.). Es gilt jedoch zu beachten, dass 1991 zum Zeitpunkt der Erhebung rund 91.000 Menschen in Marl lebten (vgl. VEP Marl 1993: 3-16). Im Jahr 2017 ist die Einwohnerzahl auf gut 86.000 Bewohner zurückgegangen. Des Weiteren beziehen sich die Ergebnisse aus der aktuellen Erhebung auf Personen ab 6 Jahren. 1991 lag das Mindestalter zur Teilnahme an der Befragung bei 10 Jahren.

Der Vergleich mit den aktuellen Daten zeigt eine Erhöhung des MIV-Anteils von 56 % auf 63 % sowie einen Rückgang des Fußverkehrsanteils von 17 % auf 10 % und im Radverkehr von 23 %⁴ auf 19 %. Lediglich der ÖPNV-Anteil hat sich 2017 von 4 % auf 8 % verdoppelt.

Im VEP wurden drei Szenarien (Status-Quo, Trend, Ökologie) für das Jahr 2000 aufgestellt, in denen die weitere Entwicklung in der Verkehrsmittelwahl prognostiziert wurde. Im Jahr 2017 lässt sich feststellen, dass in fast allen Belangen der Status-Quo eingetreten ist und sich der MIV-Anteil sogar über die prognostizierten 62 % auf 63 % erhöht hat. Der Fuß- und Radverkehrsanteil ist von den angenommenen 35 % auf 29 % gesunken und lediglich der ÖPNV-Anteil hat sich entgegen der Prognose von knapp 4 % auf 8 % erhöht (vgl. VEP Marl 1993: 4-7).

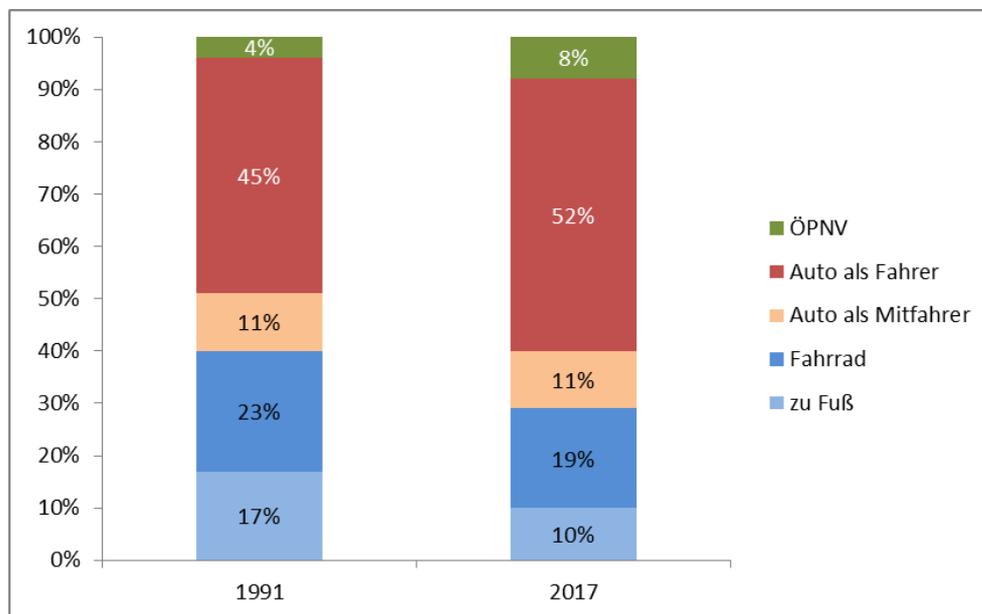


Abb. 12: Gegenüberstellung der Modal-Split-Werte für Marl aus den Jahren 1991 und 2017

⁴ 1991 sind Mofas im Radverkehrsanteil inbegriffen, 2017 im motorisierten Individualverkehr (MIV). Dies ist beim Vergleich der beiden Werte zu beachten und mildert die Senkung des Radverkehrsanteils um vier Prozentpunkte von 23 % auf 19 % ab.

Zusatzfragebogen – Bewertung und Verbesserung der Verkehrsangebote

Im Vergleich der unterschiedlichen Verkehrsmittel schneiden die Angebote im Fußverkehr und MIV mit 2,59 bzw. 2,99 am besten ab. Die Bewertungen der ÖPNV- und Radinfrastruktur fielen hingegen mit 3,21 bzw. 3,52 negativer aus.

Stadtbezirk	Ø Fußverkehr	Ø Radverkehr	Ø ÖPNV	Ø Autoverkehr
Alt-Marl	2,50	3,60	3,29	3,14
Sinsen-Lenkerbeck	2,54	3,57	2,80	2,71
Brassert	2,92	3,63	3,12	2,76
Drewer-Nord	2,47	3,21	3,46	3,17
Drewer-Süd	2,45	3,09	3,07	2,74
Hüls-Nord	2,70	3,84	3,28	3,21
Hüls-Süd	2,44	3,47	2,96	2,87
Marl-Hamm	2,37	3,58	3,44	3,31
Polsum	2,89	3,49	3,66	3,12
Stadtkern	2,25	4,33	3,33	3,29
Gesamt	2,59	3,52	3,21	2,99

Abb. 13: Gesamtbewertung der Verkehrsangebote
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Verbesserungsbedarfe werden sowohl im Fuß- als auch im Radverkehr, vor allem im Zustand der Geh- und Radwege, gesehen (jeweils 43 %). Im ÖPNV sind es hingegen die Fahrpreise (24 %) und eine kürzere Taktung der Buslinien (20 %). Im MIV werden wiederum Optimierungen im Zustand der Straßen vorgeschlagen (39 %) sowie die Einrichtung einer „grünen Welle“ (28 %), wenn dies die Gegebenheiten zulassen.

Rang	Verbesserungsbedarf	Nennungen (absolut)	Art
1	Zustand der Radwege	347	Rad
2	Zustand der Gehwege	340	Fuß
3	Zustand der Straßen	332	Auto
4	Grüne Welle	237	Auto
5	Fahrpreise	195	ÖPNV
6	Trennung vom Autoverkehr	171	Rad
7	Kürzere Takte	160	ÖPNV
8	Beleuchtung	148	Fuß
9	Erweiterung des Busnetzes	135	ÖPNV
10	Parkplatzangebot	122	Auto

Abb. 14: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Nennungen (absolut)

2. Vorbereitung und Durchführung der Befragung

Im Zeitraum von Mitte September (1. Erhebungswelle Kalenderwoche 38/39, Dienstag 19.09.2017 und 26.09.2017) bis Mitte Oktober 2017 (Nacherhebung Kalenderwoche 42, Dienstag 17.10.2017 und Donnerstag 19.10.2017) wurde in Marl eine repräsentative Haushaltsbefragung durchgeführt. In der ersten Erhebungswelle wurden 3.000 Fragebögen verteilt. Die Zielgröße des Rücklaufs betrug 430, um bei einer angenommenen durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,0 die Rückantwort von 860 Personen zu erhalten. Dies entspricht einer Stichprobengröße von 1 % der Gesamtbevölkerung und erlaubt mit einer statistischen Sicherheit von 95 % für die Gesamtstadt repräsentative Aussagen. Für die Teilnehmenden bestand die Möglichkeit den Haushaltsfragebogen schriftlich-postalisch, online oder per Telefon zu beantworten. Aufgrund einer zu geringen Rücklaufquote während der ersten Erhebungswelle (Rücklauf 392 Fragebögen), erfolgte im Oktober 2017 der Versand von zusätzlichen 700 Fragebögen. Letztendlich wurde die statistische Sicherheit mit insgesamt 477 eingegangenen Fragebögen, einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,11 und 994 befragten Personen gewährleistet (Rücklaufquote 12,9 %). Die Auswertung der Mobilitätsbefragung erfolgte dabei zu Basisdaten der Stichproben (Haushaltsgröße, Altersstruktur, Berufstätigkeit) sowie zu Verkehrsmittelverfügbarkeiten und Wegeauswertungen (Anzahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Wegezweck, Ziele).

2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die ausgewählten Haushalte erhielten jeweils einen Haushalts- und einen Personenfragebogen sowie einen Bogen für ein Wegeprotokoll und einen Zusatzfragebogen. Ersterer enthielt Angaben über die Anzahl der ständig im Haushalt lebenden Personen, die Fahrzeugausstattung, die Fahrzeugnutzung und die Entfernung zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV. Im Personenfragebogen wurden Angaben zum Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen der letzten zehn Jahre, Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz sowie Pedelec/E-Bike-Besitz und die Verkehrsmittelverfügbarkeit abgefragt. Das Wegeprotokoll diente zur Dokumentation der Mobilität. Hier wurden Angaben zum Start- und Zielort, die Dauer des Weges sowie die dabei genutzten Verkehrsmittel und der Wegezweck abgefragt. Im Zusatzfragebogen konnten die verschiedenen Verkehrsangebote bewertet und Verbesserungsvorschläge getätigt werden.

2.1.1 Erhebungszeitraum

Für den Zeitraum der Erhebung wurden zwei Stichtage im September 2017 ausgewählt. Aufgrund einer zu geringen Rücklaufquote in der ersten Erhebungsphase wurden im Oktober 2017 zwei weitere Stichtage ausgewählt, um die statistische Sicherheit zu gewährleisten.

2.1.2 Stichtage

Als Stichtage wurden zunächst zwei Dienstage im September 2017 ausgewählt. Hinzu kamen ein weiterer Dienstag sowie Donnerstag im Oktober 2017.

1. Erhebungswelle:

Kalenderwoche 38, Dienstag 19.09.2017, Kalenderwoche 39, Dienstag 26.09.2017

2. Erhebungswelle/ Nacherhebung:

Kalenderwoche 42, Dienstag 17.10.2017 und Donnerstag 19.10.2017

2.1.3 Stichprobe

Die Stichprobenziehung erfolgte mittels eines Clusterprinzips. Auf diese Weise konnten Personen aus unterschiedlichen Siedlungsstrukturen (dorfähnliche Struktur, solitäre Stadtteile, Stadtrand und Stadtmitte) befragt werden. In der ersten Erhebungswelle im September wurden 3.000 Fragebögen verteilt. Die Zielgröße des Rücklaufs betrug 430, um bei einer angenommenen durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,0 die Rückantwort von 860 Personen zu erhalten. Das ausgewiesene Ziel entspricht einer Stichprobengröße von 1 % der Gesamtbevölkerung Marls und erlaubt mit einer statistischen Sicherheit von 95 % für die Gesamtstadt repräsentative Aussagen treffen zu können. Das Ziel wurde in der ersten Erhebungswelle verfehlt (Rücklauf 392 Fragebögen), so dass im folgenden Monat Oktober weitere 700 Fragebögen versandt wurden. Nach der zweiten Erhebungsphase belief sich die Anzahl eingegangener Fragebögen auf insgesamt 477 (Rücklaufquote insgesamt: 12,9 %). Somit können aus den erhobenen Daten verlässliche Aussagen zu den Basisdaten der Haushalte, der Verkehrsmittelverfügbarkeit und -wahl sowie zu Wegeanzahl, -zwecken und -zielen getroffen werden.

2.2 Information der Einwohner

Neben den Mitteilungen zur Durchführung der Befragungen in der lokalen Presse hatten die Bürger der Stadt auch während des Zeitraums der Befragungen, die Möglichkeit sich online über Zweck und Vorgehensweise zu informieren. Dies war auf der Homepage der Stadtverwaltung möglich. Hier erhielten die Interessierten noch einmal Auskunft über den Ablauf, den Nutzen und das Ziel der Befragung. Zudem stand den ausgewählten Haushalten dort der Link zur Verfügung, um die Haushaltsbefragung online über einen persönlichen Code auszufüllen.

Die Teilnehmer hatten bei Angabe Ihres persönlichen Codes und Ihrer Telefonnummer die Möglichkeit an einem Gewinnspiel teilzunehmen. 269 Personen nahmen teil und versuchten einen Preis zu erzielen. Die Verlosung der zahlreichen Preise, von einem Ticket 2000 der Vestischen Straßenbahn über kostenlose Sicherheitstrainings auf dem ADAC-Verkehrsübungsplatz bis zu einer Vielzahl weiterer attraktiver Sachpreise, hatte zum Ziel, die Teilnahmebereitschaft an der Befragung zu erhöhen und ein Bewusstsein für verkehrliche Themen durch schaffen. Über die städtische Webseite wurden auch die Gewinner des Gewinnspiels bzw. die Gewinnercodes veröffentlicht und die Gewinne schließlich persönlich übergeben.

Der Auftragnehmer betreute darüber hinaus während des gesamten Befragungszeitraums eine Telefonhotline.

3. Befragungsmethodik

Die Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an das MiD- und SrV-Design durchgeführt. Die angeschriebenen Haushalte wurden deshalb gebeten, für einen Stichtag alle außerhäuslichen Wege und Ziele (inkl. Abgangs- und Ankunftszeiten) sämtlicher Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren zu protokollieren und das bzw. die jeweils genutzten Verkehrsmittel zu benennen.

3.1 Erhebungsbogen

Der Fragebogen der Haushaltsbefragung zur Mobilität in Marl orientiert sich an den Standards der MiD- und SrV-Befragungen und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen.⁵ Die Inhalte

⁵ Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u.a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten Erhebungen (MiD, SrV) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z.B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik und bestimmte

der Befragung sind somit auch konform mit den AGFS-Richtlinien für Mobilitätsbefragungen und die Ergebnisse lassen den standardisierten Vergleich mit anderen Kommunen zu sowie den Vergleich mit vorherigen Erhebungen zur Ermittlung der Trends im Nutzerverhalten.

Zusätzliche Erhebungsmerkmale, welche sich speziell auf die Mobilität in der Stadt richten, werden auf der letzten Seite des Bogens erfragt. Bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung waren die Bürger aufgefordert die Verkehrsangebote zu bewerten und Verbesserungsbedarfe zu nennen.

Der Befragungsbogen besteht aus folgenden vier unterschiedlichen Teilen:

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<u>Angaben zum Haushalt:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl aller im Haushalt ständig lebenden Personen ▪ Fahrzeugausstattung des Haushalts ▪ Fahrzeugnutzung des Haushalts ▪ Entfernung zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV 	<u>Angaben zu den Personen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alter, Geschlecht, Beschäftigung der Personen über 10 Jahre ▪ Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pedelec/E-Bike-Besitz ▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit 	<u>Dokumentation der Mobilität:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit) ▪ Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck 	<u>Bewertung der Verkehrsangebote:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bewertung des Angebots im Bereich Fuß- und Radverkehr, MIV und ÖPNV ▪ Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmitteln

Abb. 15: Befragungsinhalte

3.2 Datenerfassung und -grundlagen

In der Haushaltsbefragung wurde insgesamt mit Einbezug der Nachverteilung der Unterlagen ein Rücklauf von 12,9 % erzielt. Die nach Stadtteilen differenzierte Verteilung erlaubt einen Vergleich der Rücklaufquoten auf Stadtbezirksebene. Der höchste Rücklauf konnte in den Stadtteilen Alt-Marl (26 %) und Polsum (24 %) erreicht werden. In Drewer-Nord und im Stadtkern betrug der Rücklauf dagegen nur 5 % bzw. 3 %.⁶

Stadtteil	Art			Rücklauf gesamt	Unterlagen verteilt	Rücklaufquote
	postalisch	online	telefonisch			
Alt-Marl	81	3	2	86	334	26%
Sinsen-Lenkerbeck	57		2	59	262	23%
Brassert	47		1	48	543	9%
Drewer-Nord	27	3		30	562	5%
Drewer-Süd	47		1	48	287	17%

inhaltliche Mindestanforderungen. Sämtliche Vorgaben sind in der vorliegenden Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität der Stadt Marl erfüllt.

⁶ Aufgrund der geringen Rücklaufquote im Stadtkern (3 %) sind die Ergebnisse nicht repräsentativ und stellen keine Vergleichswerte dar.

Hüls-Nord	36		1	37	455	8%
Hüls-Süd	50	2		52	417	12%
Marl-Hamm	31	3	1	35	263	13%
Polsum	65	2	1	68	280	24%
Stadtkern	5	2	2	9	297	3%
Gesamt	446	15	11	472	3.700	13%
Nicht zuzuordnen	5			5		
				100%		

Abb. 16: Rücklauf auf Stadtbezirksebene

3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe

Vor der rechnergestützten Erfassung der Daten mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Hierbei wurde insbesondere auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine möglichst vollständige Fehlerkorrektur geachtet. Typische Fehlerquellen lassen sich wie folgt kategorisieren:

- **Fehler bzw. unvollständige Angaben** beim Ausfüllen durch die Befragten: Lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll (keine Zeit-, Ziel-, Wegezweck- oder Verkehrsmittelangaben), oftmals u.a. fehlende „nach Hause“-Wege sowie nichtnachvollziehbare Zeit- und Zielangaben
- **Codierungsfehler:** falsche oder fehlende Codierungen, fehlende Ergänzungen, insbesondere bei den Heimwegen
- **Eingabefehler:** fehlerhafte Eingabe bei der rechnergestützten Dateneingabe, insbesondere durch „Zahlendreher“

3.2.2 Datenauswertung

Die Auswertung der Daten erfolgt auf drei verschiedenen Ebenen: Haushaltsebene, Personenebene und Wegeebene⁷. Dies erfolgt aufgrund dessen, dass nicht alle Haushaltsmitglieder alle Fragen des Fragebogens ausfüllen sollten, sondern einige der abgefragten Aspekte nur durch ein Haushaltsmitglied beantwortet werden sollten.

⁷ Die Haushaltsbefragung liefert lediglich Erkenntnisse über die Wege, die durch die Bewohner der Städte unternommen wurden. Der Zielverkehr von anderen Orten in die Stadtbezirke Marls durch nicht Ortsansässige erschließt sich nicht aus der Befragung.

4. Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, -struktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit⁸ auf Gesamtstadtebene und die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren.

4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Marl beträgt 2,11. Die Familien- und Einpersonenhaushalte sind in der Stichprobe leicht unterrepräsentiert, während die Klasse der 2-Personen-Haushalte dominiert. In den verschiedenen Stadtbezirken variiert die Haushaltsgröße jedoch von 1,96 in Drewer-Süd und 2,26 in Polsum. Mit zunehmender Siedlungsdichte ist die durchschnittliche Haushaltsgröße erfahrungsgemäß niedriger einzuschätzen.

Durchschnittliche Haushaltsgrößen nach Stadtbezirk			
Stadtbezirk	Anzahl der Haushalte	Anzahl der Personen	Durchschnittliche Haushaltsgröße
Alt-Marl	86	184	2,14
Sinsen-Lenkerbeck	59	122	2,07
Brassert	48	96	2,00
Drewer-Nord	30	63	2,10
Drewer-Süd	48	94	1,96
Hüls-Nord	37	77	2,08
Hüls-Süd	52	117	2,25
Marl-Hamm	35	72	2,06
Polsum	68	154	2,26
Stadtkern	9	15	1,67
Gesamt	472	994	2,11

Abb. 17: Durchschnittliche Haushaltsgrößen nach Stadtbezirk

Mit 58 % haben überwiegend 2-Personen-Haushalte an der Befragung in Marl teilgenommen. Der Anteil der Ein-Person-Haushalte beträgt 21 %, der 3-Personen-Haushalte 12 %, der 4-Personen-Haushalte 7 % und die Haushalte mit 5 oder mehr Personen belaufen sich auf 2 %. In den Stadtbezirken Brassert und Drewer-Süd gibt es signifikante Unterschiede in der Haushaltsgrößenverteilung. Der Anteil der Ein-Person-Haushalte liegt hier mit 33 % bzw. 35 % über dem gesamtstädtischen Wert von 21 %. Dagegen sind die 2-Personen-Haushalte in Brassert (42 %) und Drewer-Süd (48 %) weniger vertreten als im stadtweiten Vergleich. Im Gegenzug dazu sind die Werte in den Bezirken Sinsen-Lenkerbeck (66 %), Hüls-Nord (68 %) und in Polsum (69 %) wesentlich höher als im Durchschnitt. Den gesamtstädtischen Wert von 21 % für Familienhaushalte übertreffen unterdessen die Stadtbezirke Brassert (25 %) sowie Drewer-Nord und Hüls-Süd (jeweils 27 %).

⁸ Erfahrungsgemäß sind die Strukturdaten auf Haushalts- und Personenebene der Stichprobe nicht deckungsgleich mit denen der Grundgesamtheit (Der Anteil der 1-Personen-Haushalte ist beispielsweise in der Stichprobe dieser Befragung geringer als in der städtischen Grundgesamtheit. Um die Rückantworten dieser Personengruppe in dem richtigen Maße zu berücksichtigen, müssen deren Antworten mit einem Gewichtungsfaktor versehen werden).

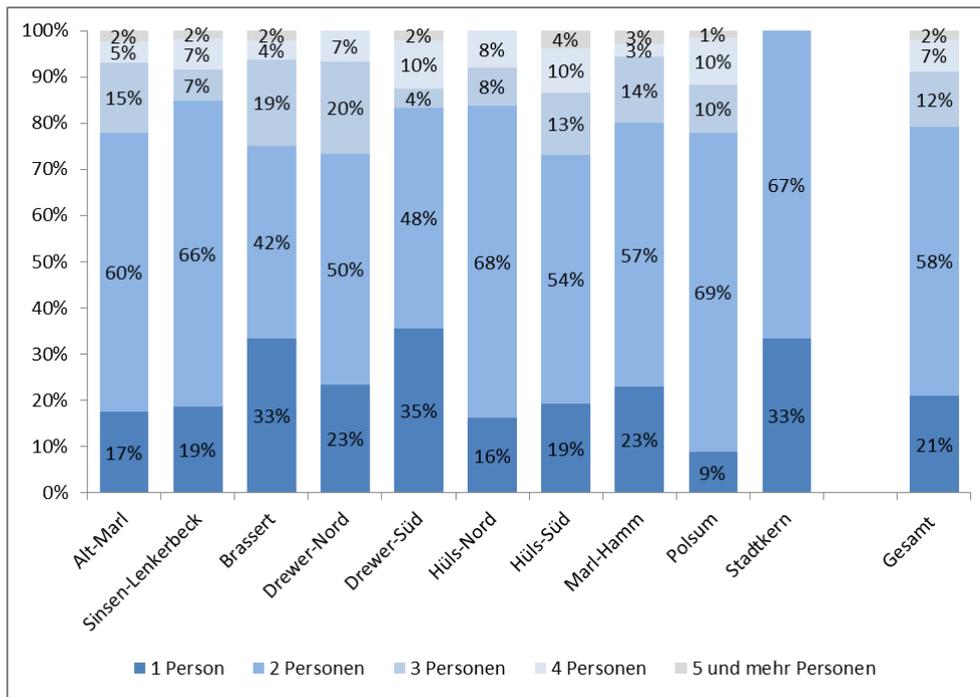


Abb. 18: Haushaltsgrößenverteilung nach Stadtbezirken
(Auswertung auf Haushaltsebene)

4.2 Geschlecht

In der Stichprobe sind Frauen und Männer nahezu gleich vertreten. Das Verhältnis liegt bei 52 % Frauen zu 48 % Männer. Ein überproportional hoher Frauenanteil ist in den Stadtbezirken Sinsen-Lenkerbeck und Drewer-Süd festzustellen.

Geschlecht nach Stadtbezirk			
Stadtbezirk	Geschlecht		n = 945
	weiblich	männlich	Gesamt
Alt-Marl	89	86	175
Sinsen-Lenkerbeck	64	53	117
Brassert	43	45	88
Drewer-Nord	31	30	61
Drewer-Süd	50	39	89
Hüls-Nord	38	36	74
Hüls-Süd	59	50	109
Marl-Hamm	36	33	69
Polsum	78	72	150
Stadtkern	6	7	13
Gesamt	494	451	945

Abb. 19: Geschlecht nach Stadtbezirk (Auswertung auf Personenebene)

4.3 Altersstruktur

An der Befragung konnten Personen ab 6 Jahren teilnehmen. Die Altersstruktur der Stichprobe entspricht annähernd der Grundgesamtheit. Lediglich die Altersgruppe der 25- bis 39-Jährigen weicht hiervon ab, so dass diese mittels Gewichtungsfaktoren an die Gruppengesamtheit angeglichen wird. Die dominierende Altersklasse stellt die Gruppe der 40-59-Jährigen dar (33 %).

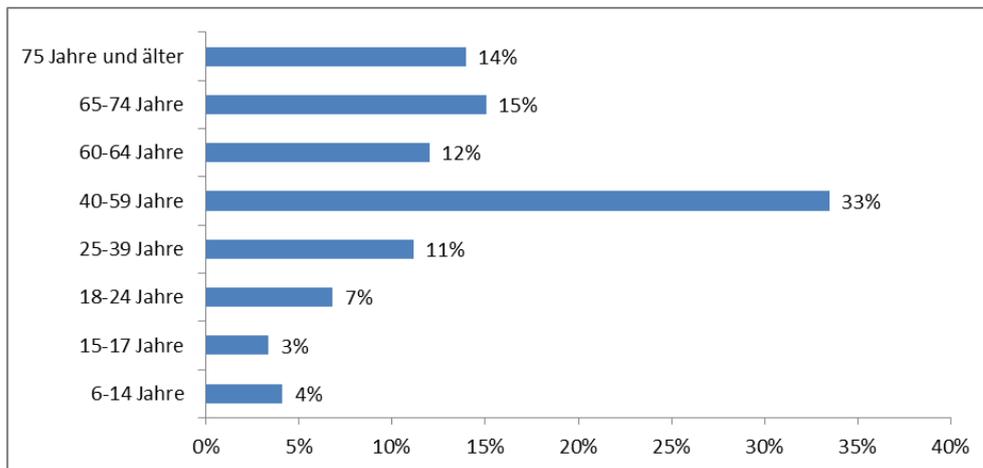


Abb. 20: Altersstruktur Stichprobe

Das Mobilitätsverhalten von Kindern unter 6 Jahren ist größtenteils fremdgesteuert und wird deshalb nicht in der Erfassung der Wege berücksichtigt. Insgesamt leben in 5,8 % der befragten Haushalte Kinder, die jünger als 6 Jahre sind (insgesamt 27 Kinder unter 6 Jahren).

Kinder unter 6 Jahren im Haushalt					
Wohnort		Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	Gesamt
Alt-Marl	Anzahl	82	2	2	86
Sinsen-Lenkerbeck	Anzahl	56	2	1	59
Brassert	Anzahl	43	5	0	48
Drewer-Nord	Anzahl	27	3	0	30
Drewer-Süd	Anzahl	44	3	1	48
Hüls-Nord	Anzahl	35	2	0	37
Hüls-Süd	Anzahl	50	1	1	52
Marl-Hamm	Anzahl	34	1	0	35
Polsum	Anzahl	65	3	0	68
Stadtkern	Anzahl	9	0	0	9
Stadt Marl	Anzahl	445	22	5	472
	in %	94,3	4,7	1,1	100,0

Abb. 21: Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadtbezirk
(Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahre)

4.4 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Stadtbezirke sowie der Gesamtstadt auf. Dies gilt insbesondere für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. Erfahrungsgemäß nehmen etwa 2-Personen-Haushalte generell häufiger an Befragungen teil als Ein-Person-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften nicht ein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der städtischen Bevölkerung angepasst werden.⁹

4.5.1 Haushaltsgröße – Abgleich

Beim Vergleich der Haushaltsgrößen fällt auf, dass der Anteil der 2-Personen-Haushalte weit über der Grundgesamtheit liegen. Die Ein-Person-Haushalte sind dagegen deutlich unterrepräsentiert, wohingegen die Familienhaushalte nur leicht unterhalb der Grundgesamtheit liegen. Die Bildung eines Gewichtungsfaktors „Haushaltsgröße“ war demzufolge erforderlich.

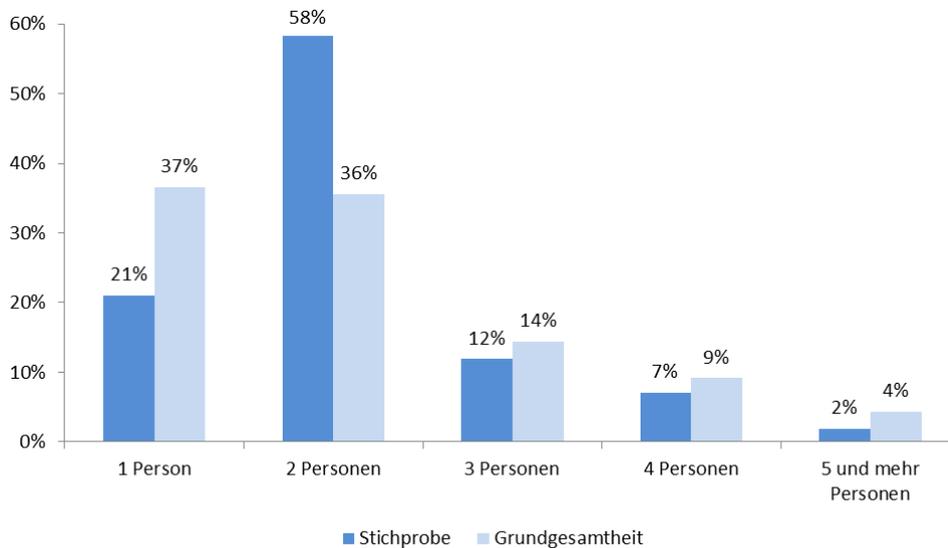


Abb. 22: Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Haushaltsebene)

⁹ Die Gewichtung mittels der beiden Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur erfolgte auf Stadtbezirksebene.

4.5.2 Altersklassen – Abgleich

Die Altersstruktur der Stichprobe entspricht annähernd der Grundgesamtheit. Überrepräsentierte Altersklassen bilden die 60 bis 74-Jährigen, während insbesondere die Gruppe der 25-39-Jährigen unterhalb der Grundgesamtheit liegen. Aus diesem Grund erfolgte auch im Fall der Altersklassen die Bildung eines Gewichtungsfaktors.

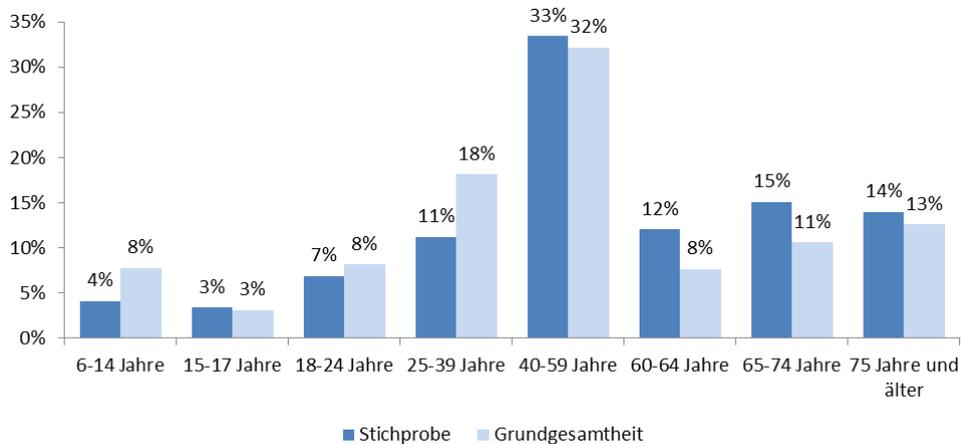


Abb. 23: Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

4.5 Gewichtung nach Haushaltsgröße und Altersstruktur

Bei der Auswertung der Basisdaten der Stichprobe wurde ersichtlich, dass Abweichungen von der Grundgesamtheit und der Stichprobe in Bezug auf Haushaltsgröße und Altersstruktur bestehen. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen beiden Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mittelwert dieser beiden Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die vorgenommene Gewichtung kann es in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

5. Verkehrsmittelverfügbarkeit

Für die Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Marler Bevölkerung wurde im Personenfragebogen die Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie der Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz ermittelt. Die Ergebnisse werden in den nachfolgenden Kapiteln dargestellt.

5.1 PKW-Besitz und -Verfügbarkeit

In Marl existiert mit 85 % PKW-Besitz der Haushalte einen hohen Motorisierungsgrad. Lediglich 15 % der Haushalte verfügen über keinen privaten PKW, dagegen besitzen rund 38 % der Haushalte sogar mehr als einen PKW. Die Besitzquote liegt demnach bei 1,3 PKW pro Haushalt. Die Besitzquote von Motorrädern/-rollern/Mofas liegt hingegen deutlich darunter. Lediglich ca. 13 % der Haushalte besitzen ein solches Fortbewegungsmittel.

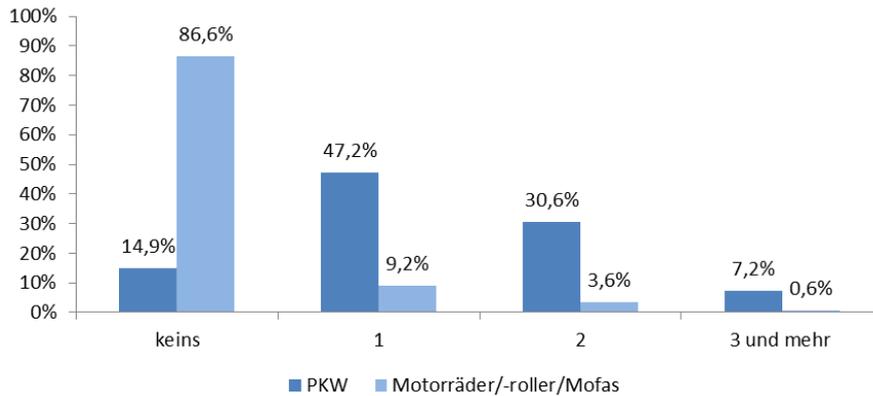


Abb. 24: PKW- und Motorrad-/rollerbesitz je Haushalt

Die letzte umfangreiche Datenerhebung zur Verkehrsnachfrage in Marl datiert aus dem Jahr 1991. Die Bevölkerungszahl lag zu diesem Zeitpunkt bei rund 91.000 Einwohnern (2017: 86.000 Einwohner). Im Rahmen des damaligen Verkehrsentwicklungsplans (VEP) wurden bestehende Datensätze ausgewertet sowie eigene Erhebungen, Haushaltsbefragungen und Verkehrszählungen durchgeführt.¹⁰ Der Motorisierungsgrad war 1991 niedriger als 2017. Damals lag die Besitzquote bei 1,15 gegenüber 1,3 PKW je Haushalt im Jahr 2017 (vgl. VEP Marl 1993: 3-8).

Entscheidend ist jedoch nicht nur der Besitz eines PKW, sondern vor allem der Zugriff auf eben jenen am Stichtag der Befragung. In Marl verfügen demnach 87 % der befragten Personen ab 18 Jahren, die im Besitz eines Führerscheins sind, über einen PKW am Stichtag. 13 % der Befragten können hingegen auf keinen PKW zurückgreifen. Im solitären Stadtbezirk Polsum liegt der Wert mit 94 % über dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 87 %. Demgegenüber steht der niedrigste Wert mit 79 % PKW-Verfügbarkeit in Drewer-Nord. 1991 betrug die PKW-Verfügbarkeit lediglich 60 %, wobei sich der Wert auf sämtliche Altersklassen bezieht (vgl. VEP Marl 1993: 3-7).

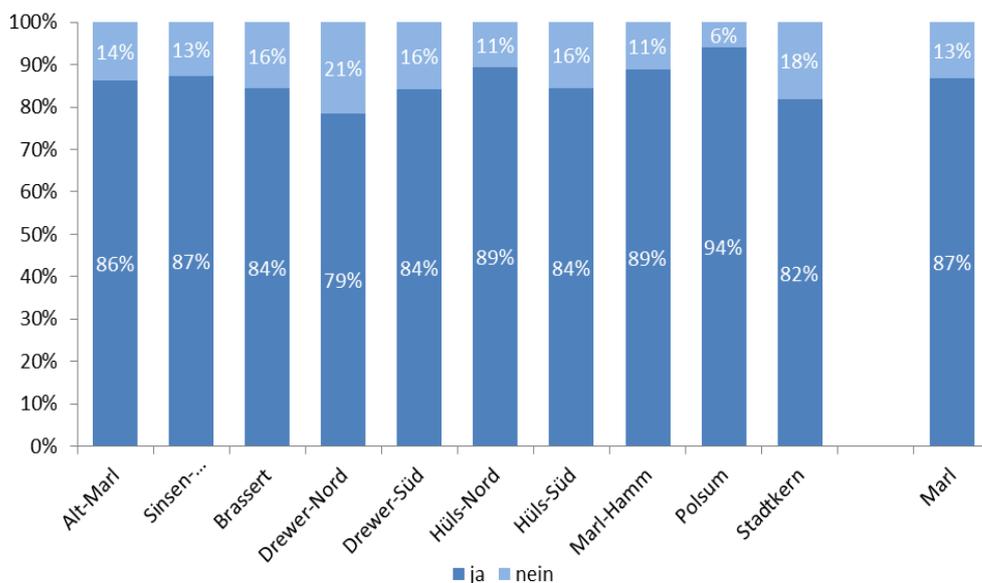


Abb. 25: PKW-Verfügbarkeit der befragten Personen ab 18 Jahre am Stichtag

¹⁰ Die Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung 1991 beziehen sich auf die Marler Bevölkerung ab einem Alter von 10 Jahren (2017: ab 6 Jahren).

5.2 Besitz von Fahrrädern

Die Fahrradbesitzquote liegt bei 1,8 je Haushalt. 74 % der befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung. 51 % verfügen sogar über zwei oder mehr Fahrräder.

Mit 16 % besitzt bereits ein hoher Anteil an Haushalten mindestens ein Elektrofahrrad. Es ist ein allgemeines Wachstum im Segment der Elektrofahrräder festzustellen, so dass dieser Anteil zukünftig weiter ansteigen und zur Substitution von herkömmlichen Fahrrädern beitragen könnte.

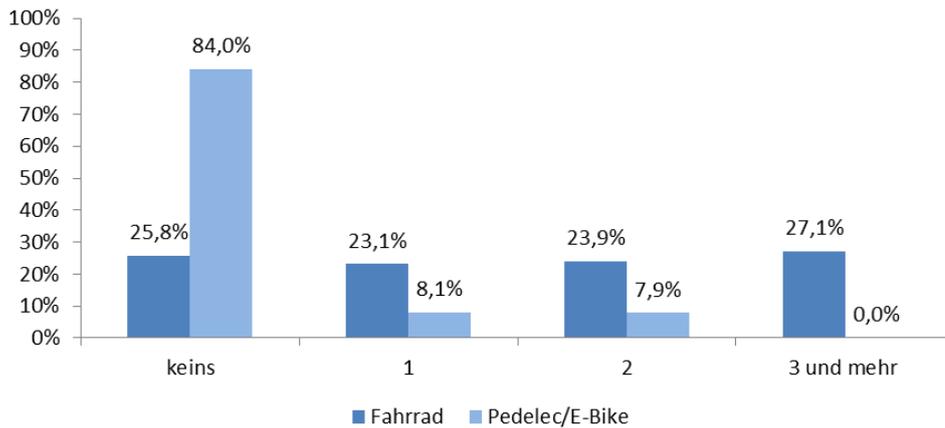


Abb. 26: Fahrrad- und Pedelec/E-Bike-Besitz je Haushalt

Die Fahrradverfügbarkeit am Stichtag liegt mit 84 % unterhalb der PKW-Verfügbarkeit von 87 %. In den Stadtteilen Brassert und Hüls-Nord liegt der Anteil mit 89 % bzw. 90 % über dem städtischen Mittelwert von 84 %. Am niedrigsten ist der Wert mit 70 % in Drewers-Süd.

Etwa 84 % der Marler verfügen demnach über ein Fahrrad an dem Stichtag der Erfassung. Zum Vergleich: Der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1993 gibt eine Fahrradverfügbarkeit von 834 Rädern auf 1.000 Einwohner an. Die Quote liegt annähernd gleich, doch bedenkt man, dass bei der damaligen Erhebung Mofas und Motorroller gemeinsam mit Fahrrädern in der Kategorie „Zweiräder“ erfasst wurden, kann man davon ausgehen, dass die Besitzquote leicht angestiegen ist.

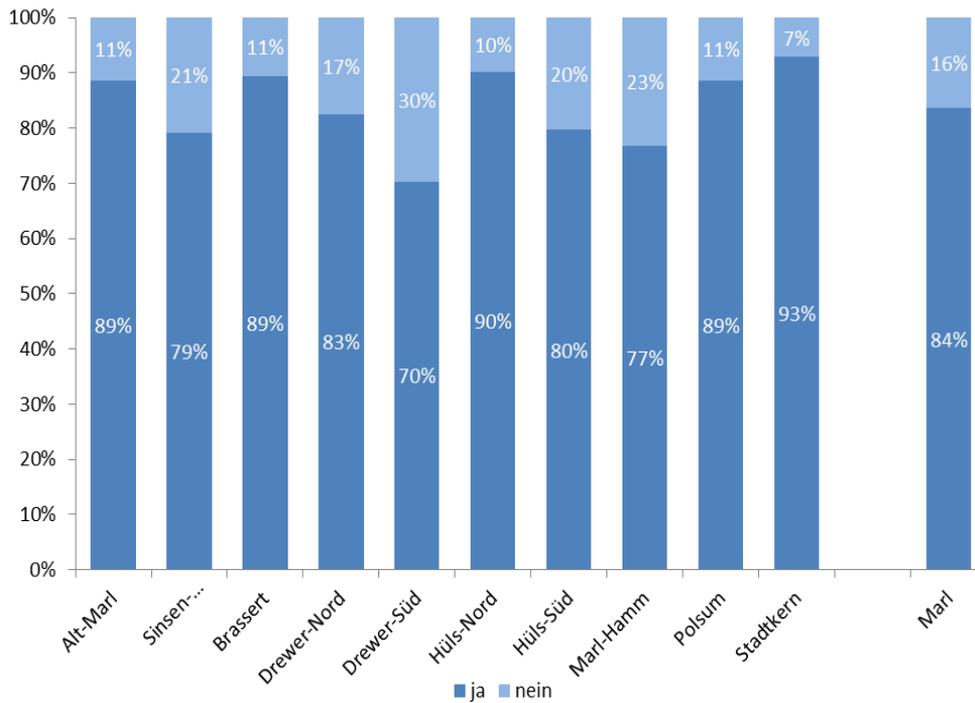


Abb. 27: Fahrrad-Verfügbarkeit der befragten Personen am Stichtag

Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadtbezirk (ab 18 Jahre)					
Stadtbezirk	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides	gesamt
Alt-Marl	5%	3%	83%	9%	100%
Sinsen-Lenkerbeck	4%	3%	83%	10%	100%
Brassert	7%	3%	80%	11%	100%
Drewer-Nord	8%	4%	80%	8%	100%
Drewer-Süd	9%	5%	79%	7%	100%
Hüls-Nord	6%	3%	88%	2%	100%
Hüls-Süd	5%	4%	78%	13%	100%
Marl-Hamm	5%	2%	88%	5%	100%
Polsum	2%	1%	91%	7%	100%
Stadtkern	8%	0%	82%	10%	100%
Marl	5%	3%	83%	8%	100%

Abb. 28: Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtbezirk

5.3 ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Insgesamt verfügen 15 % der befragten Personen über eine ÖPNV-Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Monats-, Jahreskarte etc.). Die Ausstattung unterscheidet sich nach

ÖPNV-Angebot und Bevölkerungsstruktur je Stadtteil. Die höchsten Werte sind in Drewer-Nord (19 %) sowie in Brassert und Hüls-Süd (jeweils 18 %) zu verzeichnen. Am niedrigsten fällt der Wert mit 8 % in Hüls-Nord aus.

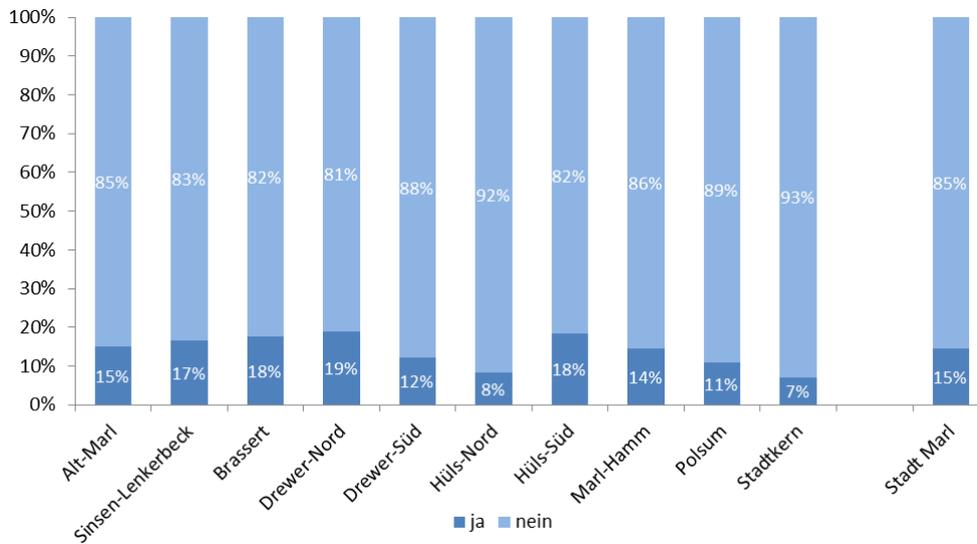


Abb. 29: ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtbezirk

Mit zunehmendem Alter nimmt der Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern merklich ab. Während in den Altersklassen bis 24 Jahre mit bis zu 67 % der Personen über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, ist der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer mit 6 % in den Altersklassen von 60 bis 74 Jahren deutlich geringer.

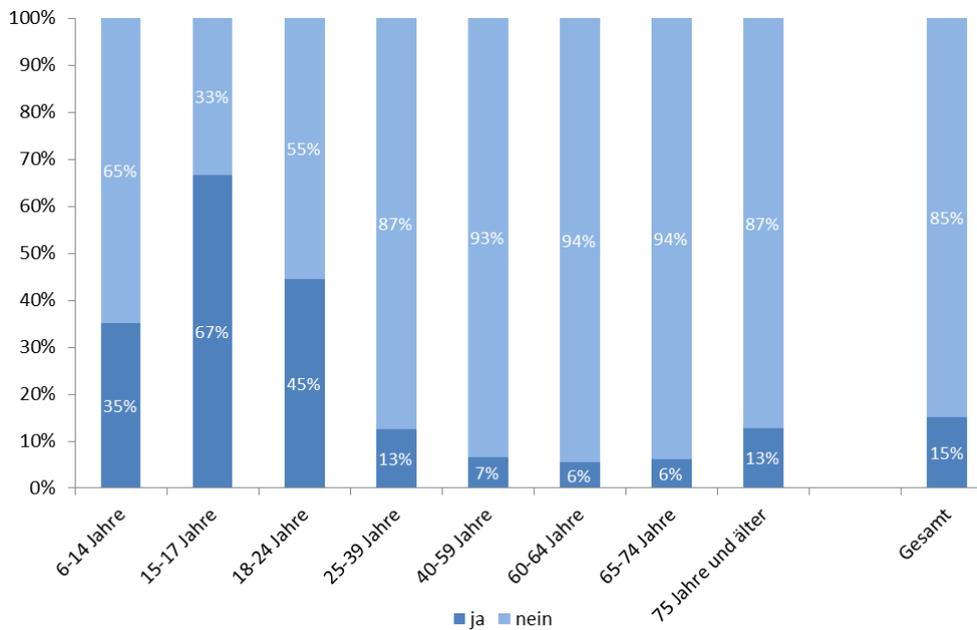


Abb. 30: ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Alter

Der Zeitkartenbesitz korreliert auch mit der Berufstätigkeit der befragten Personen. Rund 65 % der Studierenden, 47 % der Schüler/innen und 30 % der Auszubildenden besitzen eine ÖPNV-Zeitkarte. Diese sind hauptsächlich den Altersklassen unter 25 Jahre zuzurechnen. Hingegen zeigt sich, dass mit 9 % nur ein geringer Anteil der Vollzeit Erwerbstätigen über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügt.

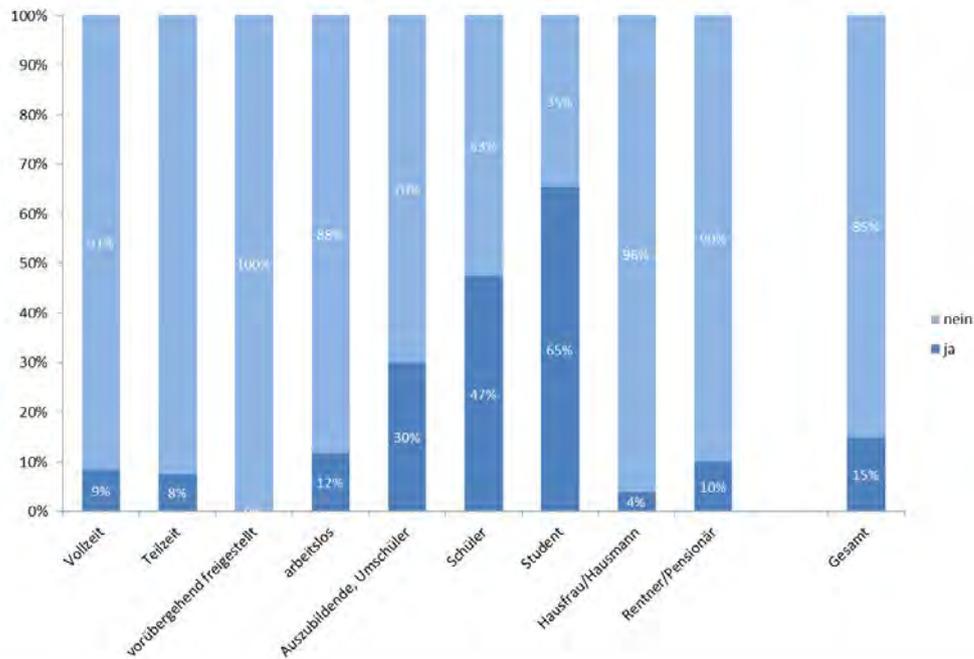


Abb. 31: ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Art der Beschäftigung

5.4 Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist, bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. Es wird dabei eine weitgehende PKW-Verfügbarkeit unterstellt. 5 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins. Ihre Mobilitäts-Voraussetzungen sind daher als eingeschränkt zu bewerten. Von den Befragten verfügen 3 % über eine ÖPNV-Zeitkarte, aber über keinen Führerschein. Im Gegenzug besitzen 83 % der Befragten einen Führerschein, jedoch keine ÖPNV-Zeitkarte. Lediglich 8 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Angehörige dieser Gruppe können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen.

Führerschein- und ÖPNV-
Zeitkartenbesitz der Personen ab 18 Jahren

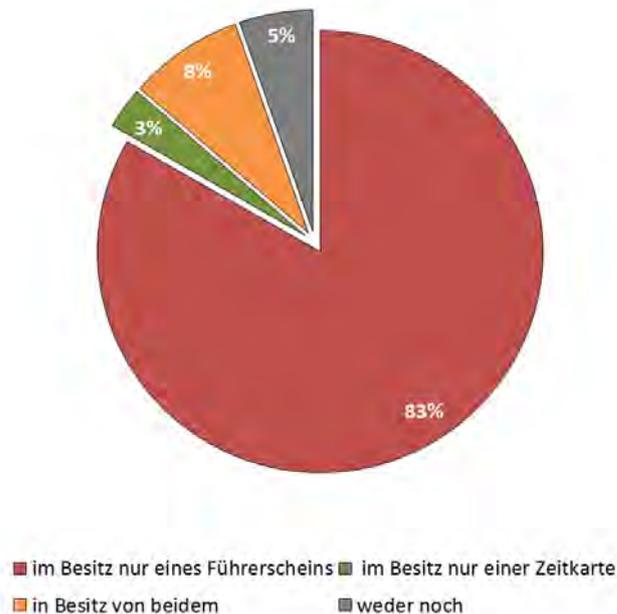


Abb. 32: Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz der Personen ab 18 Jahre

Im Vergleich der Altersklassen zeigt sich, dass die 18-24-Jährigen über hervorragende Mobilitätsvoraussetzungen verfügen: 29 % besitzen sowohl Zeitkarte als auch Führerschein. Es kann angenommen werden, dass in dieser Altersklasse der PKW-Besitz und die PKW-Verfügbarkeit geringer ausfällt, so dass dadurch die Mobilitätsvoraussetzungen abgeschwächt werden. Insbesondere die Altersklassen 40-59 Jahre, 60-64 Jahre und 65-74 Jahre verfügen kaum über ÖPNV-Zeitkarten, da das Auto vorwiegendes Fortbewegungsmittel ist. Ab 75 Jahre besitzen die Personen wieder häufiger ÖPNV-Zeitkarten und seltener einen PKW-Führerschein.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse (ab 18 Jahre)					
	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides	Gesamt Anzahl
18-24 Jahre	3%	15%	53%	29%	100%
25-39 Jahre	1%	1%	86%	12%	100%
40-59 Jahre	4%	2%	89%	4%	100%
60-64 Jahre	3%	0%	92%	5%	100%
65-74 Jahre	7%	2%	87%	4%	100%
75 Jahre und älter	14%	4%	74%	8%	100%
Marl	5%	3%	83%	8%	100%

Abb. 33: Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz der Personen nach Altersklassen

Im Stadtteilvergleich besitzen in Polsum (91 %) sowie in Hüls-Nord und Marl-Hamm (jeweils 88 %) die meisten Personen lediglich einen Führerschein, jedoch keine ÖPNV-Zeitkarte. In Drewer-Süd verfügen 5 % nur über eine Zeitkarte, 9 % sogar weder über Zeitkarte noch über den Führerschein. Die befragten Personen in Hüls-Süd sind dagegen potentiell am mobilsten. Hier können 13 % sowohl auf eine Zeitkarte als auch auf einen Führerschein zurückgreifen.

Auch in Marl zeigt sich der allgemeine Trend, dass Männer häufiger im Besitz eines Führerscheines sind als Frauen. Die Marler Frauen besitzen zu 89 % einen Führerschein, die Männer zu 92 %.

6. Mobilität der Einwohner

Die nachfolgenden Auswertungen beziehen sich auf die Wegezanzahl, die Wegelängen, die Wegedauer sowie den Wegezweck und die Verkehrsmittelwahl.

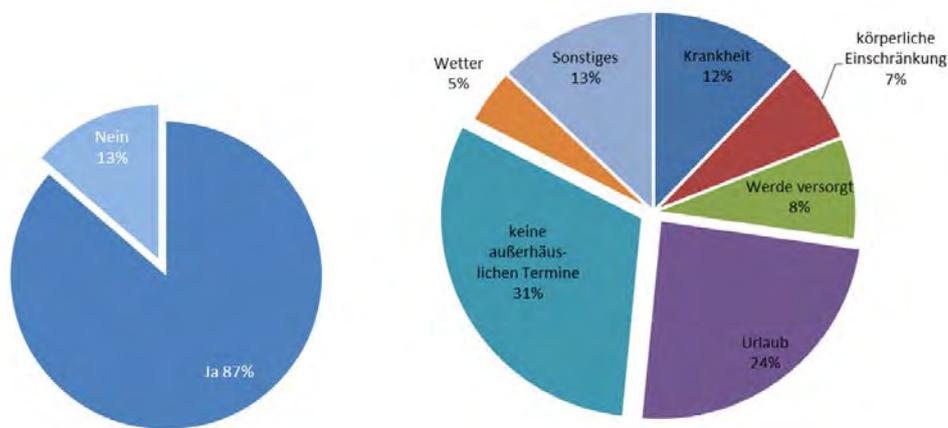


Abb. 34: Mobilitätsquote und Begründung für nicht Mobilität

Insgesamt waren 87 % der Teilnehmenden an den Stichtagen mobil und haben außerhäusliche Wege unternommen. Die Nicht-Mobilität begründet sich zu 31 % im Fehlen von außerhäuslichen Terminen, weitere 24 % waren nicht vor Ort, da sie im Urlaub waren.

6.1 Wegezanzahl

In Marl wurden 3.323 Wege von der Bevölkerung an den insgesamt vier Stichtagen aufgenommen. Somit beträgt die mittlere Anzahl täglicher Wege je Person 3,43 bzw. 4,06 bei den mobilen Personen. Damit hat sich die mittlere Wegehäufigkeit im Vergleich zu 1991 verringert. Diese betrug 3,74 Wege pro Tag bzw. 4,23 Wege pro Tag bei mobilen Personen (vgl. VEP Marl 1993: 3-3). Im Vergleich zwischen den Stadtbezirken zeigt sich, dass Personen aus Brassert und Sinsen-Lenkerbeck mit 3,66 bzw. 3,77 täglichen Wegen am mobilsten sind. Die Bewohner von Marl-Hamm weisen dagegen mit 2,79 Wegen die geringste Mobilität auf.

Anzahl aller Wege je Person nach Stadtbezirk							n=3.323			
Stadtbezirk	Anzahl der Wege						100%	Wege/ Person	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr				
Alt-Marl	16,0%	1,7%	32,6%	22,9%	18,9%	8,0%	100%	630	3,60	4,29
Sinsen- Lenkerbeck	10,4%	1,7%	29,6%	33,9%	17,4%	7,0%	100%	434	3,77	4,21
Brassert	13,5%	4,2%	31,3%	26,0%	17,7%	7,3%	100%	351	3,66	4,23
Drewer-Nord	16,1%	0,0%	41,9%	25,8%	12,9%	3,2%	100%	196	3,16	3,77
Drewer-Süd	12,4%	1,0%	32,0%	42,3%	8,2%	4,1%	100%	327	3,37	3,85
Hüls-Nord	22,2%	0,0%	27,8%	25,0%	18,1%	6,9%	100%	248	3,44	4,43
Hüls-Süd	16,9%	6,8%	31,4%	30,5%	7,6%	6,8%	100%	370	3,14	3,78
Marl-Hamm	25,4%	1,4%	33,8%	28,2%	9,9%	1,4%	100%	198	2,79	3,74
Polsum	10,2%	0,7%	37,4%	32,7%	12,9%	6,1%	100%	525	3,57	3,98
Stadtkern	33,3%	0,0%	26,7%	20,0%	13,3%	6,7%	100%	44	2,93	4,40
Gesamt	15,4%	2,1%	32,9%	29,5%	14,0%	6,1%	100%	3.323	3,43	4,06

Abb. 35: Wegezanzahl nach Stadtbezirk

6.1.1 Wegezanzahl je Person und Alter

Der Vergleich zwischen den Altersklassen zeigt, dass ältere Personen mobiler sind als jüngere. Die meisten Wege legen die Personen in der Altersklasse der 65-74-Jährigen mit 3,84 bzw. 4,56 Wegen zurück. Ab 75 Jahre nimmt die Mobilität jedoch wieder rapide ab. Hier ist der Anteil der Personen, die keine Wege mehr bestreiten, mit rund 32 % am höchsten. Bei Kindern und Jugendlichen ist die tägliche Mobilität geringer ausgeprägt als im Durchschnitt über alle Altersklassen. Die 6-14-Jährigen legen im Schnitt 3,27 Wege zurück, die 15-17-Jährigen sogar nur 3,09 Wege.

Anzahl aller Wege je Person nach Alterskategorie							n=3.201			
Altersklasse	Anzahl der Wege						100%	Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr				
6-14 Jahre	7,3%	0,0%	34,5%	47,3%	10,9%	0,0%	100%	180	3,27	3,53
15-17 Jahre	14,7%	0,0%	35,3%	41,2%	5,9%	2,9%	100%	105	3,09	3,62
18-24 Jahre	23,3%	0,0%	34,2%	27,4%	15,1%	0,0%	100%	215	2,95	3,84
25-39 Jahre	7,9%	3,9%	30,7%	37,0%	11,8%	8,7%	100%	479	3,77	4,09
40-59 Jahre	12,3%	1,9%	34,0%	28,2%	15,5%	8,1%	100%	1.137	3,68	4,20
60-64 Jahre	11,1%	1,1%	37,8%	30,0%	12,2%	7,8%	100%	337	3,74	4,21
65-74 Jahre	15,7%	1,7%	24,3%	30,4%	19,1%	8,7%	100%	442	3,84	4,56
75 Jahre und älter	32,2%	4,1%	29,8%	18,2%	11,6%	4,1%	100%	306	2,53	3,73
Gesamt	15,3%	2,1%	32,3%	30,1%	14,0%	6,4%	100%	3.201	3,46	4,09

Abb. 36: Wegezanzahl nach Altersklasse

6.1.2 Wegezanzahl nach Geschlecht

Differenziert nach Geschlecht wird der allgemeine Trend bestätigt, dass Frauen mobiler sind als Männer. 3,5 tägliche Wege stehen 3,4 bei den Männern gegenüber. Insbesondere 6-7 Wege pro Tag werden mit 16,3 % gegenüber 11,4 % häufiger zurückgelegt als von Männern. Dies ist u.a. durch die Bring- und Holverkehre begründet, die überwiegend von Frauen unternommen werden (s. Kapitel 6.3).

Anzahl aller Wege je Person nach Geschlecht							n=3.279			
Geschlecht	Anzahl der Wege						100%	Wege	Wege/ Person	Wege/ mobile Person
	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr				
weiblich	17,1%	1,8%	29,5%	29,3%	16,3%	6,1%	100%	1.720	3,50	4,22
männlich	12,7%	2,2%	37,3%	30,1%	11,4%	6,3%	100%	1.559	3,40	3,90
Gesamt	14,9%	2,0%	33,3%	29,7%	13,9%	6,2%	100%	3.279	3,45	4,06

Abb. 37: Wegezanzahl nach Geschlecht

6.1.3 Wegezahzahl pro Person differenziert nach Beschäftigungsart

Bei Betrachtung der Wegezahzahl differenziert nach Art der Beschäftigung bzw. Berufstätigkeit wird offensichtlich, dass die Personen in Teilzeit und Hausfrauen/Hausmänner besonders mobil sind (die Gruppe der „vorübergehend Freigestellten ist aufgrund der geringen Fallzahl zu vernachlässigen; ebenso die Personen in Wehr- und Bundesfreiwilligendienst, die an dieser Stelle noch einmal aufgeführt sind.) . Die am wenigsten mobilen Personen sind in der Befragung jüngere Personen in Ausbildung: Schüler, Auszubildende und Studenten.

Anzahl der Wege je Person nach Art der Beschäftigung								n= 3.256		
Beschäftigung	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr		Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
Teilzeit	9,0%	0,8%	30,1%	26,3%	21,8%	12,0%	100%	562	4,23	4,64
vorübergehend freigestellt	0,0%	0,0%	16,7%	83,3%	0,0%	0,0%	100%	23	3,83	3,83
arbeitslos	12,5%	0,0%	43,8%	31,3%	6,3%	6,3%	100%	50	3,13	3,57
Auszubildende, Umschüler	25,0%	0,0%	35,0%	25,0%	15,0%	0,0%	100%	58	2,90	3,87
Schüler	12,9%	0,0%	32,7%	42,6%	10,9%	1,0%	100%	321	3,18	3,65
Student	24,0%	0,0%	48,0%	24,0%	4,0%	0,0%	100%	59	2,36	3,11
Hausfrau/Hausmann	18,9%	3,8%	26,4%	24,5%	15,1%	11,3%	100%	195	3,68	4,53
Rentner/Pensionär	23,1%	3,1%	27,9%	23,5%	16,3%	6,1%	100%	948	3,22	4,19
Gesamt	15,3%	1,9%	33,1%	29,6%	14,0%	6,1%	100%	3.256	3,44	4,06

Abb. 38: Wegezahzahl nach Berufstätigkeit

6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl wird von verschiedenen Faktoren wie der Verkehrsmittelverfügbarkeit, dem Wegezweck, der Wegelänge, Berufstätigkeit und persönlichen Vorlieben beeinflusst. Die folgenden Analysen zeigen die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelwahl und verschiedenen soziodemographischen und stadtstrukturellen/verkehrlichen Merkmalen auf.

6.2.1 Verkehrsmittelwahl für die Wege der Einwohner aus den jeweiligen Stadtbezirken

Die Bewohner der Stadt Marl bestreiten ihre tägliche Mobilität größtenteils mit dem Auto. Insgesamt 63 % (Selbst- und Mitfahrer) nutzen den PKW, die anderen 37 % verteilen sich auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Dieser splittet sich folgendermaßen auf: 8 % der Bevölkerung nutzen den ÖPNV (5,4 % Busverkehr, 0,9 % S-Bahn und 1,4 % Zug/Fernverkehr), 19 % Rad- und 10 % Fußverkehr. In der Betrachtung der einzelnen Stadtteile ist der MIV-Anteil in Marl-Hamm mit 74 % (Selbst- und Mitfahrer) überproportional hoch. Im Jahr 1991 lag der MIV-Anteil noch bei 58 %. Der Spitzenwert wurde damals in Polsum mit 72 % (Selbst- und Mitfahrer) erreicht. In Brassert liegt der

Wert dagegen bei 54 % (Selbst- und Mitfahrer). Hier ist nur ein leichter Anstieg im Vergleich zu 1991 zu verzeichnen (49 %). Im Gegenzug befindet sich der Radverkehrsanteil mit 33 % weit über dem gesamtstädtischen Mittelwert von 19 %. Gegenüber der letzten Erhebung 1991 hat sich dieser Wert von 28 % auf den Spitzenwert von 33 % erhöht (vgl. VEP Marl 1993: 3-14). Den größten Anteil am Fußverkehr weisen die Stadtbezirke Polsum (15 %) und Drewer-Süd (14 %) auf. Der ÖPNV liegt in Sinsen-Lenkerbeck (12 %) und Drewer-Nord (11 %) über dem Durchschnitt (8 %).

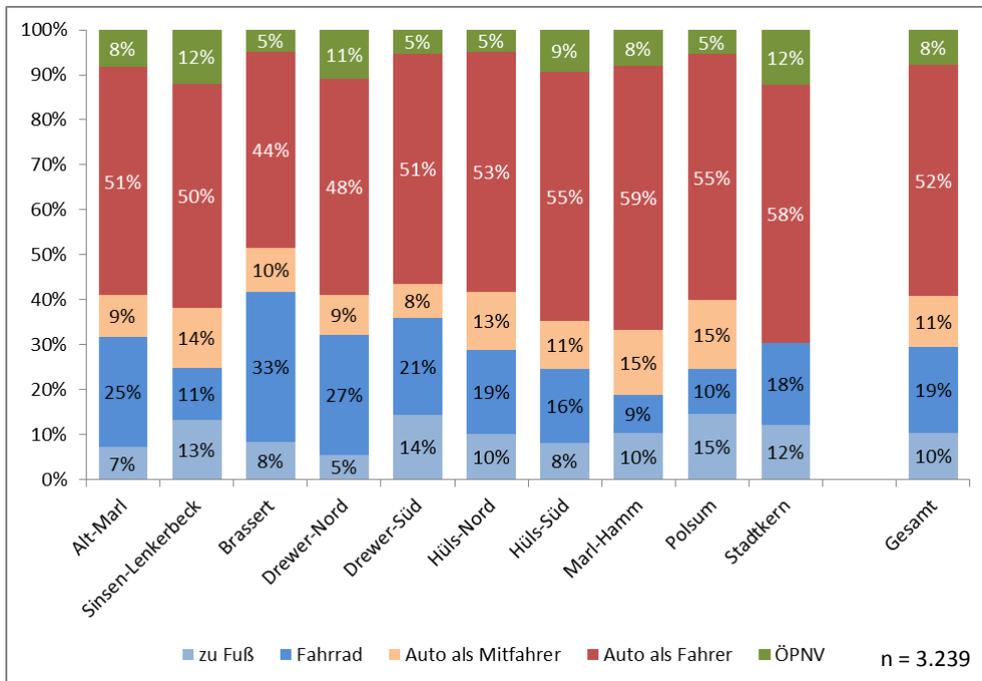


Abb. 39: Modal Split nach Stadtbezirk

Bei Herausnahme der Schüler und Studenten aus dem Verkehrsmittelvergleich zeigt sich deren hohe Bedeutung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Das Verhältnis MIV/Umweltverbund verschiebt sich nämlich um drei zusätzliche Prozentpunkte zu Gunsten des MIV (66 % zu 34 % siehe Abb. 39 u. 40).

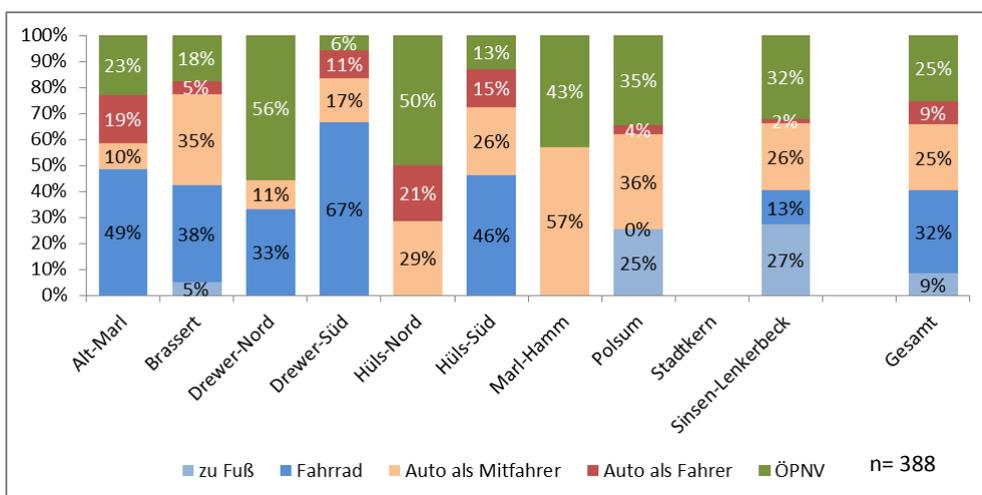


Abb. 40: Modal Split nach Stadtbezirk (nur Schüler und Studenten)

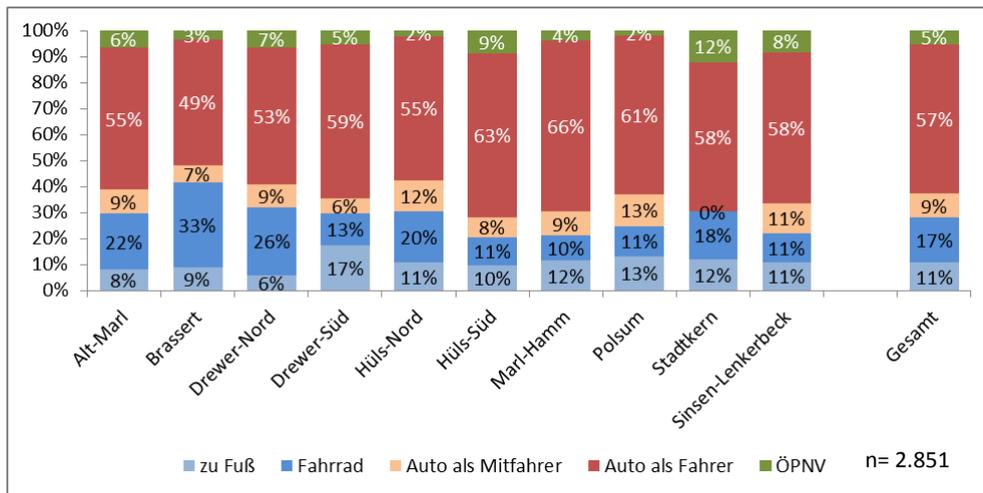


Abb. 41: Modal Split nach Stadtbezirken (ohne Schüler und Studenten)

Im Vergleich zur Haushaltsbefragung aus dem Jahr 1991 zeigt sich eine Zunahme des MIV-Anteils zu Lasten des Umweltverbundes. Der Anteil des Umweltverbundes ist um 7 % von 44 % auf 37 % gefallen. Im Gegenzug hat der MIV an 7 % dazugewonnen (56 % zu 63 %). Im Einzelnen ergibt sich für den Umweltverbund eine ambivalente Entwicklung. Der ÖPNV-Anteil hat sich 2017 auf 8 % verdoppelt, wohingegen der Radverkehrsanteil von 23 % auf 19 % abgesunken ist.¹¹ Dieselbe Entwicklung ist im Fußverkehr zu verzeichnen, der sich sogar von 17 % auf 10 % reduziert hat.

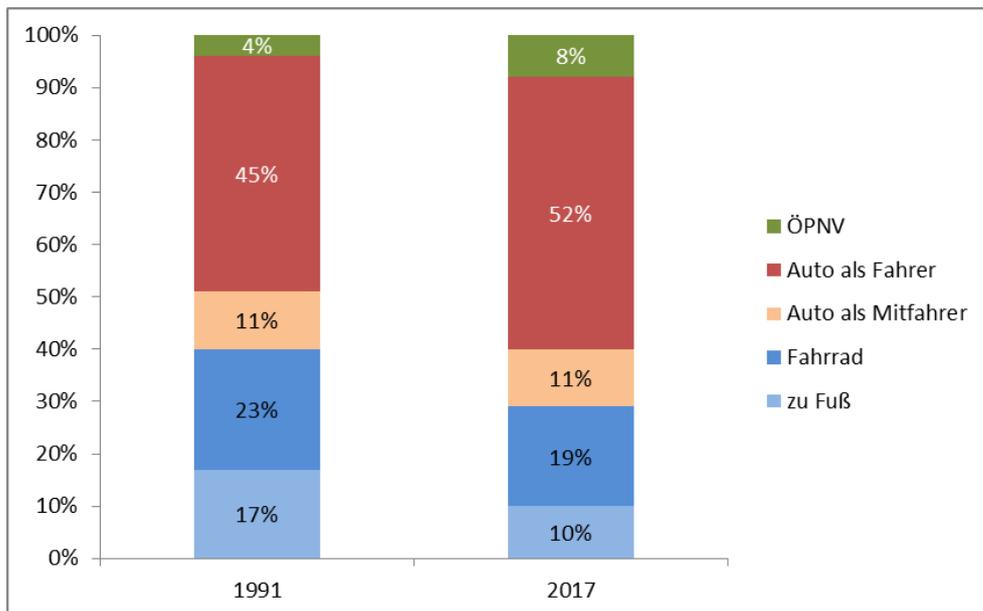


Abb. 42: Gegenüberstellung der Modal-Split-Werte für Marl aus den Jahren 1991 und 2017

Im Vergleich der Verkehrsmittelwahl zu benachbarten und weiteren Referenzstädten zeigt sich für Marl ein verhältnismäßig hoher Anteil des MIV an der gesamtstädtischen

¹¹ 1991 sind Mofas im Radverkehrsanteil inbegriffen, 2017 im motorisierten Individualverkehr (MIV). Dies ist beim Vergleich der beiden Werte zu beachten und mildert die Senkung des Radverkehrsanteils um vier Prozentpunkte von 23 % auf 19 % ab.

Mobilität. Der Wert liegt mit 63 % auf ähnlichem Niveau wie der Städte Castrop-Rauel und Herten (64 % bzw. 63 %). Im Gegenzug ist der Radverkehrsanteil einer der höchsten im Städtevergleich. Die Werte der Städte Dorsten, Gladbeck und Haltern am See eignen sich aufgrund mangelnder Aktualität weniger für Vergleiche und sind nur der Vollständigkeit halber mitaufgeführt.

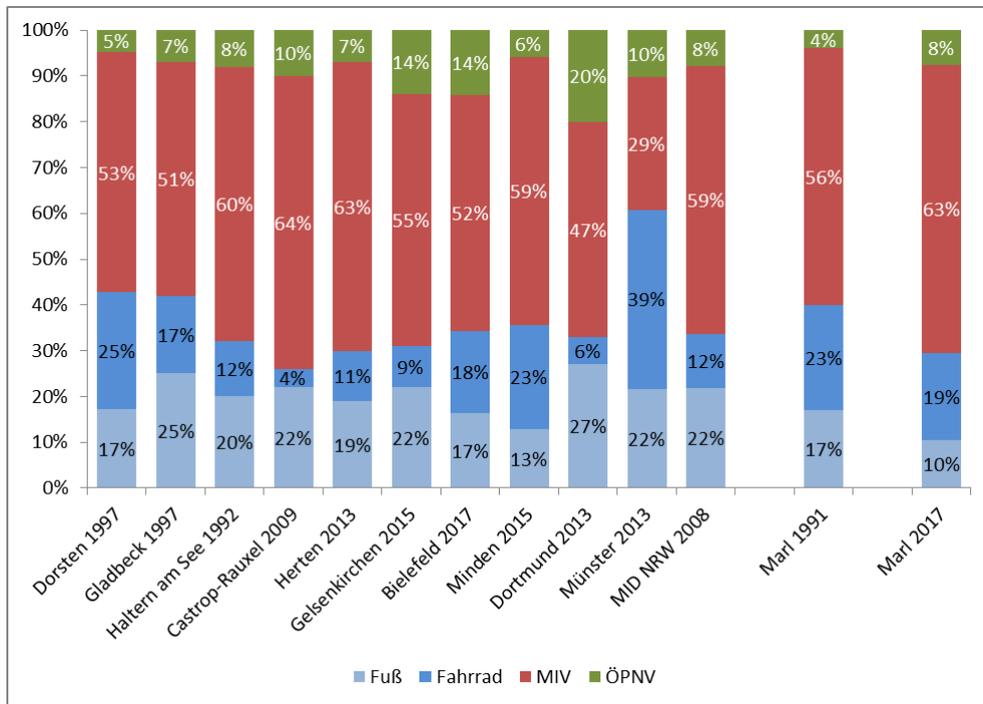


Abb. 43: Modal Split im Städtevergleich

Der Binnenverkehrsanteil an der gesamtstädtischen Mobilität liegt in Marl bei 67 %. Das bedeutet, dass die Marler bei einem Drittel ihrer Wege das Stadtgebiet verlassen – ein vergleichsweise hoher Wert. Es existieren demnach starke Verflechtungen mit den benachbarten Städten und Gemeinden sowie weiter entfernten Zentren.

Die außerörtlichen Quell-Ziel-Beziehungen verlaufen in erster Linie nach Recklinghausen (22 %) gefolgt von Gelsenkirchen und Herten (jeweils 11 %). Bei der Betrachtung des Binnenverkehrs zum außerstädtischen Verkehr ist eine generelle Verschiebung zum MIV festzustellen. Distanzen außerhalb des Stadtgebietes werden häufiger mit dem PKW und dem ÖPNV zurückgelegt, als Wege innerhalb von Marl. Hier sind dagegen Fuß- und Radverkehrsanteile wesentlich höher als außerorts.

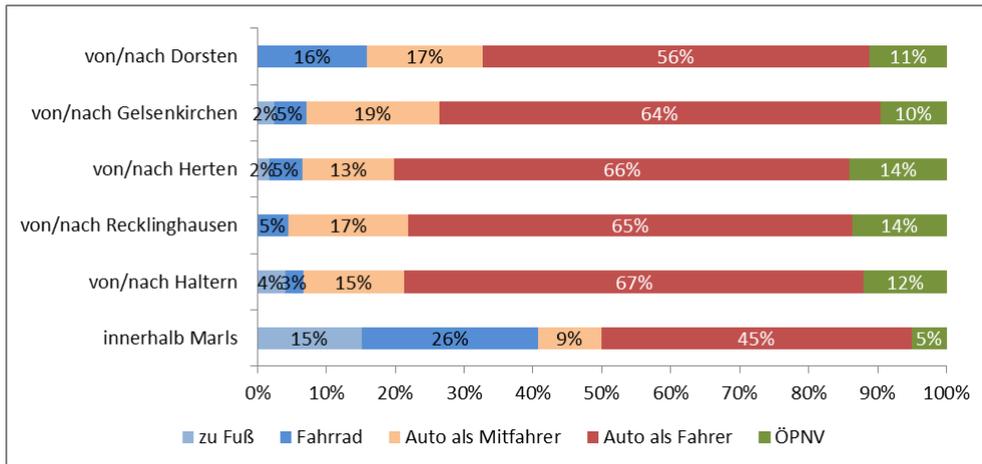


Abb. 44: Modal Split nach Verkehrsverflechtungen

Der Binnenverkehrsanteil hat sich in Marl im Vergleich zu 1991 um 13 % reduziert. Zu Beginn der 1990er Jahre wurden noch rund 80 % der Ortsveränderungen innerhalb der Stadtgrenzen vorgenommen. 2017 haben dagegen die außerörtlichen Quell-Ziel-Beziehungen von 20 % auf 33 % zugenommen (vgl. VEP Marl 1993: 3-10).

Dies entspricht dem allgemeinen Trend der Regionalisierung der Mobilität, die in stetiger Steigerung der mittleren Wegelängen resultiert. Betroffen davon sind, nicht ausschließlich, jedoch insbesondere Wege zum Arbeitsort. Gemeinsamkeiten bestehen dagegen in der Verkehrsmittelwahl. Rund 90 % aller Wege der außerörtlichen Quell-Ziel-Beziehungen entfielen auf den MIV. Der ÖPNV-Anteil betrug lediglich knapp 6 % gegenüber 10 % bis 14 % im Jahr 2017 (vgl. VEP Marl 1993: 3-12). Die exakte Verteilung der Verkehrsmittelwahl nach Zielgebieten ist nicht erhoben worden.

6.2.2 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen

Der Modal Split wird nicht nur durch die Verkehrsmittelverfügbarkeit bestimmt, sondern auch von soziodemographischen Merkmalen. Die nachfolgende Analyse nach Alter und Geschlecht verdeutlicht das unterschiedliche Verkehrsverhalten der jeweiligen Personengruppen. In Abbildung 45 ist die Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Altersgruppen, getrennt nach weiblichen und männlichen Teilnehmern dargestellt. Daraus ergibt sich, dass Männer grundsätzlich häufiger das Auto als Verkehrsmittel nutzen als Frauen (nur Selbstfahrer). Lediglich die Altersklasse der 40-59-Jährigen bildet hier eine Ausnahme (72 % weiblich/61 % männlich). Frauen greifen wesentlich häufiger auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zurück. Das Fahrrad wird überwiegend in den jüngeren Altersklassen bis 24 Jahre und dann wieder ab 65 Jahre aufwärts genutzt.

Die Verteilung der Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen wies 1991 ähnliche Werte auf wie 2017. Männer nutzten häufiger den privaten PKW (nur Selbstfahrer) als Frauen (55 %/35 %) und die Radverkehrsanteile sind bei den unter 18-Jährigen (ca. 50 %) bzw. erneut bei den älteren Personen ab 65 Jahren (ca. 24 %) aufwärts sehr ausgeprägt. Das Gleiche gilt für die Anteile im ÖPNV (ca. 8 % bis 10 %) (vgl. VEP Marl 1993: 3-9).

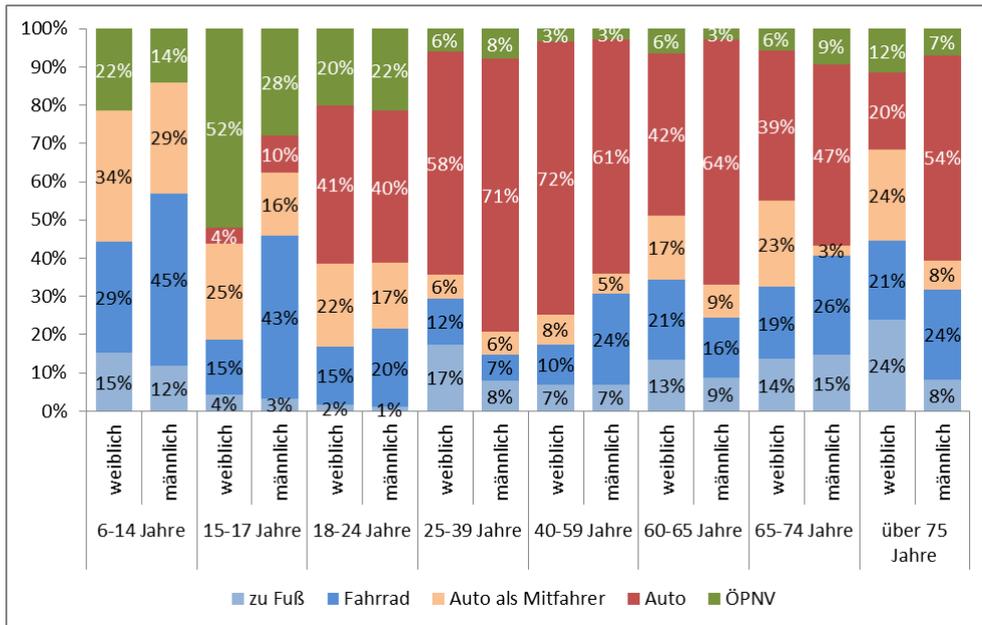


Abb. 45: Modal Split nach Alter und Geschlecht

6.2.3 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Die Unterteilung der Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit ergibt ein sehr differenziertes Bild. Während Berufstätige in Voll- und Teilzeit mit 74 % bzw. 77 % die höchsten MIV-Anteile aufweisen (Selbst- und Mitfahrer), bilden Schüler und Studenten die Hauptnutzergruppe im ÖPNV (jeweils 25%). Der Radverkehrsanteil ist darüber hinaus in der Gruppe der Schüler mit 35 % besonders hoch.

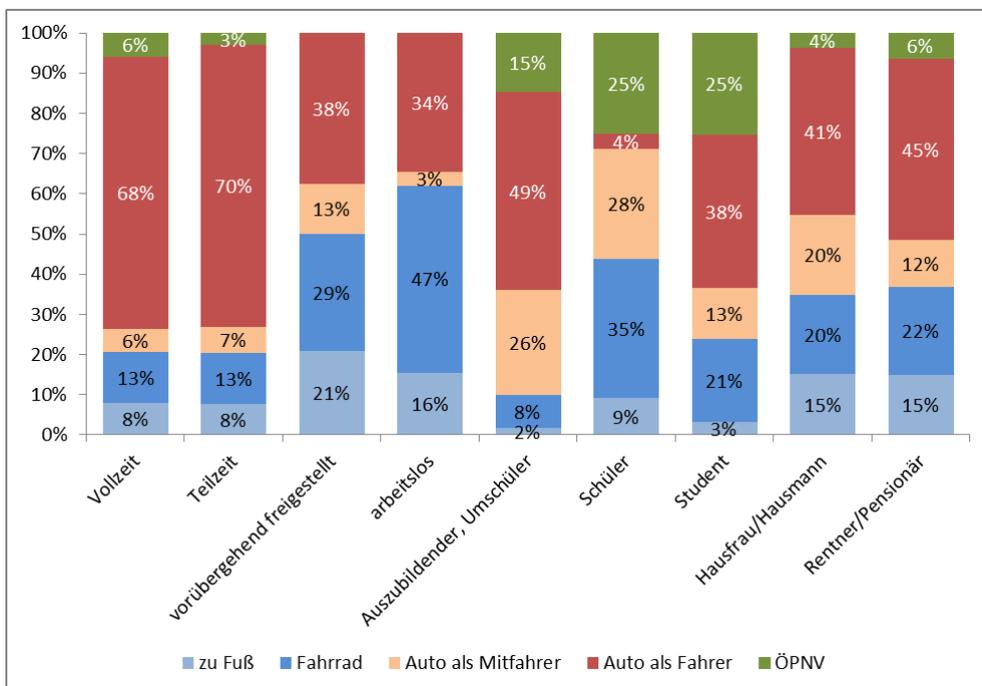


Abb. 46: Modal Split nach Berufstätigkeit

6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen

Kurze Wege unterhalb von 1 km Länge werden vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt (38 % bzw. 26 %). Auf der anderen Seite werden in dieser Wegelängenkategorie immer noch 34 % durch den MIV abgedeckt (Selbst- und Mitfahrer). Hier besteht erhebliches Substitutionspotenzial durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Mit steigender Distanz nimmt der Nahmobilitätsanteil stetig ab. Ab einer Wegelänge von 5 km werden bereits keine Fußwege mehr unternommen und nur noch sehr wenige mit dem Fahrrad (7 % in der Wegelängenkategorie 5-10 km). Während sich der Nahmobilitätsanteil reduziert, steigt der MIV-Anteil bis zu einer Distanz von 25 km. Danach steigt der Anteil des ÖPNV (insbesondere des Schienenverkehrs) zu Lasten des MIV an.

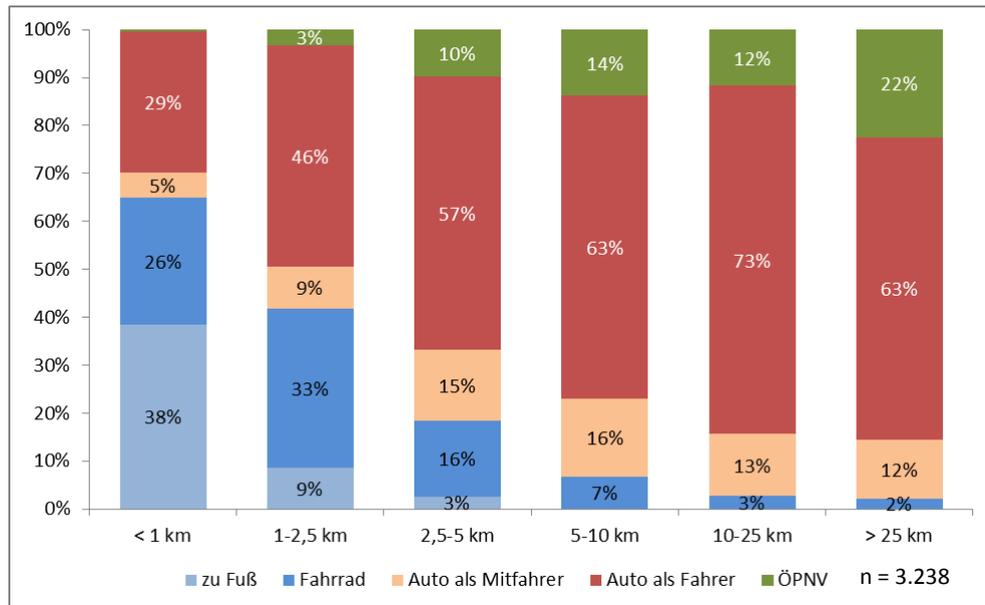


Abb. 47: Modal Split nach Wegelängen

Die Darstellung der Summenhäufigkeiten zeigt den nach Reiseweiten kumulierten Verlauf der Verkehrsmittelwahl. Demnach existieren keine Fußwege mehr über 5 km Länge. Im Radverkehr werden 100 % in der Wegelängenkategorie von 5-10 km erreicht. Wie schon in der vorherigen Abbildung 47 zeigt sich jedoch auch, dass kurze Distanzen mit dem PKW zurückgelegt werden. Rund die Hälfte aller PKW-Fahrten liegt unterhalb der 5 km Grenze. Hier besteht erhebliches Verlagerungspotenzial zu den umweltfreundlichen Fortbewegungsarten Fuß- und Radverkehr sowie zum ÖPNV.

Im Vergleich dazu waren 1991 sogar 80 % aller PKW-Fahrten kürzer als 5 km. Dieser Wert korrespondiert mit dem hohen Binnenverkehrsanteil von 80 %, insofern ist die Vergleichbarkeit bzgl. dieses Mobilitätsmerkmals nur eingeschränkt möglich. 2017 ist ein Anstieg der außerörtlichen Quell-Ziel-Beziehungen zu verzeichnen, die sich von 20 % auf 33 % erhöht haben. Dies hat zu einer Steigerung der durchschnittlichen Wegelängen mit dem PKW geführt (vgl. VEP Marl 1993: 3-19).

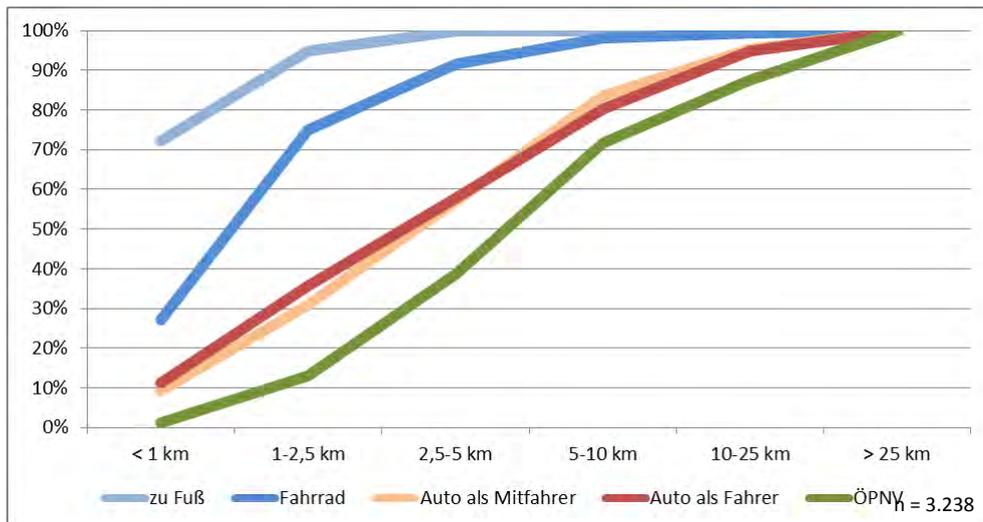


Abb. 48: Summenhäufigkeiten der Wegelängen

6.3 Wegezwecke

Neben den soziodemographischen Merkmalen, der Berufstätigkeit und den Wegelängen beeinflusst auch der Wegezweck die Wahl des Verkehrsmittels.

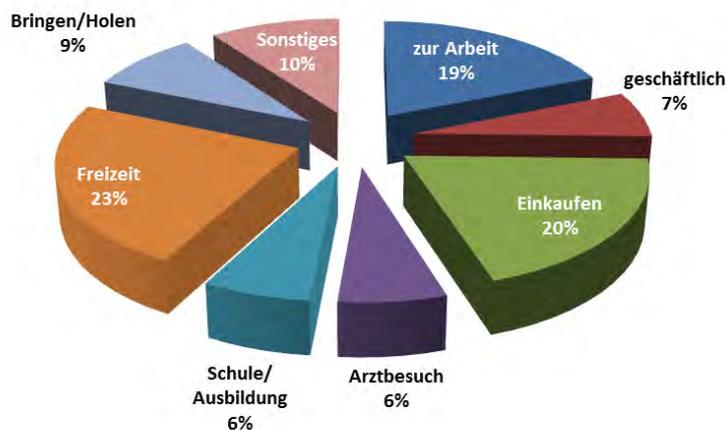


Abb. 49: Verteilung Wegezwecke

Die meisten Wege werden aus Freizeit- (23 %), Einkaufs- (20 %) und Berufsgründen (19 %) unternommen.

Die höchsten MIV-Anteile weisen die Wegezwecke „Arbeiten“, „geschäftlich“ sowie Bring- und Holverkehre mit 70 % bis 71 % (nur Selbstfahrer) auf. Andere Verkehrsmittel spielen hier nur eine untergeordnete Rolle. Der ÖPNV- und Radverkehrsanteil ist im Schul- und Ausbildungsverkehr mit 32 % bzw. 39 % am höchsten (vgl. Abb. 46: Modal Split nach Berufstätigkeit). Die häufigsten Fußwege werden aus Freizeitgründen und zum Einkaufen unternommen (15 % bzw. 13 %).

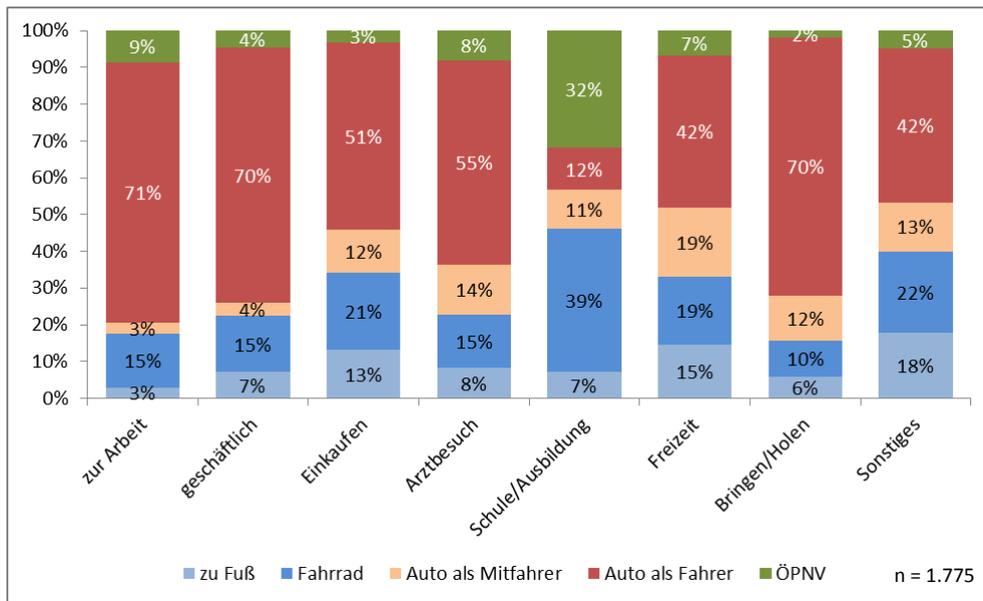


Abb. 50: Modal Split nach Wege Zweck

1991 waren die häufigsten Wege Zwecke die Rückwege zur eigenen Wohnung¹² (40 %), private Erledigungen (23 %) und Einkaufen (17 %). Der PKW-Anteil für den Weg zur Arbeit betrug 61 % (nur Selbstfahrer) (vgl. VEP Marl 1993: 3-10). 2017 hat sich der Wert um zehn Prozentpunkte auf 71 % erhöht (nur Selbstfahrer).

6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Die mittlere Wegedistanz in Marl beträgt rund 6 km. Hier stechen gerade die beruflichen und geschäftlichen Wege hervor, die mit 11 km (zur Arbeit) und 7 km (geschäftlich) oberhalb der durchschnittlichen Wegelänge liegen.

Zweck	zur Arbeit	geschäftlich	Einkaufen	Arztbesuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges	Insgesamt
mittlere Distanz (in Metern)	10.950	7.186	3.439	4.267	5.017	5.361	4.830	4.104	5.997

Abb. 51: Durchschnittliche Wegelänge

Die Arbeits- und Geschäftswege sind insgesamt deutlicher länger als die durchschnittliche Wegelänge von knapp 6 km. Gerade einmal 6 % der Arbeitswege sind kürzer als 1 km. Die mittlere Distanz der Arbeitswege beträgt rund 11 km. Insbesondere für den Wege Zweck „Einkaufen“ liegen die zurückgelegten Distanzen unterhalb des Mittelwertes. 65 % aller Wege sind demnach kürzer als 2,5 km.

¹² Heimwege bzw. Rückwege zur Wohnung wurden zwar auch erfasst, werden in dieser und folgenden Darstellungen ausgeklammert.

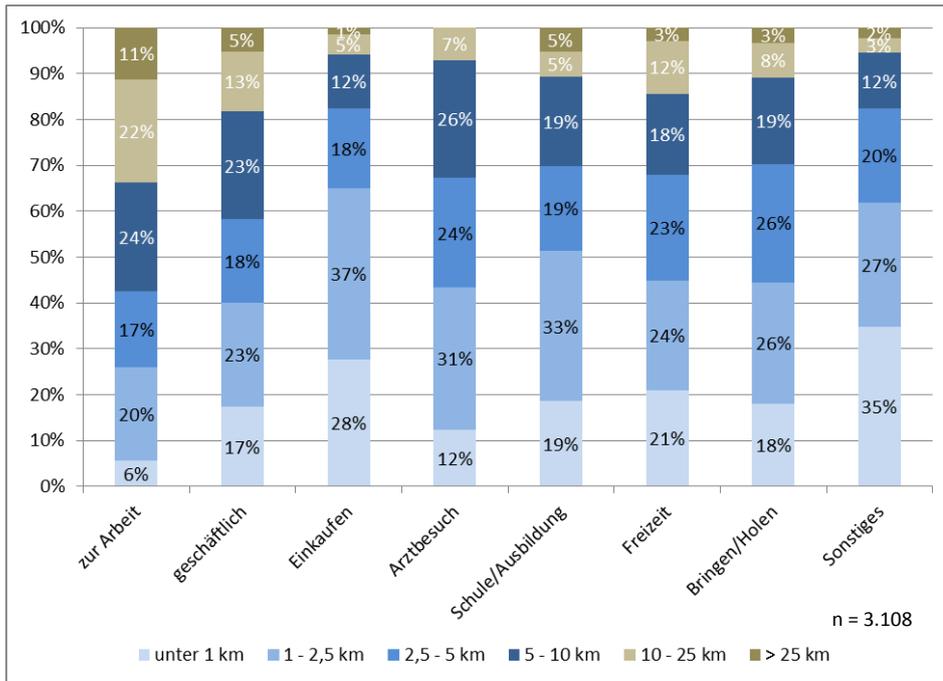


Abb. 52: Wegelängen nach Wegezweck

Der Vergleich der Wegelängen auf Stadtbezirksebene zeigt, dass im ÖPNV (insbesondere S-Bahn und Fernverkehr) die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Hier sticht insbesondere Drewer-Süd mit knapp 25 km hervor. Die kürzesten Wege werden von allen Bewohnern zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

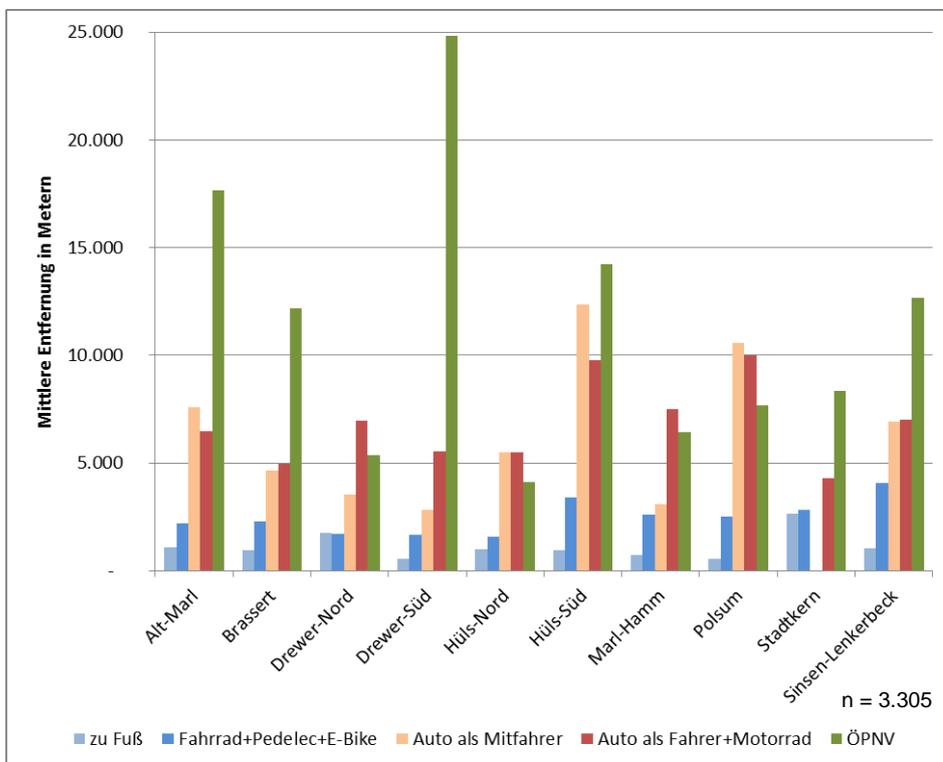


Abb. 53: Wegelänge nach Wohnort und Verkehrsmittel

Die ÖPNV-Wege sind im Vergleich auf Stadtbezirksebene am zeitintensivsten. Hier sticht erneut Drewer-Süd mit rund 65 Minuten je Weg hervor. Die anderen Verkehrsmittel Fuß, Rad und MIV weisen größtenteils identische Zeiten auf. Die Unterschiede sind von Bezirk zu Bezirk nur geringfügig.

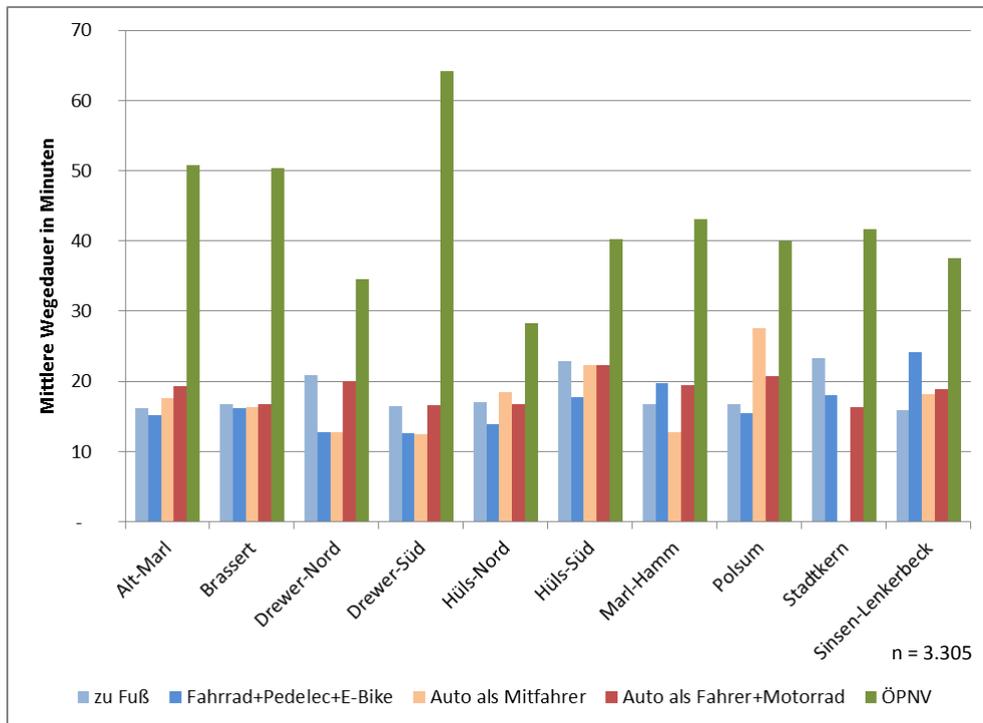


Abb. 54: Wegelänge nach Wohnort und Verkehrsmittel

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel auf Ebene der Gesamtstadt zeigt, dass im Schnitt 20 Minuten für 6 km benötigt werden. Heruntergebrochen auf den Binnenverkehr sind es sogar nur 13 Minuten für 2 km. Im Vergleich zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln weisen die ÖPNV-Wege die höchste mittlere Distanz auf, insbesondere im Fern- und S-Bahnverkehr. Die Wegezeiten gleichen sich aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel an, so dass die Wegedauern von Fuß- und Radverkehr sowie des MIV keine großen Unterschiede hervorbringen.

Im Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1991 wurde lediglich die Dauer der Ortsveränderungen erfasst, jedoch nicht die Wegelängen. Im Mittel betrug die Dauer der Ortsveränderungen rund 23 Minuten. Das sind 3 Minuten mehr als 2017. Für den Fuß- und Radverkehr sowie für den MIV haben sich die Wegedauern um vier bis sieben Minuten reduziert, im Busverkehr um drei Minuten und im Bahnverkehr um bis zu 14 Minuten (vgl. VEP Marl 1993: 3-13).

Durchschnittliche Wegelänge und -dauer nach Verkehrsmittel								
	Ø Wegelängen in Meter Gesamt		Ø Wegelängen in Meter Binnenverkehr		Ø Wegedauer in Minuten Gesamt		Ø Wegedauer in Minuten Binnenverkehr	
	Mittelwert	Median	Mittelwert	Median	Mittelwert	Median	Mittelwert	Median
zu Fuß	868	595	765	584	17	15	16	15
Fahrrad	2.362	1.458	1.671	1.296	16	10	13	10
Pedelec/E-Bike	2.414	1.746	1.849	1.397	16	15	13	10
Motorrad	11.293	10.978	2.209	1.310	32	30	14	14
Auto als Fahrer	7.451	3.814	2.370	1.986	19	15	11	10
Auto als Mitfahrer	7.262	3.894	2.531	2.322	19	15	12	10
Bus	5.157	4.833	3.445	3.570	32	30	28	30
S-Bahn	16.763	16.000	3.226	3.223	60	60		
Zug	39.602	26.164			78	60		
Sonstiges	1.592	1.266	1.669	1.587	14	10	14	10
Insgesamt	6.189	2.734	2.025	1.613	20	15	13	10

Abb. 55: Wegelänge nach Wohnort und Verkehrsmittel

Bei Berücksichtigung der Wegelängen ergibt sich ein differenziertes Bild des Modal Splits (Verkehrsleistung). Der Anteil des Umweltverbundes schrumpft auf 24 %. Während der ÖPNV-Anteil höher liegt, verlieren Fuß- und Radwege stark an Bedeutung.

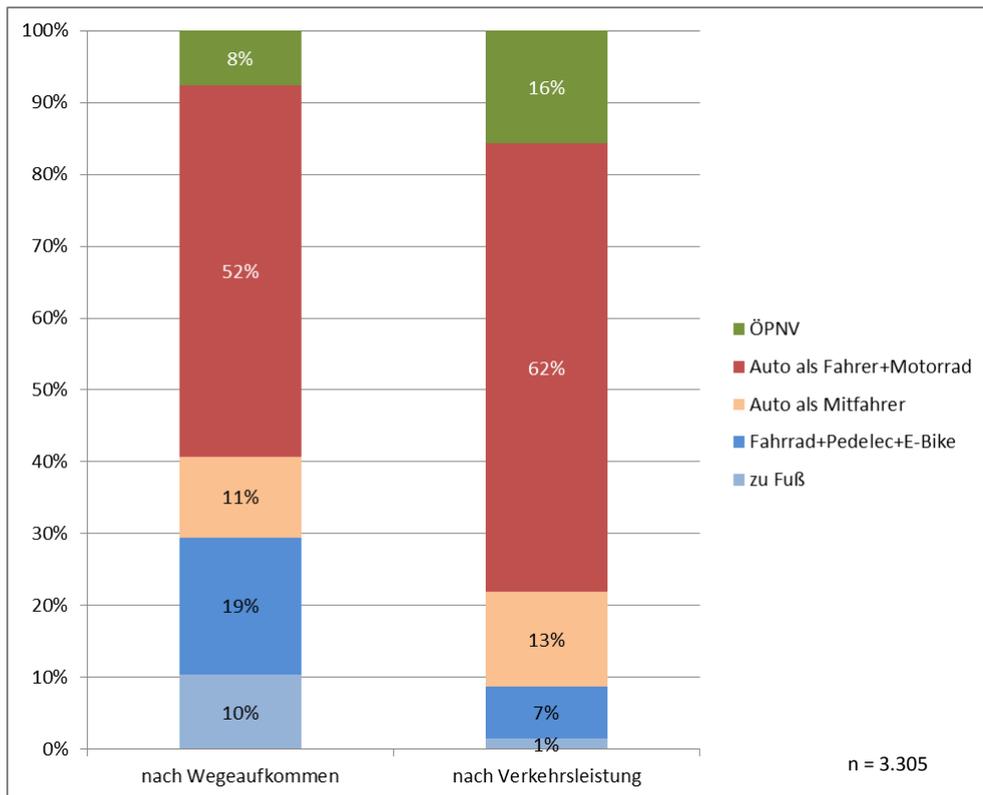


Abb. 56: Modal Split nach Verkehrsleistung

Bei Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerungszahl Marls ergibt sich ein Wegeaufkommen von knapp 300.000 täglichen Wegen. Etwa 187.000 entfallen davon auf den MIV (Selbst- und Mitfahrer). Die durchschnittliche Entfernung jedes Bürgers liegt bei knapp 21 km. Das Zeitbudget für die tägliche Mobilität beträgt 69 Minuten.

Wege der Gesamtbevölkerung (hochgerechnet)							Anzahl der Wege
Wohnort	Einwohner	zu Fuß	Fahrrad	Auto als Mitfahrer	Auto als Fahrer	ÖPNV	
Alt-Marl	9.709	2.509	8.585	3.233	17.727	2.899	34.952
Sinsen-Lenkerbeck	7.733	3.878	3.333	3.946	14.558	3.469	29.184
Brassert	11.273	3.445	13.779	4.039	17.936	2.019	41.217
Drewer-Nord	8.333	1.435	7.042	2.347	12.650	2.869	26.343
Drewer-Süd	8.869	4.311	6.420	2.293	15.316	1.559	29.899
Hüls-Nord	6.632	2.312	4.254	2.959	12.208	1.110	22.844
Hüls-Süd	12.592	3.223	6.446	4.259	21.871	3.684	39.483
Marl-Hamm	9.399	2.677	2.255	3.805	15.360	2.114	26.211
Polsum	4.607	2.407	1.649	2.506	9.002	890	16.454
Stadtkern	7.654	2.721	4.082	0	12.927	2.721	22.452
Gesamt	86.801	31.095	56.762	33.579	153.633	22.907	297.975

Abb. 57: Wege der Gesamtbevölkerung

	zu Fuß	Fahrrad	Auto als Mitfahrer	Auto als Fahrer	ÖPNV	Summe
Summe Entfernung (in Meter)	311	1.550	2.809	12.831	3.347	20.849
Summe Zeitauf- wand (in Min.)	6	10	7	34	11	69

Abb. 58: Zurückgelegte Entfernung und Zeitbudget pro Tag je Bürger

Insgesamt hat das Wegeaufkommen aufgrund der geringeren Mobilität und sinkender Einwohnerzahlen jedoch abgenommen. Gegenüber der Haushaltsbefragung entfallen statt 165.000 nun 187.000 tägliche Wege auf den MIV im Jahr 2017. Damit pendelt sich der Wert zwischen den Prognosen für die Szenarien Status quo (207.000 Wege/Tag) und Trend (175.000 Wege/Tag) ein (vgl. VEP Marl 1993: 4-11).

6.5 Verkehrsverflechtungen

Der Binnenverkehrsanteil der gesamtstädtischen Mobilität liegt in Marl bei 67 %. Davon entfallen 54 % auf den MIV (Selbst- und Mitfahrer) und 46 % auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Für die Wege innerhalb des Stadtgebiets ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 59 bis 63 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln (s. Abb. 57: Wege der Gesamtbevölkerung). Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die 10 Stadtbezirke Marls gewählt.¹³ Mit dem Binnenverkehr ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Marler Stadtgebiets, sondern der Verkehr innerhalb des jeweiligen Stadtbezirks gemeint.

In der Gesamtbetrachtung (s. Abb. 59: Innerstädtisches Wegeaufkommen gesamt) existieren die stärksten Verflechtungen mit über 5.000 täglichen Wegen zwischen dem Stadtkern und den benachbarten Stadtbezirken. Darüber hinaus ist ein erhöhtes Wegeaufkommen zwischen Drewer-Süd und Hüls-Süd, Drewer-Süd und Hüls-Nord, Alt-Marl und Brassert sowie Brassert und Drewer-Nord festzustellen. In den Außenbereichen Polsum und Sinsen-Lenkerbeck liegt die Binnenverkehrsquote innerhalb des jeweiligen Stadtbezirks im Vergleich zu den innerstädtischen Bezirken höher. Starke Verflechtungen existieren praktisch nur zwischen Sinsen-Lenkerbeck und Hüls-Süd.

Im Fußverkehr (s. Abb. 60: Innerstädtisches Wegeaufkommen Fußverkehr) liegt die Binnenverkehrsquote innerhalb der jeweiligen Stadtbezirke wesentlich höher als bei den übrigen Verkehrsmitteln. Nennenswerte Quell-Ziel-Beziehungen über die Stadtteilgrenzen hinaus bestehen lediglich zwischen Brassert und dem Stadtkern, Drewer-Süd und Hüls-Nord sowie zwischen Hüls-Süd und Hüls-Nord.

Die Radverkehrsanteile (s. Abb. 61: Innerstädtisches Wegeaufkommen Radverkehr) weisen dagegen wesentlich niedrigere Werte innerhalb der jeweiligen Stadtbezirke auf, dafür jedoch über die jeweiligen Grenzen hinaus. Es werden längere Wege zurückgelegt, insbesondere zwischen Brassert und Alt-Marl sowie zwischen Brassert und Drewer-Nord.

Das innerstädtische Wegeaufkommen mit dem PKW (s. Abb. 62: Innerstädtisches Wegeaufkommen MIV) zeichnet sich durch steigende Distanzen gegenüber der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad aus. Daraus resultieren ein niedrigerer Binnenverkehrsanteil innerhalb der jeweiligen Stadtbezirke und ein gesteigertes Gesamtverkehrsaufkommen.

¹³ Hierbei handelt es sich um Aggregation auf Stadtbezirksebene. Alle Quell-Ziel-Beziehungen der jeweiligen Stadtbezirke sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des Stadtgebietes aus. Der Quell-Ziel-Verkehr insbesondere im Fuß- und Radverkehr spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also gerade die Stadtbezirksgrenzen überschreitenden Wege sind in der Darstellung überhöht dargestellt.

Die stärksten Verflechtungen bestehen mit über 5.000 täglichen Wegen zwischen Brassert und Alt-Marl sowie zwischen den zentralen Bereichen Drewer, Hüls und dem Stadtkern. Signifikante Quell-Ziel-Beziehungen bestehen zusätzlich mit über 3.000 täglichen Wegen zwischen Hüls-Süd und Sinsen-Lenkerbeck.

Im Vergleich zu den anderen Fortbewegungsarten ist das Gesamtverkehrsaufkommen im innerstädtischen ÖPNV schwach ausgeprägt (s. Abb. 63: Innerstädtisches Wegeaufkommen ÖPNV). Die Binnenverkehrsanteile fallen erwartungsgemäß sehr gering aus. Die stärksten Verkehrsverflechtungen bestehen jedoch mit über 1.000 täglichen Wegen zwischen dem Stadtkern und Drewer-Nord sowie zwischen dem Stadtkern und Hüls-Süd.

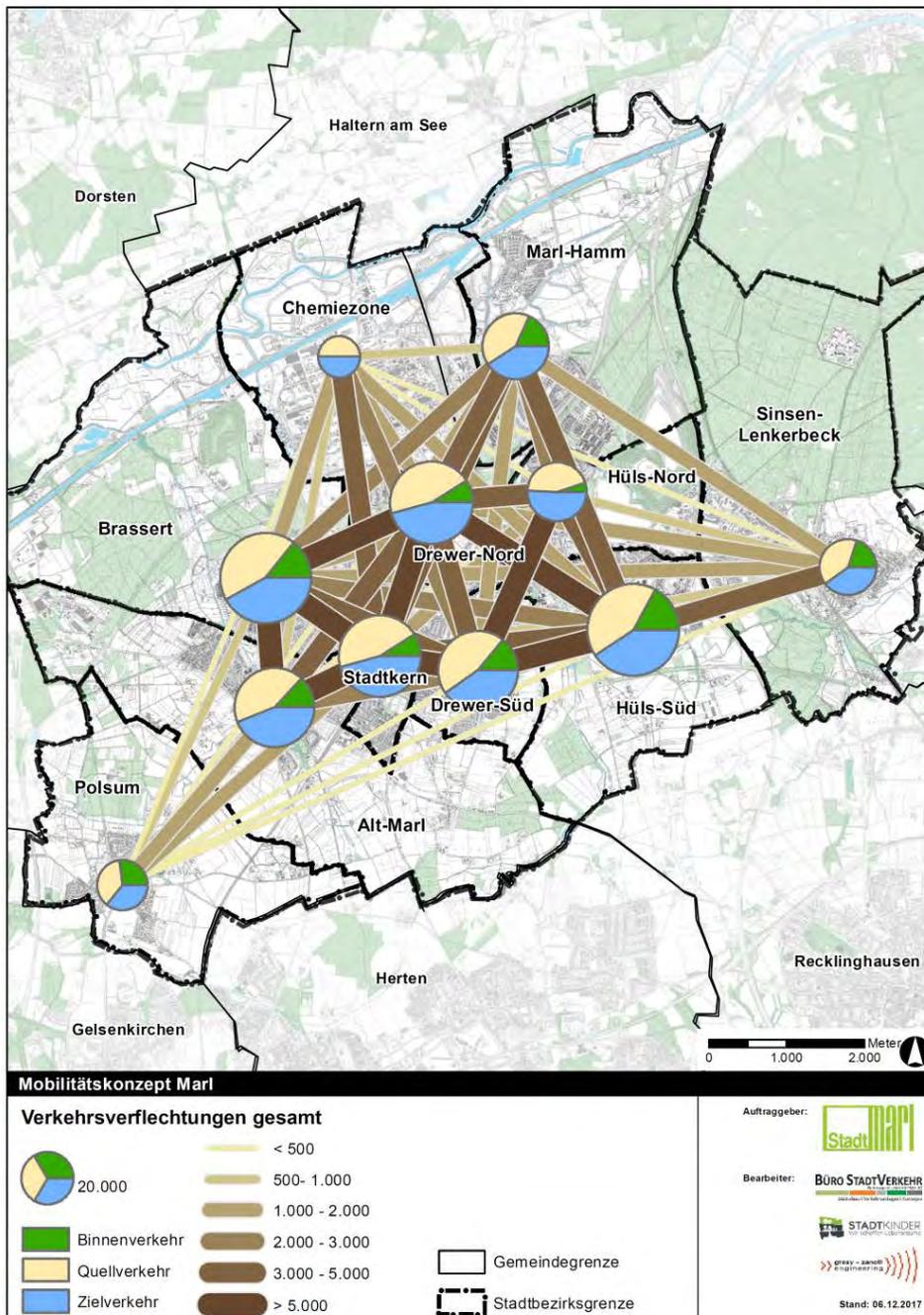


Abb. 59: Innerstädtisches Wegeaufkommen gesamt

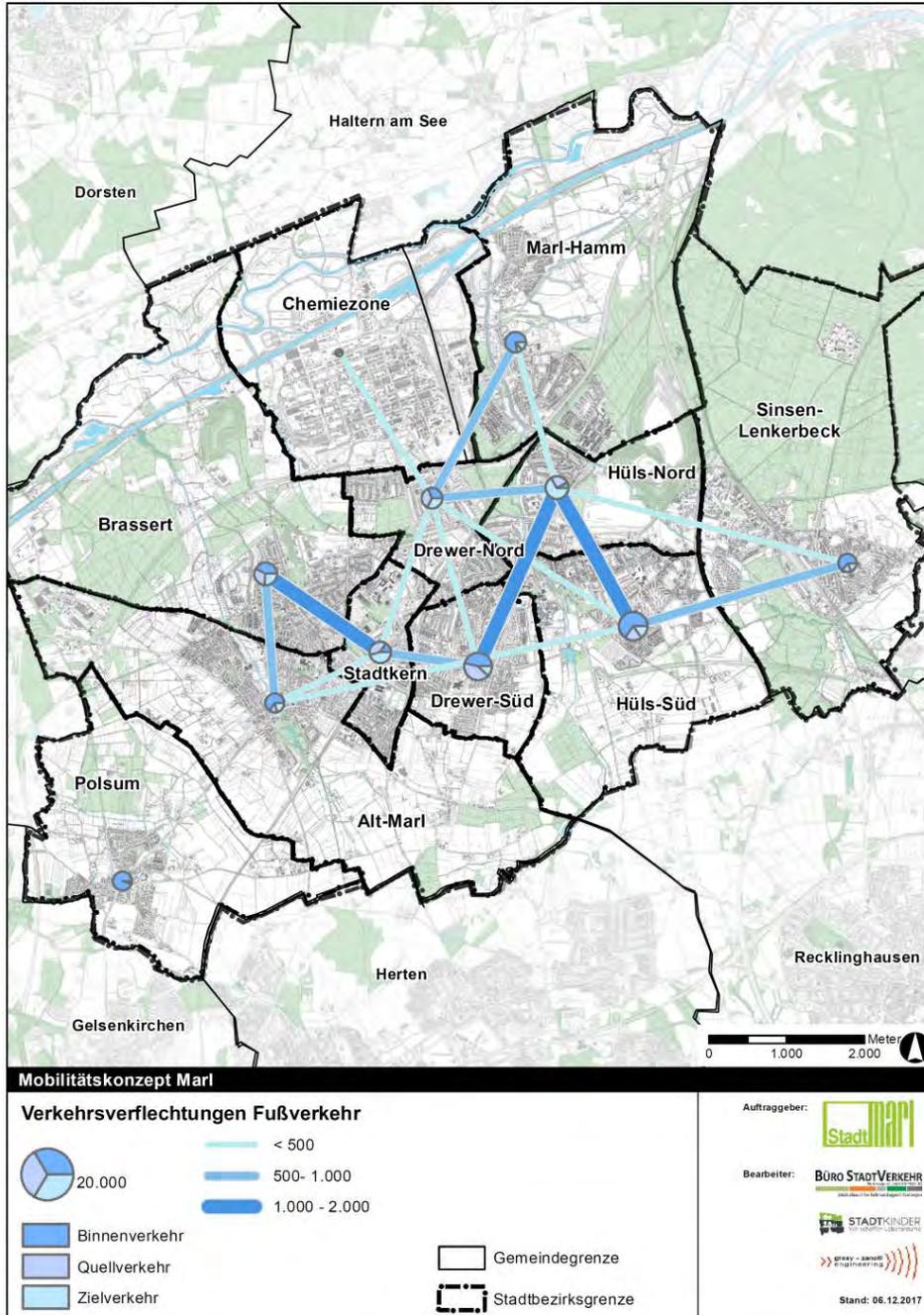


Abb. 60: Innerstädtisches Wegeaufkommen Fußverkehr

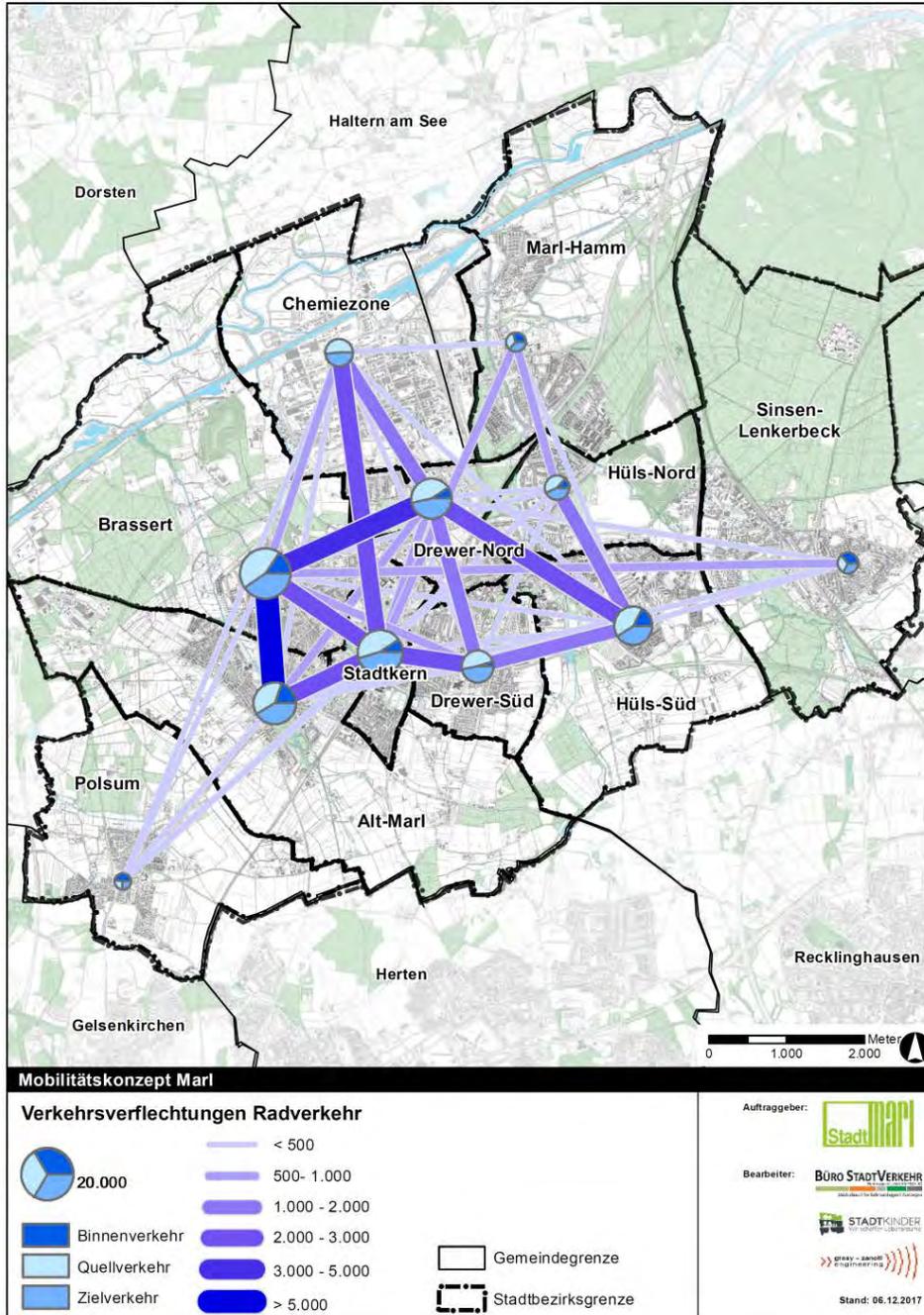


Abb. 61: Innerstädtisches Wegeaufkommen Radverkehr

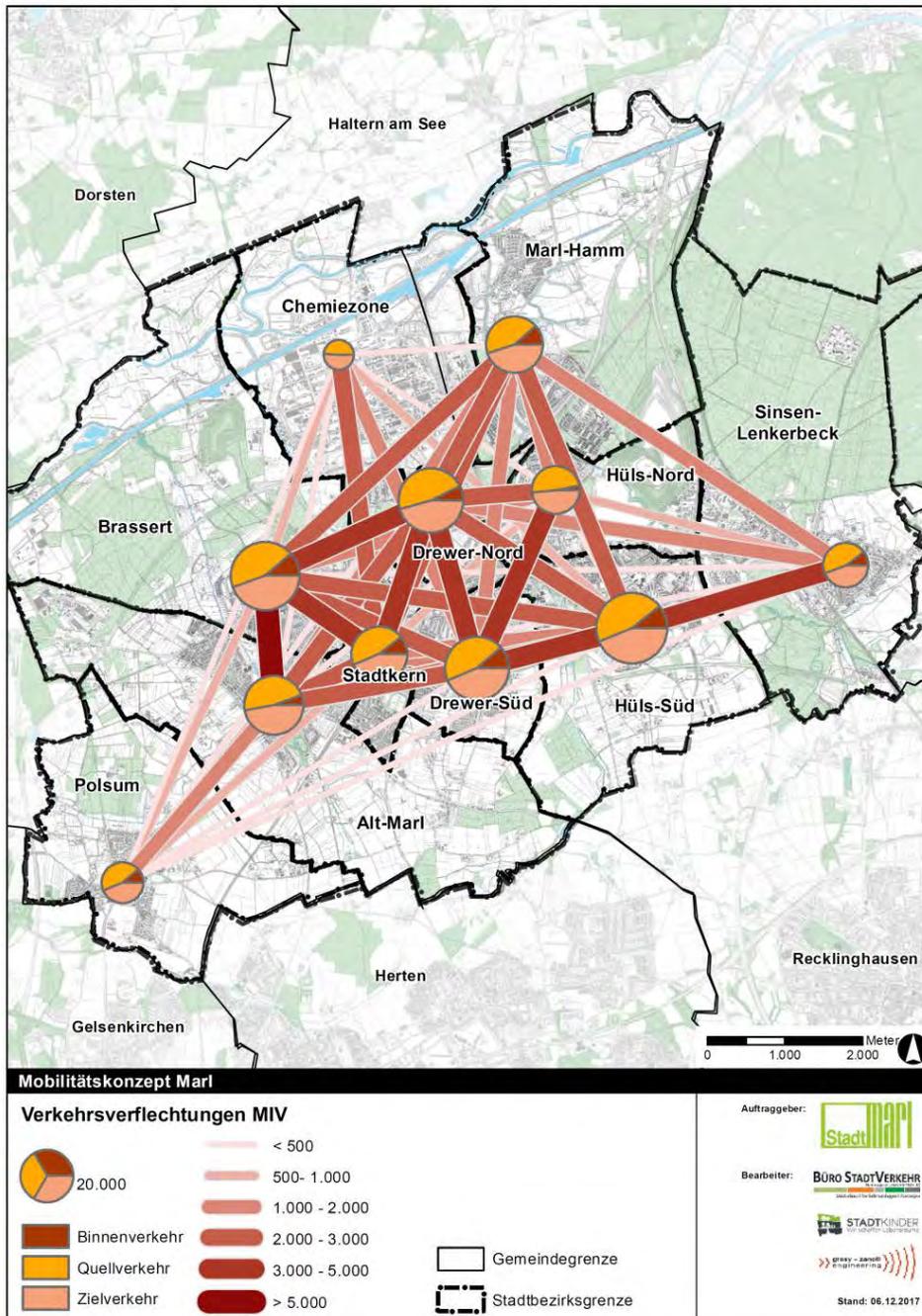


Abb. 62: Innerstädtisches Wegeaufkommen MIV

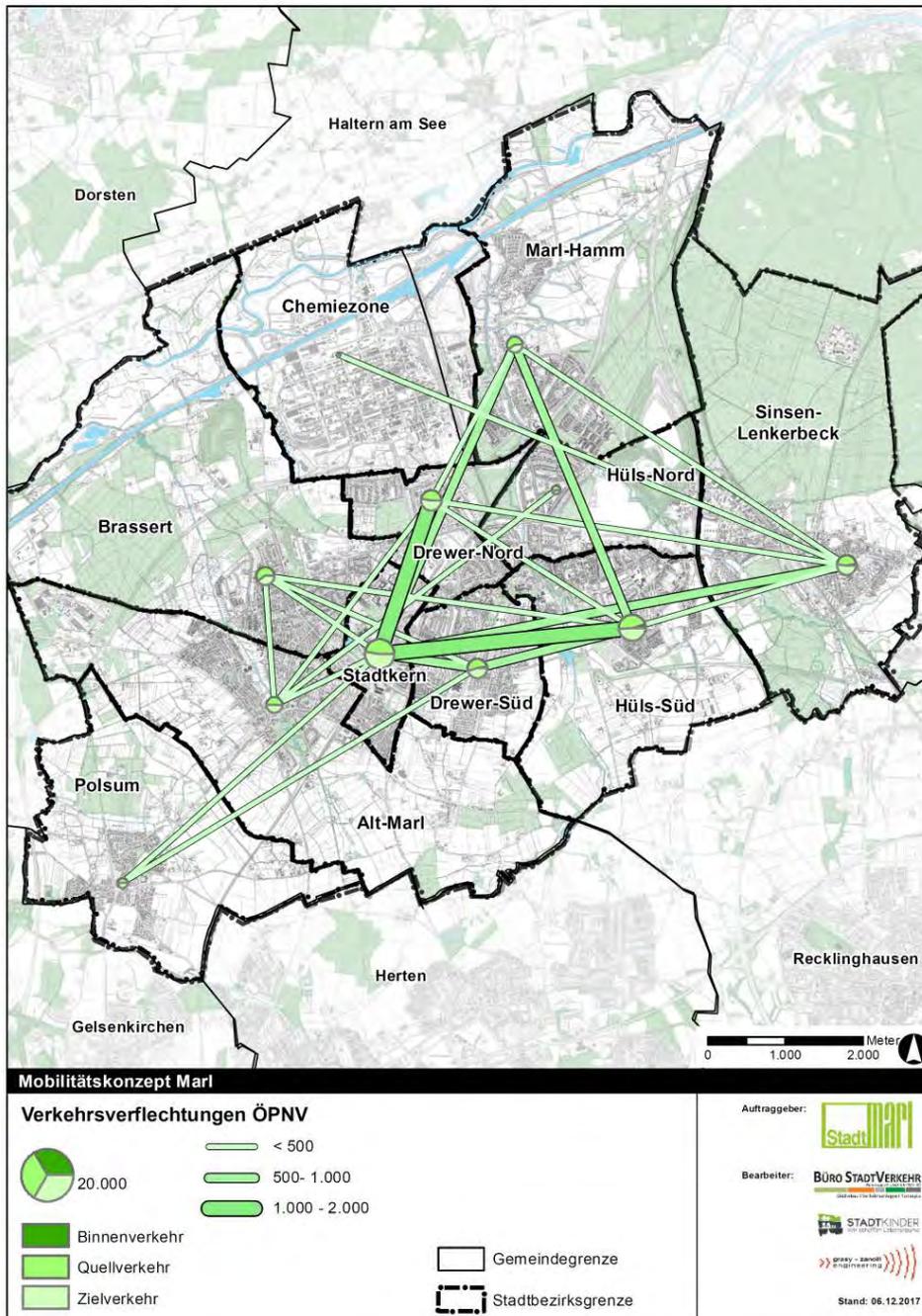


Abb. 63: Innerstädtisches Wegeaufkommen ÖPNV

Die Anteile der außerörtlichen Verkehrsverflechtungen belaufen sich auf 33 %. Diese werden zum größten Teil mit dem PKW zurückgelegt. Neben dem MIV liegt auch der ÖPNV-Anteil über dem innerstädtischen Verkehrsanteil in Marl. Die häufigsten Quell-Ziel-Beziehungen bestehen nach Recklinghausen (22 %), Gelsenkirchen (11 %) und Herten (11 %). Weitere Verbindungen bestehen nach:

Recklinghausen	22%
Gelsenkirchen	11%
Herten	11%
Dorsten	9%
Haltern am See	9%
Essen	5%
Bochum	4%
Oer-Erkenschwick	3%
Dortmund	2%
Gladbeck	2%

Abb. 64: Außerörtliche Quell-Ziel-Beziehungen

Die drei häufigsten angefahrenen Ziele in den außerörtlichen Verkehrsverflechtungen bestanden bereits 1991. Die Reihenfolge blieb ebenfalls unverändert, die Werte hingegen nicht: Recklinghausen 26 %, Gelsenkirchen 15 % und Herten 12 % (vgl. VEP Marl 1993: 3-12).

6.6 Zeitbezogene Auswertung

In der Betrachtung der Anfangs- und Endzeiten der täglichen Mobilität ist eine morgendliche Spitze zwischen 7 Uhr und 8 Uhr sowie ein breites Maximum nachmittags zwischen 15 Uhr und 18 Uhr festzustellen. Hier findet eine Überlagerung der Wegezwecke statt. Die Differenz von Wegebeginn und Wegeende je Stundengruppe entspricht der aufgewendeten Zeit u.a. für den Weg zur Arbeit, zur Schule oder zu Freizeitzielen.

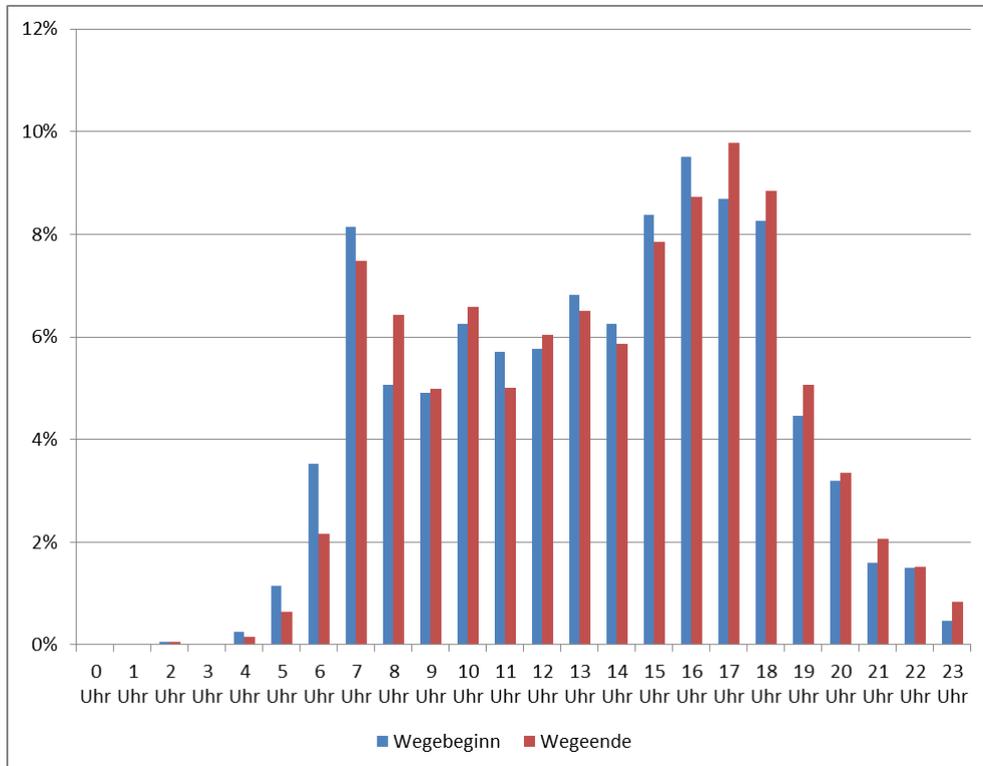


Abb. 65: Tägliche Mobilität: Anfangs- und Endzeiten

Im Vergleich zur aktuellen Haushaltsbefragung wurde 1991 lediglich eine Spitzenstunde zwischen 16 Uhr und 17 Uhr festgestellt. Grund dafür war eine Überlagerung des Berufs- und Einkaufsverkehrs. In der Zeit von 7 Uhr bis 15 Uhr sind hingegen keine signifikanten Unterschiede verzeichnet worden.

Die Modal Split-Anteile im Tagesverlauf weisen die höchsten MIV-Anteile in den Schwach- und Nebenverkehrszeiten auf. Das Maximum wird zwischen 20 Uhr und 22 Uhr erreicht. In dieser Zeitspanne werden über 80 % der Wege mit dem PKW bestritten. Die anderen Fortbewegungsarten zeigen vor allem in den morgendlichen Stunden Spitzenwerte auf. Zwischen 7 Uhr und 9 Uhr werden mit 14 % bis 16 % die meisten Fußwege zurückgelegt. Das Fahrrad erreicht mit 27 % die höchsten Anteile zwischen 10 Uhr und 12 Uhr, typische Zeiten etwa für Einkäufe und sonstige Zwecke. Bereits früh am Morgen zwischen 6 Uhr und 7 Uhr erreicht der ÖPNV mit bis zu 15 % die größten Modal Split-Anteile. Im weiteren Tagesverlauf ist eine erneute Spitze mit 11 % gegen 15 Uhr festzustellen. Dies ist vor allem auf den Schul- und Ausbildungsverkehr zurückzuführen.

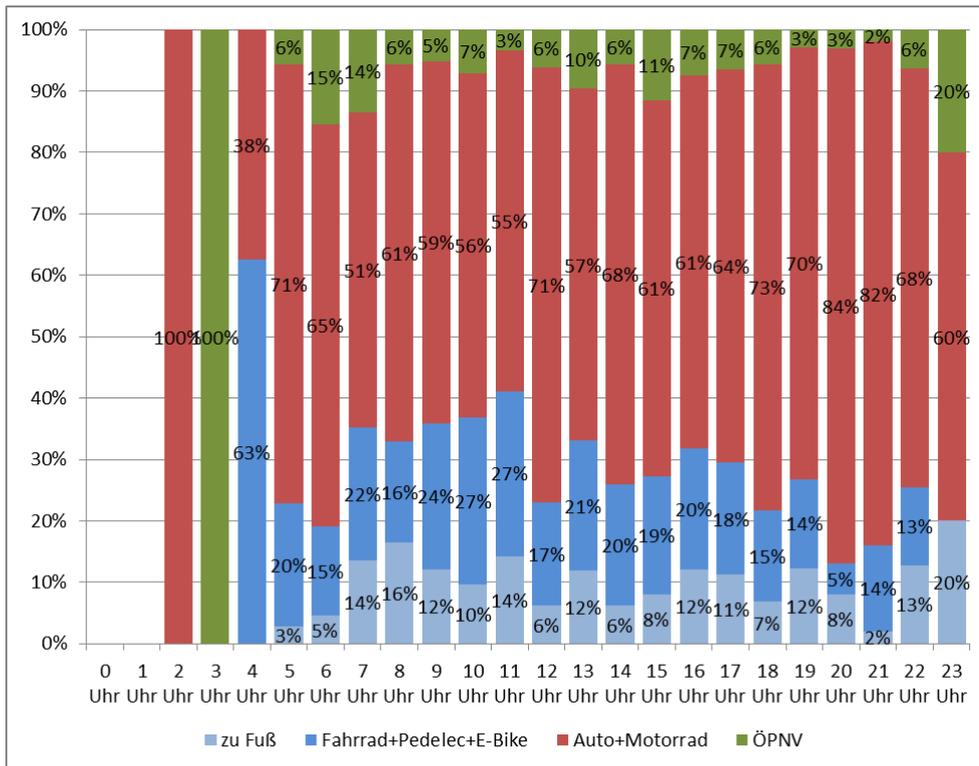


Abb. 66: Modal Split im Tagesverlauf

Die Tagesganglinien des Fuß- und Radverkehrs sowie des MIV weisen keine derart ausgeprägten Maxima auf wie der ÖPNV. Die beiden Spitzen am Morgen und Nachmittag sind, wie bereits im oberen Verlauf beschrieben, hauptsächlich auf den Schulverkehr zurückzuführen.

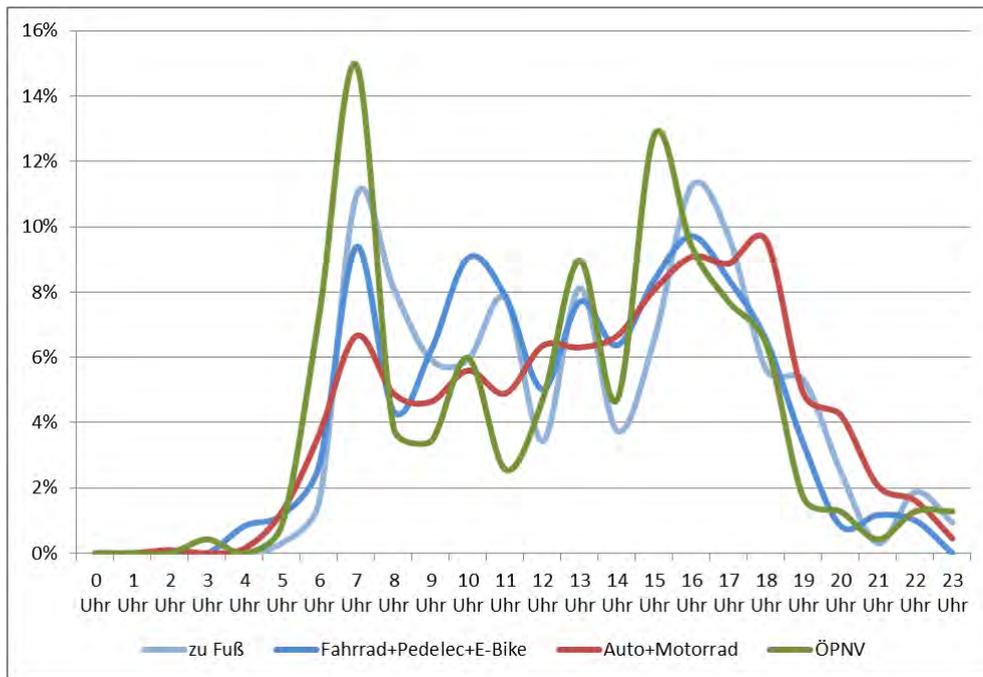


Abb. 67: Verkehrsmittelanteile im Tagesgang

7. Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Der Zusatzfragebogen hielt Fragen zur Bewertung der verkehrlichen Angebote in den Bereichen Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV und MIV in Marl bereit. Des Weiteren konnte Kritik, Anregungen und Verbesserungsvorschläge getätigt werden.

7.1 Bewertung der Verkehrsangebote

Die folgenden Diagramme geben die Bewertung der verschiedenen Verkehrsangebote in den jeweiligen Stadtbezirken wieder. Die Unterscheidung nach Wohnort der Befragten ergibt differenzierte Bewertungen. Zum Teil wird das gesamtstädtische Verkehrsangebot bewertet, vor allem aber die Situation im jeweiligen Wohnbezirk.

In der Bewertung der Verkehrsangebote schnitt der Fußverkehr mit 2,59 insgesamt am besten von allen Fortbewegungsarten ab. Insbesondere in den Stadtteilen Marl-Hamm (2,37), Hüls-Süd (2,44) und Drewer-Süd (2,45) wurde die Fußverkehrsqualität gut bewertet. In Drewer-Süd stimmten sechs Personen mit der Note „sehr gut“ (1) ab, in den anderen beiden Stadtteilen waren es jeweils drei Personen.

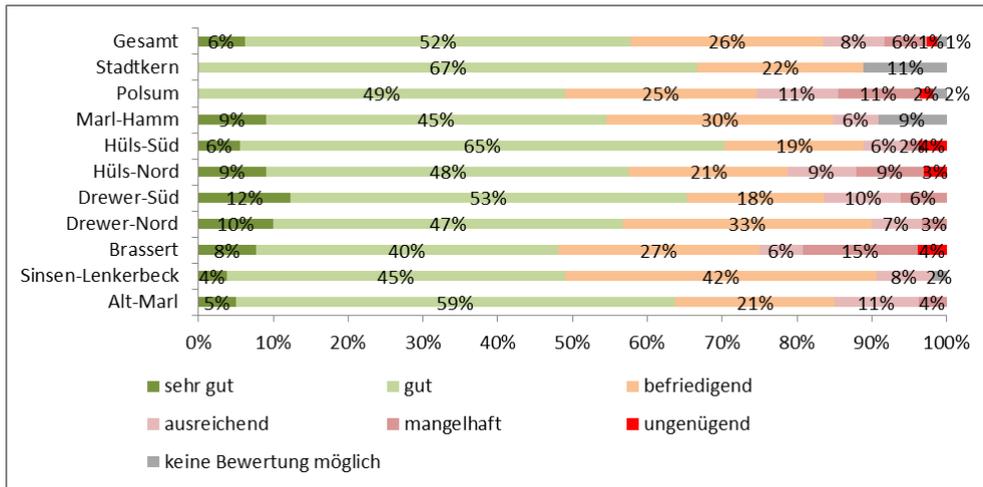


Abb. 68: Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Der Radverkehr schneidet hingegen mit einer Durchschnittsnote von 3,52 am schlechtesten ab. Negative Bewertungen gab es vor allem aus Hüls-Nord (3,84), Brassert (3,63) und Alt-Marl (3,60). In den ersten beiden Bezirken wurde jeweils viermal die Note „ungenügend“ (6) vergeben, in Alt-Marl sogar fünfmal.

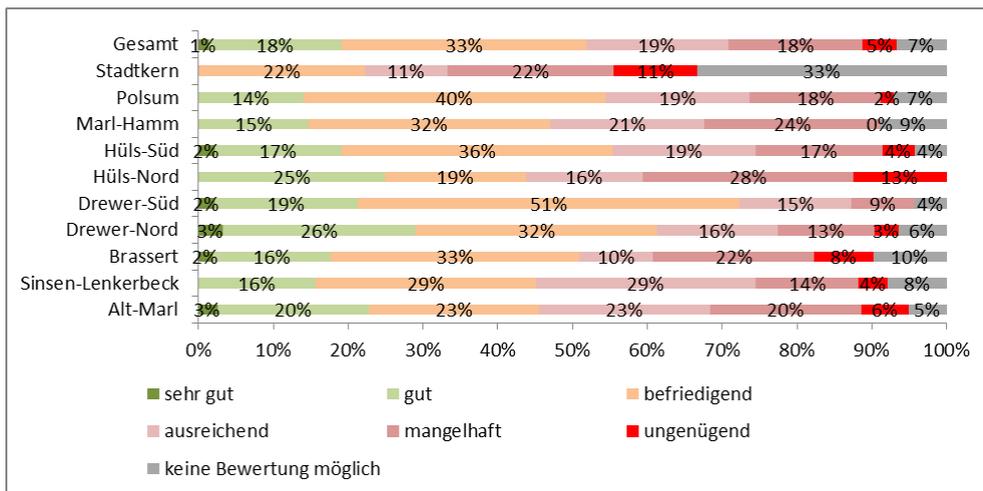


Abb. 69: Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Das Verkehrsangebot für PKW erhielt mit 2,99 die zweitbeste Bewertung der vier Kategorien. Über durchschnittlich gute Kritiken gab es aus Sinsen-Lenkerbeck (2,71), Drewer-Süd (2,74) und Brassert (2,76). Die Note „gut“ (2) gaben 25 Befragte aus Sinsen-Lenkerbeck ab, gefolgt von 21 Stimmen aus Brassert und 18 aus Drewer-Süd.

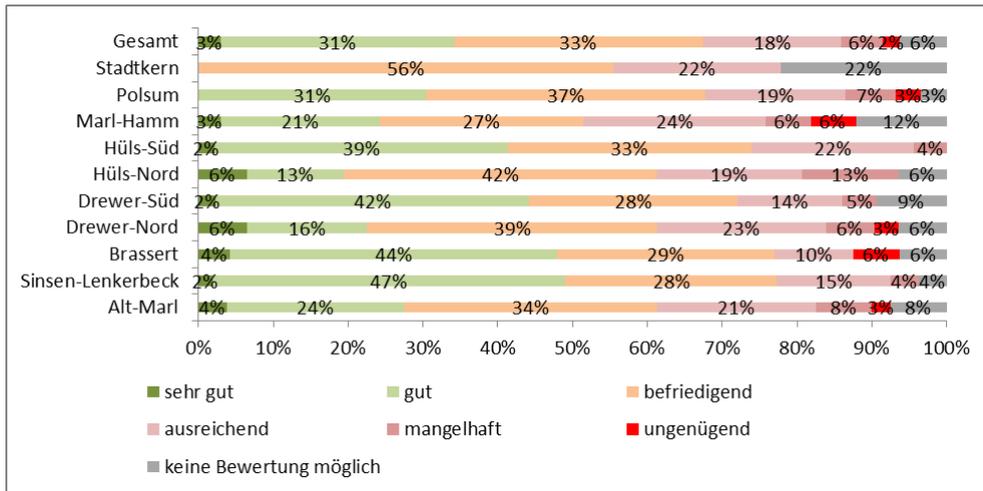


Abb. 70: Bewertung der Verkehrsangebote – MIV (Auswertung auf Haushaltsebene)

Der ÖPNV wurde insgesamt mit einer Durchschnittsnote von 3,21 bewertet. Negative Stimmen gab es vor allen Dingen aus den Bezirken Polsum (3,66), Drewer-Nord (3,46) und Marl-Hamm (3,44). In Polsum gab es zehnmal die Note „mangelhaft“ (5). In Marl-Hamm stimmten sieben und in Drewer-Nord drei Personen mit derselben Note ab.

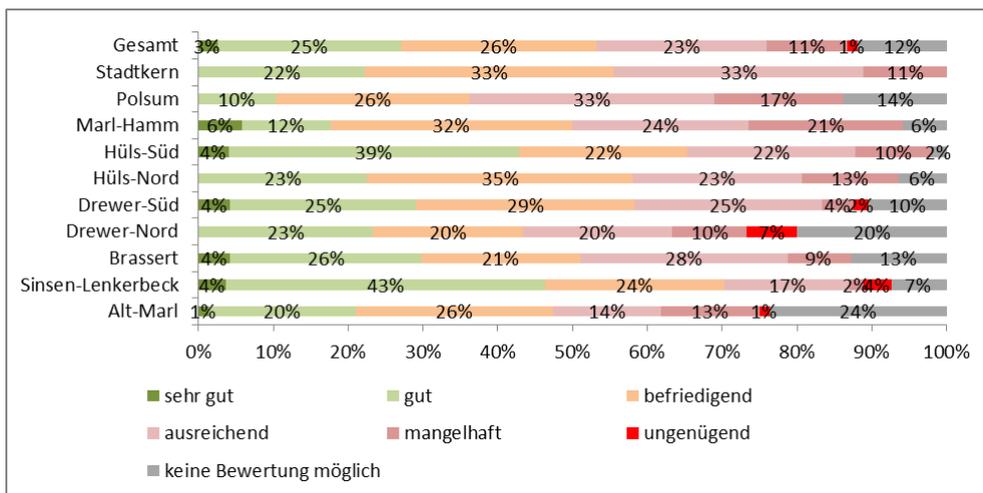


Abb. 71: Bewertung der Verkehrsangebote – ÖPNV (Auswertung auf Haushaltsebene)

Stadtbezirk	Ø Fußverkehr	Ø Radverkehr	Ø Autoverkehr	Ø ÖPNV
Alt-Marl	2,50	3,60	3,14	3,29
Sinsen-Lenkerbeck	2,54	3,57	2,71	2,80
Brassert	2,92	3,63	2,76	3,12
Drewer-Nord	2,47	3,21	3,17	3,46
Drewer-Süd	2,45	3,09	2,74	3,07
Hüls-Nord	2,70	3,84	3,21	3,28
Hüls-Süd	2,44	3,47	2,87	2,96
Marl-Hamm	2,37	3,58	3,31	3,44
Polsum	2,89	3,49	3,12	3,66
Stadtkern	2,25	4,33	3,29	3,33
Gesamt	2,59	3,52	2,99	3,21

Abb. 72: Gesamtbewertung der Verkehrsangebote
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote

Analog zur Bewertung der Verkehrsangebote wurden Verbesserungsbedarfe in Marl ermittelt. Hierzu waren sechs Themenfelder vorgegeben, deren Verteilung nachfolgend aufgeführt ist.

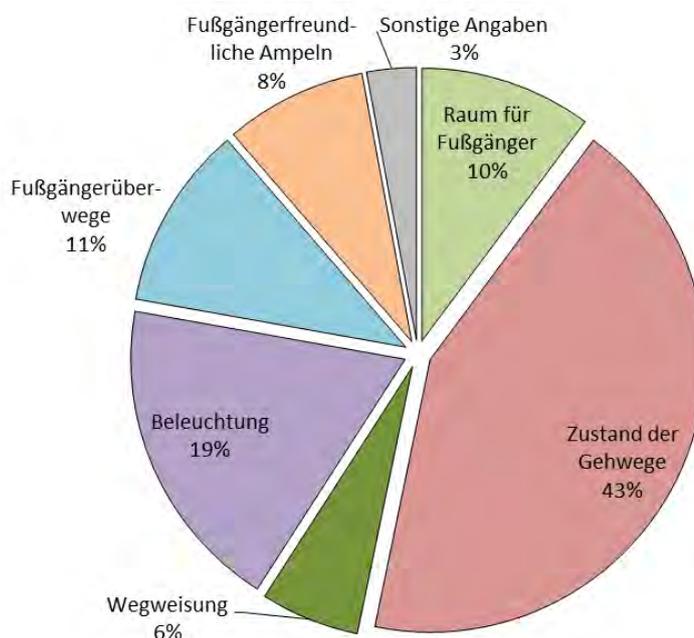


Abb. 73: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Nennungen im Fußverkehr fallen eindeutig aus. Über 40 % sehen Verbesserungsbedarf in dem Zustand der Gehwege. Mit großem Abstand folgen Optimierungen in der Beleuchtung (19 %) sowie in den Fußgängerüberwegen (11 %) und Raum für Fußgänger (10 %).

	Raum für Fußgänger	Zustand der Gehwege	Wegweisung	Beleuchtung	Fußgängerüberwege	Fußgängerfreundliche Ampeln	Sonstige Angaben
Alt-Marl	11	59	7	23	10	12	
Sinsen-Lenkerbeck	5	41	4	14	13	7	
Brassert	10	43	4	17	17	14	
Drewer-Nord	5	18	4	8	3	8	
Drewer-Süd	11	46	5	13	9	5	
Hüls-Nord	5	27	5	13	11	5	
Hüls-Süd	12	34	7	16	4	3	
Marl-Hamm	9	25	3	13	7	2	
Polsum	12	39	5	29	10	7	
Stadtkern	0	8	2	2	2	3	
Gesamt	80	340	46	148	86	66	23

Abb. 74: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

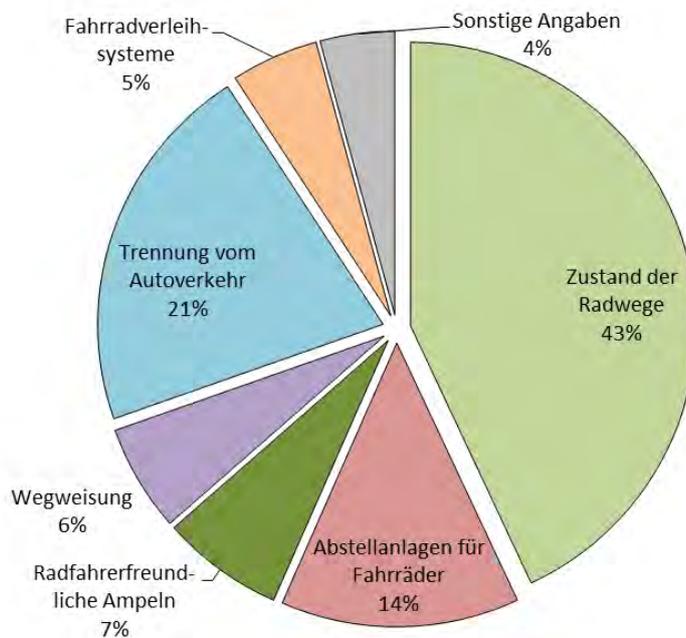


Abb. 75: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Ergebnisse im Radverkehr sind genauso eindeutig wie zuvor im Fußverkehr. 43 % sehen Verbesserungspotenzial im Zustand der Radwege. Darauf folgen die Trennung vom Autoverkehr (21 %) und Abstellanlagen für Fahrräder (14 %).

	Zustand der Radwege	Abstellanlagen für Fahrräder	Radfahrerfreundliche Ampeln	Wegweisung	Trennung vom Autoverkehr	Fahrradverleihsysteme	Sonstige Angaben
Alt-Marl	66	21	9	10	36	10	
Sinsen-Lenkerbeck	38	11	7	5	19	4	
Brassert	38	21	5	8	14	8	
Drewer-Nord	20	7	5	4	7	4	
Drewer-Süd	39	7	6	5	23	2	
Hüls-Nord	29	3	4	1	16	2	
Hüls-Süd	36	15	8	6	15	1	
Marl-Hamm	27	8	6	1	11	1	
Polsum	47	12	4	7	26	6	
Stadtkern	7	4	2	2	4	2	
Gesamt	347	109	56	49	171	40	34

Abb. 76: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

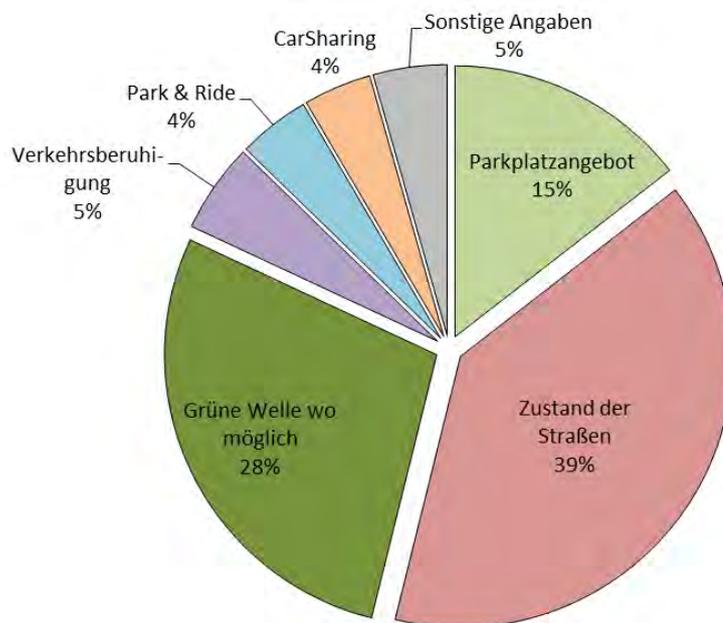


Abb. 77: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – MIV
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Mit größerem Abstand werden erhebliche Verbesserungen in der Straßeninfrastruktur gesehen (39 %), gefolgt von der Einrichtung „grüner Wellen“ (28 %) und einer Optimierung des Parkplatzangebotes (15 %) für den MIV.

	Parkplatz- angebot	Zustand der Stra- ßen	Grüne Welle wo möglich	Verkehrs- beruhigung	Park & Ride	CarSharing	Sonstige Angaben
Alt-Marl	17	59	51	14	6	5	
Sinsen- Lenkerbeck	16	36	23	5	6	8	
Brassert	11	37	28	9	4	4	
Drewer-Nord	8	21	14	0	3	2	
Drewer-Süd	20	36	27	3	4	6	
Hüls-Nord	5	28	16	3	2	0	
Hüls-Süd	11	39	28	0	7	4	
Marl-Hamm	11	24	13	3	2	2	
Polsum	21	47	35	8	1	1	
Stadtkern	2	5	2	0	1	2	
Gesamt	122	332	237	45	36	34	37

Abb. 78: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – MIV
(Auswertung auf Haushaltsebene)

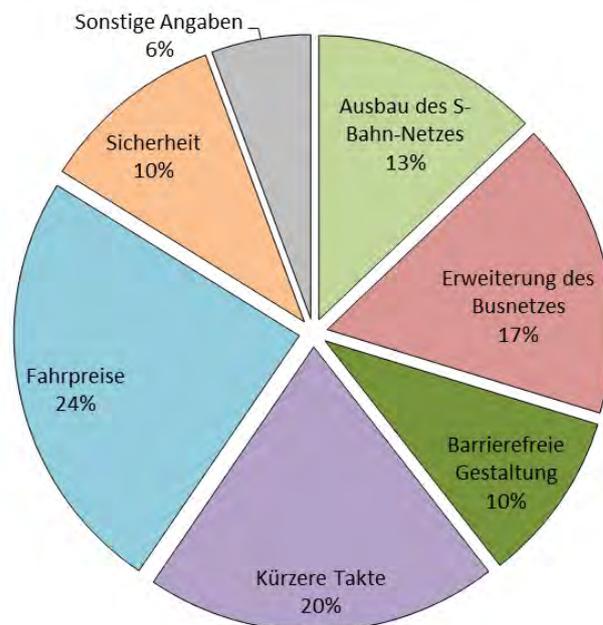


Abb. 79: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Bereich ÖPNV sind die Nennungen relativ gleichmäßig verteilt. Mit 24 % ist die Mehrheit für Verbesserungen in der Fahrpreisgestaltung. Darauf folgen mit 20 % Forderungen nach kürzeren Taktten, 17 % sind für die Erweiterung des Busnetzes und 13 % für den Ausbau des S-Bahn-Netzes.

	Ausbau des S-Bahn-Netzes	Erweiterung des Busnetzes	Barrierefreie Gestaltung	Kürzere Takte	Fahrpreise	Sicherheit	Sonstige Angaben
Alt-Marl	20	26	13	26	32	15	
Sinsen-Lenkerbeck	11	11	9	12	26	13	
Brassert	10	13	8	15	30	2	
Drewer-Nord	6	7	5	6	11	5	
Drewer-Süd	15	12	11	21	22	13	
Hüls-Nord	4	9	4	14	11	5	
Hüls-Süd	13	15	8	15	19	11	
Marl-Hamm	7	11	8	13	11	10	
Polsum	13	29	9	33	29	7	
Stadtkern	4	2	3	5	4	3	
Gesamt	103	135	78	160	195	84	45

Abb. 80: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote (Liste) – ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Auffällig ist, dass in der Gesamtbetrachtung die Verbesserungsbedarfe der ersten drei Plätze jeweils die Wegeinfrastruktur von Rad- und Fußverkehr sowie MIV betreffen. Die Angebote in der Nahbereichsmobilität sind unter den Nennungen doppelt vertreten, die des MIV und ÖPNV dreifach.

Rang	Verbesserungsbedarf	Nennungen (absolut)	Art
1	Zustand der Radwege	347	Rad
2	Zustand der Gehwege	340	Fuß
3	Zustand der Straßen	332	Auto
4	Grüne Welle	237	Auto
5	Fahrpreise	195	ÖPNV
6	Trennung vom Autoverkehr	171	Rad
7	Kürzere Takte	160	ÖPNV
8	Beleuchtung	148	Fuß
9	Erweiterung des Busnetzes	135	ÖPNV
10	Parkplatzangebot	122	Auto

Abb. 81: Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Nennungen (absolut)

8. Zusammenfassendes Fazit

Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bewohner der Stadt Marl liefert ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl gesamtstädtisch als auch auf Stadtbezirksebene. Die Verkehrsmittelwahl wird geprägt von Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie von soziodemographischen Faktoren. Das Verkehrsverhalten in Marl weist insgesamt eine hohe PKW-Affinität auf. Die Besitzquote je Haushalt liegt bei 1,3. 38 % der Haushalte verfügen bereits über einen Zweitwagen. Andererseits ist der Anteil an Elektrofahrrädern je Haushalt mit 16 % bereits sehr ausgeprägt. Der Wohnort ist nicht unbedingt der bestimmende Faktor in der Verkehrsmittelwahl. Es gibt durchaus zentrale Stadtteile, die einen relativ hohen MIV-Anteil aufweisen.

Die Verteilung der Verkehrsmittelwahl fällt mit 63 % MIV-Anteil eindeutig zu Lasten des Umweltverbundes aus, der einen Anteil von 37 % aufweist. Auch im Vergleich mit benachbarten und weiteren Referenzstädten wird der hohe PKW-Anteil in der Stadt bestätigt. Die letzte Verkehrsdatenerhebung datiert aus dem Jahr 1991, als im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans 1993 (VEP) das Verkehrsverhalten der Marler ermittelt worden ist. Im Vergleich dazu zeigt sich eine allgemeine Erhöhung des MIV-Anteils von 56 % auf 63 %. Der Anteil am Umweltverbund ist folgerichtig von 44 % auf 37 % gesunken.

Auf gesamtstädtischer Ebene ist rund die Hälfte aller PKW-Fahrten kürzer als 5 km und weist ein hohes Substitutionspotenzial zum Umweltverbund auf. Größere Distanzen werden hauptsächlich mit dem PKW überwunden, lediglich der ÖPNV deckt ab einer Länge von über 25 km zweistellige Anteile ab. Die durchschnittliche Wegelänge pro Person liegt gesamtstädtisch bei 6 km. Bei Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerungszahl Marls ergibt sich ein Wegeaufkommen von knapp 300.000 täglichen Wegen. Etwa 187.000 entfallen davon auf den MIV. Die durchschnittliche Entfernung jedes Bewohners liegt bei knapp 21 km. Das Zeitbudget für die tägliche Mobilität beträgt 69 Minuten.

Der Binnenverkehrsanteil liegt bei 67 % und weist im Gegensatz zum außerörtlichen Quell-Ziel-Verkehr einen geringeren MIV-Anteil sowie höhere Werte im Umweltverbund auf (54%/46 %). Die Quell-Ziel-Beziehungen über die Stadtgrenzen hinaus verlaufen größtenteils nach Recklinghausen, gefolgt von Gelsenkirchen und Herten. Der MIV-Anteil beträgt hier rund 80 %.

In der Bewertung der Verkehrsangebote schneidet der Fußverkehr mit einer durchschnittlichen Note von 2,59 am besten ab. Dahinter befinden sich der MIV mit 2,99 und der ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 3,21. Der Radverkehr weist mit 3,52 überwiegend negative Bewertungen auf. In der Gesamtbetrachtung der Verbesserungsbedarfe wird sowohl beim Fuß- und Radverkehr als auch beim MIV erheblicher Optimierungsbedarf in der Wegeinfrastruktur gesehen.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des Mobilitätskonzeptes konnten die Bürger Kritiken, Wünsche und Anregungen zu bestimmten Räumen in Marl nicht nur in der Haushaltsbefragung, deren Ergebnisbericht hier vorliegt, angeben, sondern auch bei stadtbe-reichsspezifischen Bürgerwerkstätten und per Online-Beteiligung über die sogenannte INKA-Plattform. Deren Ergebnisse sind im Anhang dargestellt.

QUELLENVERZEICHNIS

Endbericht zur Verkehrserhebung, Mobilität in Städten – SrV 2008 und Auswertungen zum SrV-Städtepegel, Technische Universität Dresden, 2009.

Haushaltsbefragung Stadt Dortmund, 2013.

Haushaltsbefragung Stadt Münster, 2013.

Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten zur Ermittlung des Modal Split in der Stadt Gelsenkirchen, TRC Transportation Research & Consulting GmbH, 2015.

Integriertes Klimaschutz- und -anpassungskonzept: Stadt Gladbeck, Gertec 2010.

Integriertes Klimaschutz- und -anpassungskonzept: Stadt Haltern am See, Gertec 2012.

Masterplan Mobilität Castrop-Rauxel, HHS Ingenieur GmbH, 2009.

Planersocietät, Stadt Herten Mobilitätsuntersuchung, 2013.

Planersocietät, Stadt Minden Mobilitätsuntersuchung, 2015.

Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen 2009.

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Marl, Planungsingenieure Retzko und Topp, 1993.

Verkehrsentwicklung in Dorsten – Ergebnisse der Haushaltsbefragung“, Kaarst, Ingenieurgesellschaft Stolz mbH im Auftrag der Stadt Dorsten (Planungs- und Umweltamt), 1997.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen
bzgl.	bezüglich
KW	Kalenderwoche
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
s.	siehe
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
u.a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
v.a.	vor allem

ANHANG

A1 Fragebogen

Haushaltsbefragung zur Mobilität in Marl



**Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig, und es entstehen keine Kosten für Sie!
Alle Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet.
Der Erfolg dieser Untersuchung hängt von Ihrer Unterstützung ab!**

Die Unterlagen zur Befragung bestehen aus:

- einem Haushaltsfragebogen: dieser enthält Fragen zu Ihrem Haushalt und den darin lebenden Personen.
- einem Personenfragebogen: für Sie und bis zu 6 weiteren Personen in Ihrem Haushalt ab 6 Jahren.
- einem Wegeprotokoll für die Wege der verschiedenen Personen. In dieses Protokoll trägt bitte jedes Haushaltsmitglied (ab 6 Jahren) für den Stichtag seine zurückgelegten Wege ein.
- einem Zusatzfragebogen: die Fragen sind von einer Person des Haushalts zu beantworten.

Wichtige Hinweise zum Ausfüllen der Fragebögen:

- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll nur für den **Stichtag** aus (Dienstag, 19.09.2017). Wenn dies nicht möglich ist, können Sie als Stichtag auch den 26.09.2017 wählen.
- Kreuzen Sie bitte im Wegeprotokoll das Datum des verwendeten Stichtages an.
- Jeder Person wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person usw.). Diese Nummer verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- Wenn in Ihrem Haushalt mehr als 6 Personen im Alter ab 6 Jahren leben, notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.
(Zusätzliche Fragebögen können Sie bei Büro StadtVerkehr telefonisch oder per E-Mail anfordern.)
- Gleiches gilt, wenn eine oder mehrere Personen mehr als 8 Wege am Stichtag unternommen haben oder wenn ein Haushaltsmitglied den Fragebogen aus persönlichen Gründen für sich alleine ausfüllen möchte.
- Wenn Sie oder andere Personen in Ihrem Haushalt am Stichtag nicht unterwegs gewesen sind, streichen Sie bitte die entsprechenden Zeilen im Wegeprotokoll!
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen! (Symbol:)
Bei einigen Fragen können Sie Ihre Antwort selbst formulieren (Symbol: _____).
- Kinder ab 10 Jahren dürfen den Fragebogen selbständig ausfüllen, sofern ihnen der Sinn der Fragen klar und verständlich ist (Für jüngere Kinder sollen die Eltern die Eingaben machen).

Was ist ein Weg?

- Ein Weg ist immer nur einem bestimmten Zweck/Ziel (z. B. Einkauf) zugeordnet.
*Beispiel: Vom Wohnort zum Kindergarten und dann zur Arbeit = 2 Wege!
Hin- und Rückwege sind 2 verschiedene Wege.*
- Auf einem Weg mit einem bestimmten Ziel/Zweck können mehrere Verkehrsmittel benutzt werden.
Beispiel: Vom Kino zu Fuß zur Bushaltestelle, dann mit dem Bus weiter in das Wohngebiet und schließlich mit dem Fahrrad nach Hause = 1 Weg! Es ist ein Heimweg.
- Bitte tragen Sie alle Wege des gesamten Tages ein und vergessen Sie keinen Weg.
Auch Fußwege, Heimwege und Rückwege sind für die Befragung wichtig.

Für weitere Informationen und bei Fragen erhalten Sie Auskunft unter:

Infotelefon: Büro StadtVerkehr: 02103 / 91159-18 (08:00 - 18:00 Uhr)
Stadt Marl : 02365 / 99 - 6123 oder - 6124 oder - 6125 (08:00 - 16:30 Uhr)

Internetauftritt: www.marl.de (u. a. ausgefüllter Musterfragebogen, Link zur Online-Befragung)

Für zusätzliche Befragungsbögen wenden Sie sich bitte telefonisch oder per E-Mail an Büro StadtVerkehr (oppenberg@buero-stadtverkehr.de); Zugangscode (im Anschreiben) erforderlich!

Bitte geben Sie eine Telefonnummer an, unter der wir Sie bei Rückfragen erreichen können!
Ihre Telefonnummer: 02365-123456 (die Angabe ist freiwillig).

Haushaltsfragebogen	
Dieser Haushaltsfragebogen beinhaltet allgemeine Fragen zu Ihrem Haushalt. Zum Haushalt gehören alle Personen, die <u>dauerhaft</u> mit Ihnen zusammenleben.	
In welchem Stadtteil wohnen Sie?	Alt-Marl: <input type="radio"/> Brassert: <input checked="" type="radio"/> Drewer-Nord: <input type="radio"/> Drewer-Süd: <input type="radio"/> Hüls-Nord: <input type="radio"/> Hüls-Süd: <input type="radio"/> Marl-Hamm: <input type="radio"/> Polsum: <input type="radio"/> Stadtkern: <input type="radio"/> Sinsen-Lenkerbeck: <input type="radio"/>
Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt? (Auch Sie selbst!)	<u>3</u> Anzahl Personen insgesamt, davon: <u>1</u> noch nicht 6 Jahre alt.
Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?	Anzahl Autos (inkl. Kombi, Van): <u>2</u> , davon: <u>1</u> Elektroautos Anzahl Motorräder/-roller/Mofas: _____ Anzahl Fahrräder: <u>2</u> Anzahl Elektrofahrräder/Pedelecs: _____
Wie viele Kilometer fahren Sie pro Jahr mit dem/den Auto(s) Ihres Haushalts, und wie hoch ist jeweils der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch pro 100 km?	1. Auto: <u>15.000</u> km pro Jahr Verbrauch: <u>8</u> Liter/100km 2. Auto: _____ km pro Jahr Verbrauch: _____ Liter/100km 3. Auto: _____ km pro Jahr Verbrauch: _____ Liter/100km <input type="radio"/> kein Auto vorhanden
Wie weit ist es von Ihrem Wohnort zu Fuß zu den nächsten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bus/Bahn)?	Bushaltestelle: <u>300</u> Meter oder <u>/</u> Minuten Bahnhof/S-Bahn: <u>/</u> Meter oder <u>5</u> Minuten <input type="radio"/> keine Einschätzung möglich

Personenfragebogen (nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)						
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
In welchem Jahr sind Sie geboren?	<u>1981</u>	<u>1985</u>	_____	_____	_____	_____
Geschlecht weiblich männlich	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/>
Berufstätigkeit / Ausbildung						
Vollzeit erwerbstätig	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teilzeit / geringfügig erwerbstätig (11-35 Stunden/Woche)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vorübergehend freigestellt (z. B. Erziehungs-, Mutterschaftsurlaub)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
arbeitslos / vorübergehend arbeitslos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auszubildende(r), Umschüler(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schüler(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Student(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hausfrau/Hausmann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rentner(in)/Pensionär(in)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Personenfragebogen						
(nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)						
Bitte beachten Sie, dass sich einige Fragen nur auf Ihren Stichtag (siehe Anschreiben) beziehen!						
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
Höchster Schulabschluss?						
Hauptschule, Volksschule	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mittlere Reife (Realschule)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hochschulreife (Abitur)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hochschule/Fachhochschule	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ohne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Besitzen Sie einen Auto-Führerschein?	ja <input checked="" type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input checked="" type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>			
Besitzen Sie eine Zeitkarte für Bus/Bahn? (z. B. Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte)?	ja <input checked="" type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input checked="" type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>			
Besitzen Sie ein E-Bike / Pedelec?	ja <input checked="" type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input checked="" type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>			
Sind in Ihrem Wohnhaus oder in unmittelbarer Nähe Fahrrad-abstellplätze verfügbar?	ja <input type="radio"/> nein <input checked="" type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input checked="" type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>			
Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel? (Fuß, Auto, Fahrrad, Bus, Bahn, etc.; Mehrfachangaben möglich!)	<u>Auto</u> <u>Bahn</u>	<u>Auto</u> <u>Fuß</u>				
Stand Ihnen am Stichtag ein Fahrrad zur Verfügung?	ja <input checked="" type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input checked="" type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>			
Stand Ihnen am Stichtag ein Auto zur Verfügung?	ja <input checked="" type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input checked="" type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>			
Haben Sie am Stichtag Wege unternommen? Wenn Sie nicht unterwegs waren, streichen Sie bitte die entsprechenden Zeilen im Wegeprotokoll!	ja <input checked="" type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input checked="" type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>			
Wenn Sie keine Wege unternommen haben, nennen Sie uns bitte den Grund.						
Krankheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dauerhafte körperliche Einschränkung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Werde versorgt (altersbedingt)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Urlaub	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keine außerhäuslichen Termine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wetter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
War der Tagesablauf am Stichtag so, wie an anderen Dienstagen auch?	ja <input checked="" type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input checked="" type="radio"/> nein <input type="radio"/>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>			

Wir bitten alle Haushaltsmitglieder die Fragen auf dem Personenfragebogen
möglichst selbstständig zu beantworten!

Wegeprotokoll für den Stichtag (Stichtag bitte ankreuzen!): 19.09.2017 26.09.2017
 Bitte tragen Sie nun alle Wege ein, die Sie **am Stichtag** zurückgelegt haben. Bitte auch kurze Wege!
 Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege.
 (Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen)

	1.) Start Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	2.) Ziel Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	3.) Zeit	
			von Uhrzeit	bis Uhrzeit
Beispiel:	Musterstadt, Nord, Musterstraße	Musterstadt, Süd, Beispielstraße	07:00	07:55
1. Person				
1. Weg	Marl, Winkelstr.	Marl, Recklinghäuserstr.	08:00	08:15
2. Weg	Marl, Recklinghäuserstr.	Marl, Bergstr.	17:00	17:10
3. Weg	Marl, Bergstr.	Marl, Winkelstr.	18:00	18:20
4. Weg				
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				
2. Person				
1. Weg	Marl, Winkelstr.	Marl, Schachtstr.	08:40	08:50
2. Weg	Marl, Schachtstr.	Marl, Zeckenstr.	09:10	09:20
3. Weg	Marl, Zeckenstr.	Marl, Winkelstr.	10:15	10:25
4. Weg	Marl, Winkelstr.	Marl, Schachtstr.	16:10	16:15
5. Weg	Marl, Schachtstr.	Marl, Winkelstr.	16:40	16:45
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				
3. Person				
1. Weg				
2. Weg				
3. Weg				
4. Weg				
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				

Seite 4 Wir bitten alle Haushaltsmitglieder die Angaben auf dem Wegeprotokoll möglichst selbstständig einzutragen!

Wegeprotokoll
(nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)

4.) Genutztes Verkehrsmittel										5.) Zweck oder Ziel des Weges										Beispiel
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec / E-Bike	Motorrad / Mofa	Auto als Fahrer	Auto als Mitfahrer	Bus	S-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Sonstiges (z.B. Taxi, Schiff, Flugzeug)	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich	Einkaufen	Arztbesuch	Schule/Ausbildung	Freizeit/Besuch	Bringen/Holen	Sonstiges		
<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Person
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
2. Person																				
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
3. Person																				
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg

Für die Wege weiterer Personen benutzen Sie bitte die Seiten 6 bis 7!

Wegeprotokoll für den Stichtag (Stichtag bitte ankreuzen!): 19.9.2017 26.09.2017
 Bitte tragen Sie nun alle Wege ein, die Sie **am Stichtag** zurückgelegt haben. Bitte auch kurze Wege!
 Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege.
 (Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen)

	1.) Start Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	2.) Ziel Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	3.) Zeit	
			von Uhrzeit	bis Uhrzeit
4. Person				
1. Weg				
2. Weg				
3. Weg				
4. Weg				
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				
5. Person				
1. Weg				
2. Weg				
3. Weg				
4. Weg				
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				
6. Person				
1. Weg				
2. Weg				
3. Weg				
4. Weg				
5. Weg				
6. Weg				
7. Weg				
8. Weg				

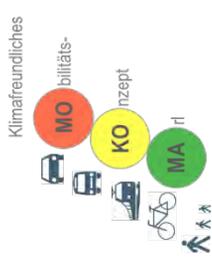
Seite 6 Wir bitten alle Haushaltsmitglieder die Angaben auf dem Wegeprotokoll möglichst selbstständig einzutragen!

Wegeprotokoll
(nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)

4.) Genutztes Verkehrsmittel										5.) Zweck oder Ziel des Weges										
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec / E-Bike	Motorrad / Mofa	Auto als Fahrer	Auto als Mitfahrer	Bus	S-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Sonstiges (z.B. Taxi, Schiff, Flugzeug)	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich	Einkaufen	Arztbesuch	Schule/Ausbildung	Freizeit/Besuch	Bringen/Holen	Sonstiges	Beispiel	
<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>												
4. Person																				
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
5. Person																				
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
6. Person																				
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg

Bei weiteren Wegen / Personen können Sie zusätzliche Bögen telefonisch oder per E-Mail bei Büro StadtVerkehr anfordern.

1.2 INKA-Online-Beteiligung



Klimafreundliches Mobilitätskonzept

Stadt Marl

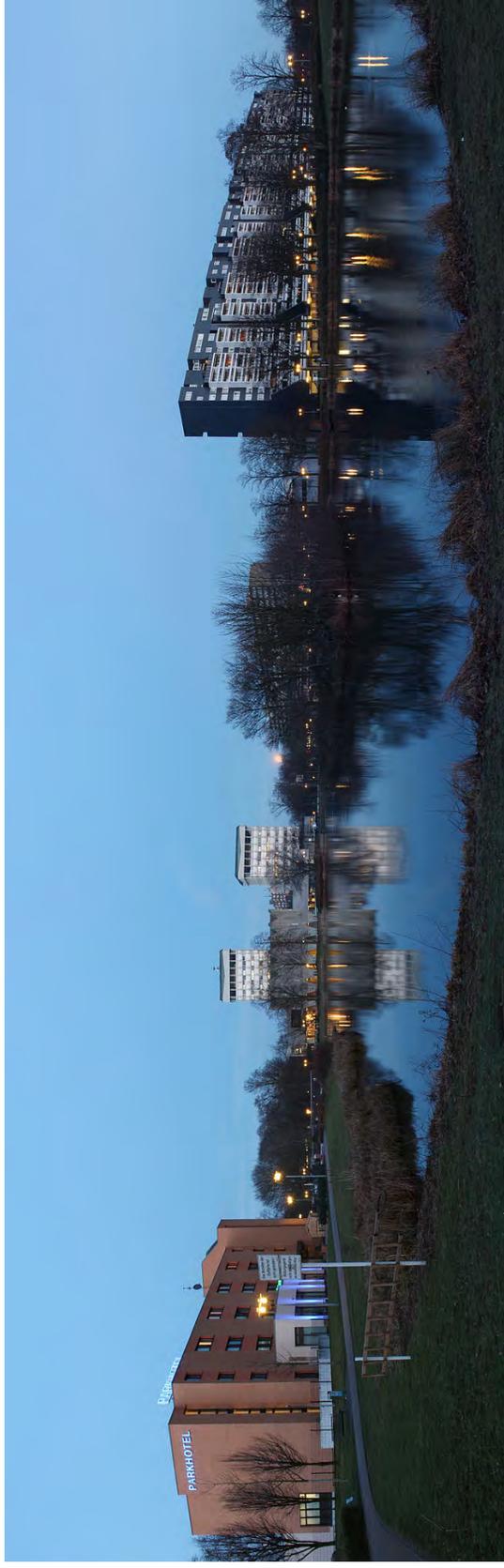
Inka-Online-Beteiligung

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
 des Deutschen Bundestages





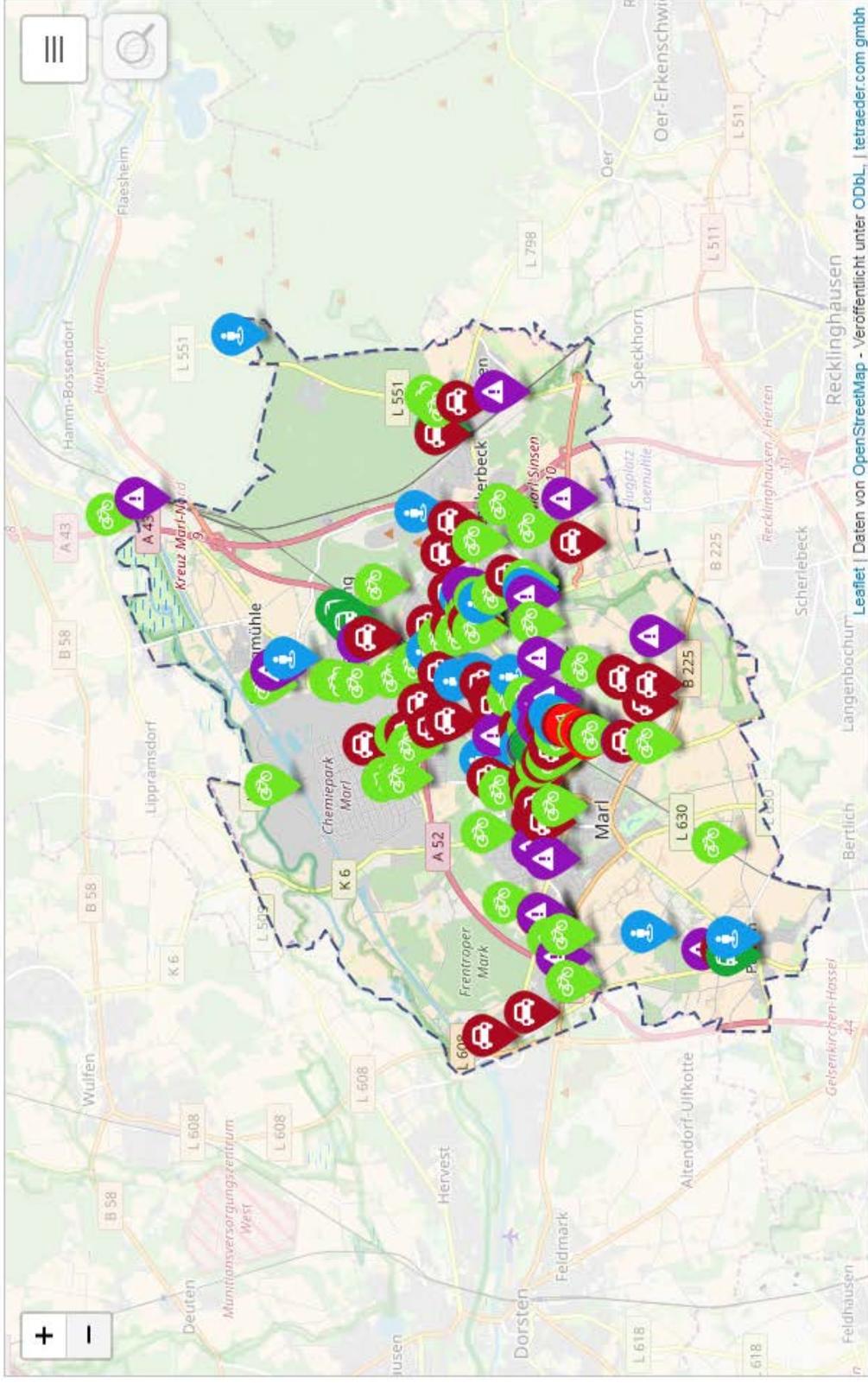
Klimafreundliches Mobilitätskonzept Stadt Marl

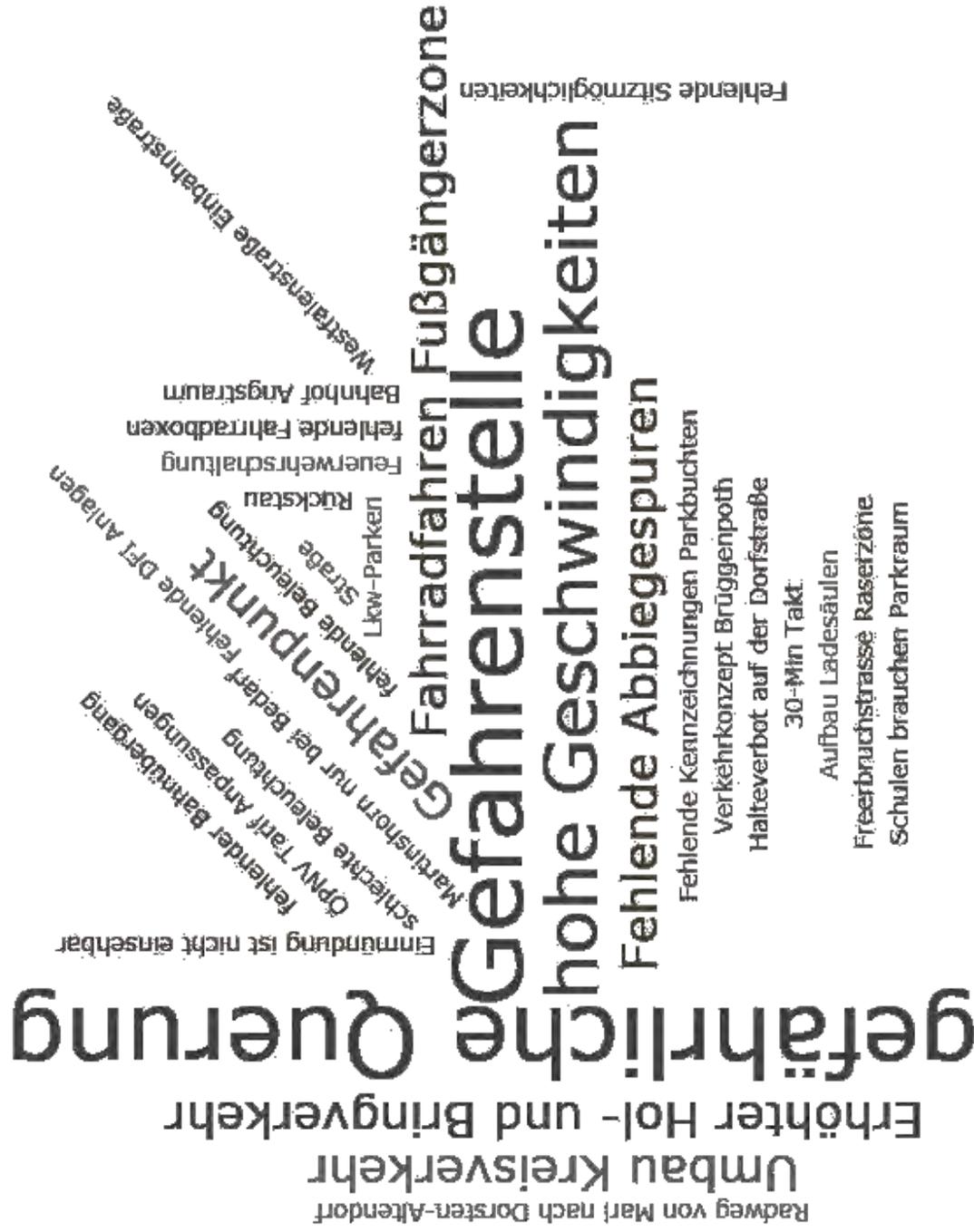
Klimafreundlich mobil

INKA-Online-Beteiligung



INKA – Anmerkungen insgesamt 155 (Stand 06.12.2017)

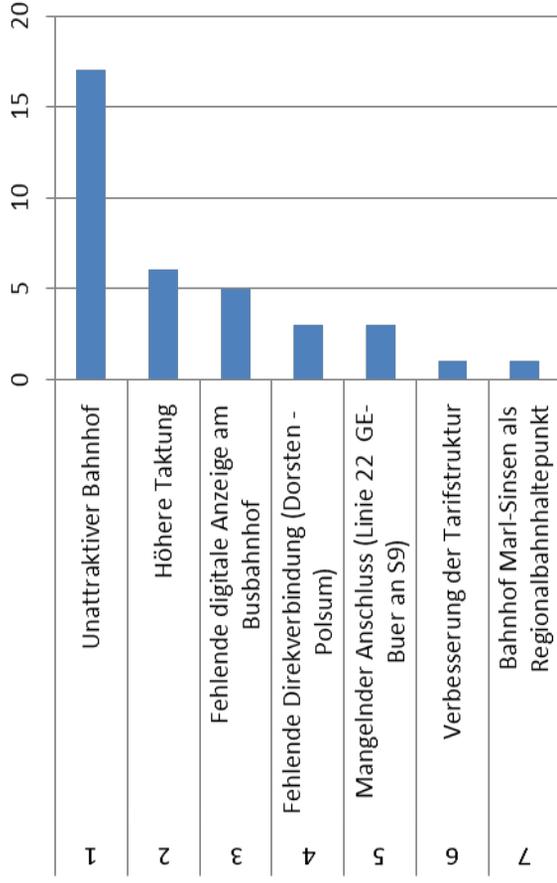




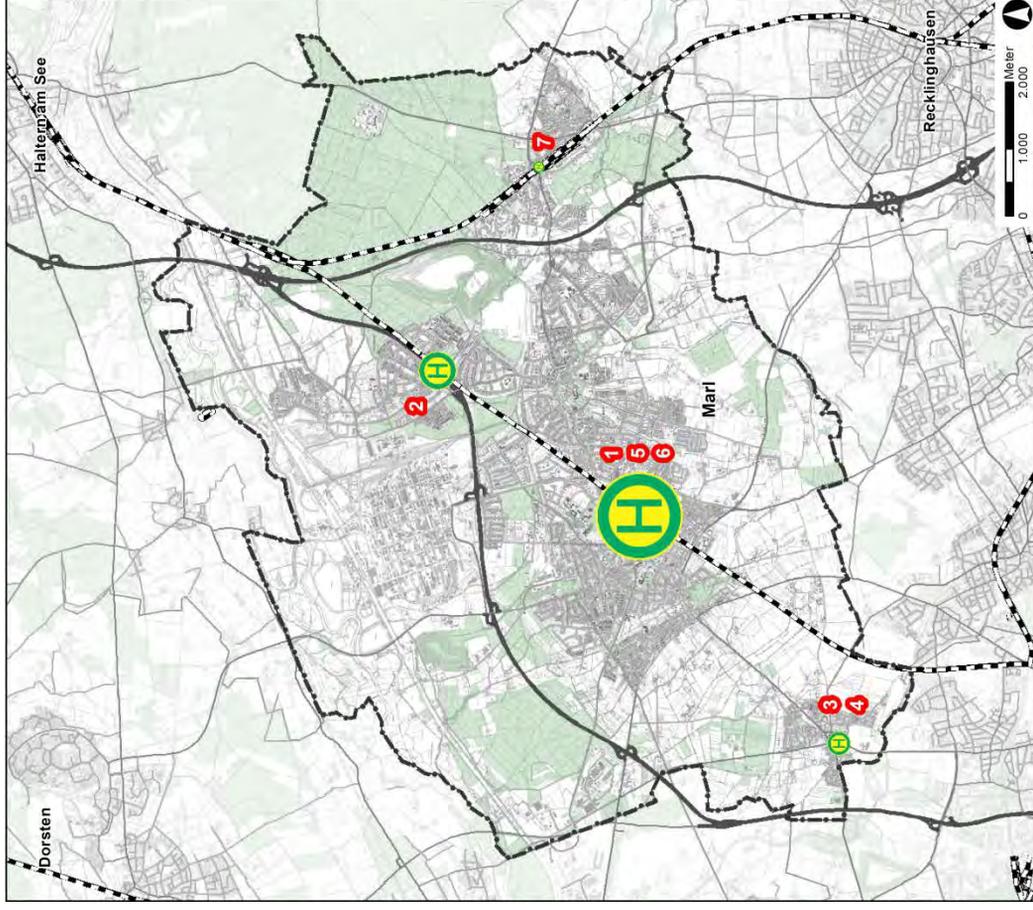
Online-Beteiligung: Bus und Bahn

- Bei Weitem am häufigsten wurde der Bahnhof Marl kritisch genannt (unattraktive Gestaltung, Angstraum)
- Ein dichter Takt auf der Strecke der S9 wird ebenso gewünscht wie eine Direktverbindung von Polsum nach Dorsten

Zustimmungshäufigkeit (Kategorie: Bus & Bahn, n=36)

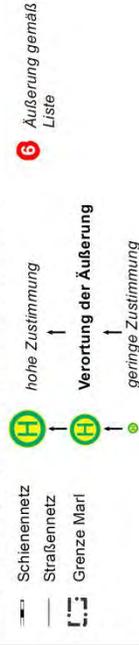


■ Anzahl der Likes (Kategorie: Bus & Bahn, n=36)



Mobilitätskonzept Marl

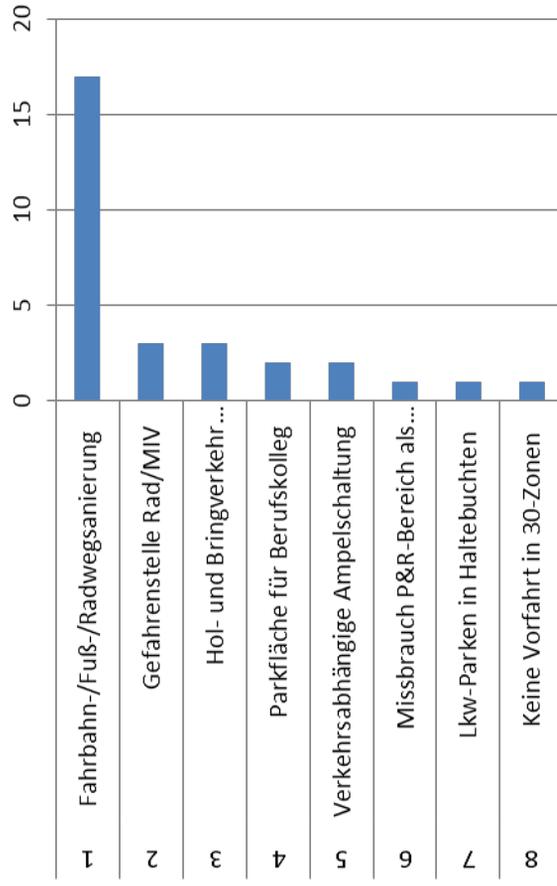
Bürgerbeteiligung INKA Online: Bus und Bahn



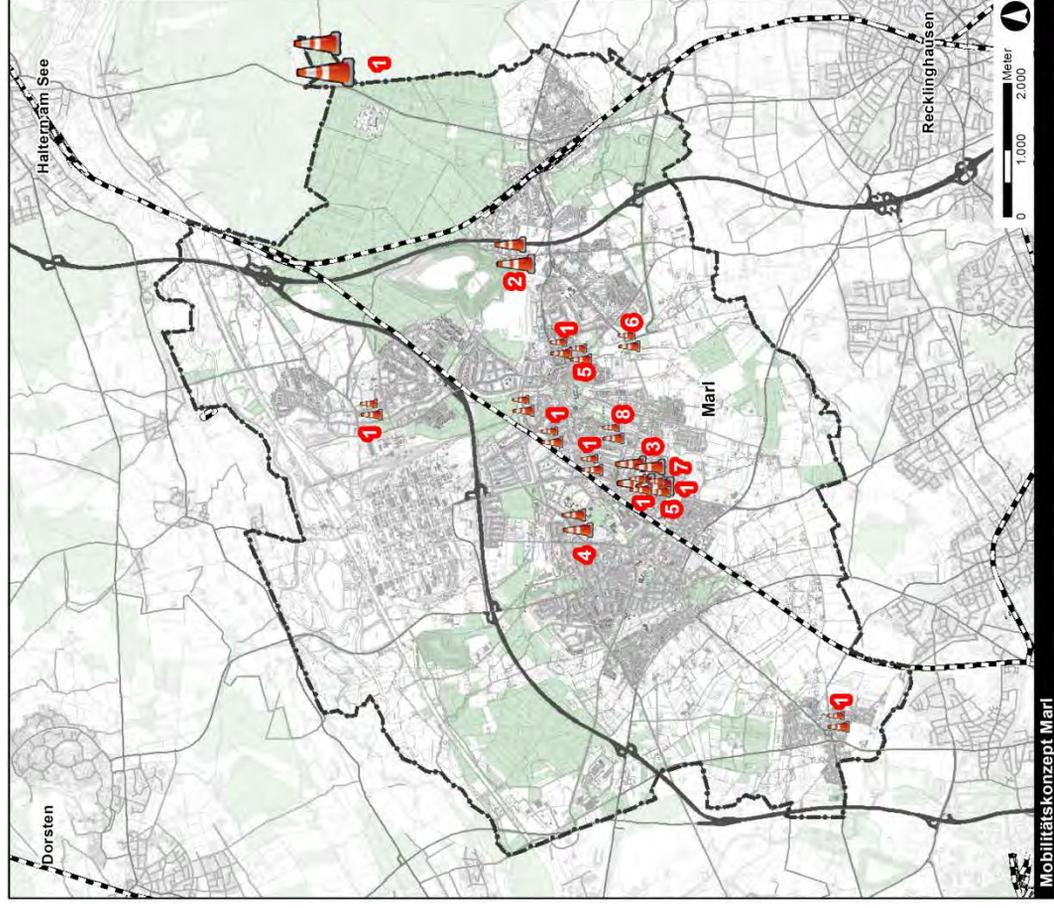
Online-Beteiligung: Straßenraum

- Am häufigsten genannt wurde der schlechte Zustand des Fahrbahn an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet.
- Jeweils drei mal kritisch genannt wurden der Hol- und Bringverkehr zu Schule und Kindergarten auf der Amslandstr. und die Gefahrenstelle auf der Hülsbergstr. Im Gewerbegebiet Lenkerbeck.

Zustimmungshäufigkeit (Kategorie: Straßenraum, n=29)

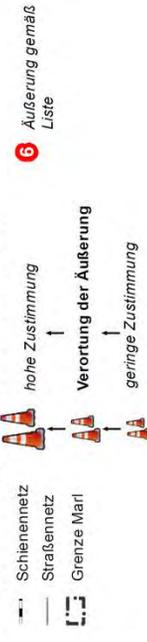


■ Anzahl der Likes (Kategorie: Straßenraum, n=29)



Mobilitätskonzept Marl

Bürgerbeteiligung INKA Online: Straßenraum

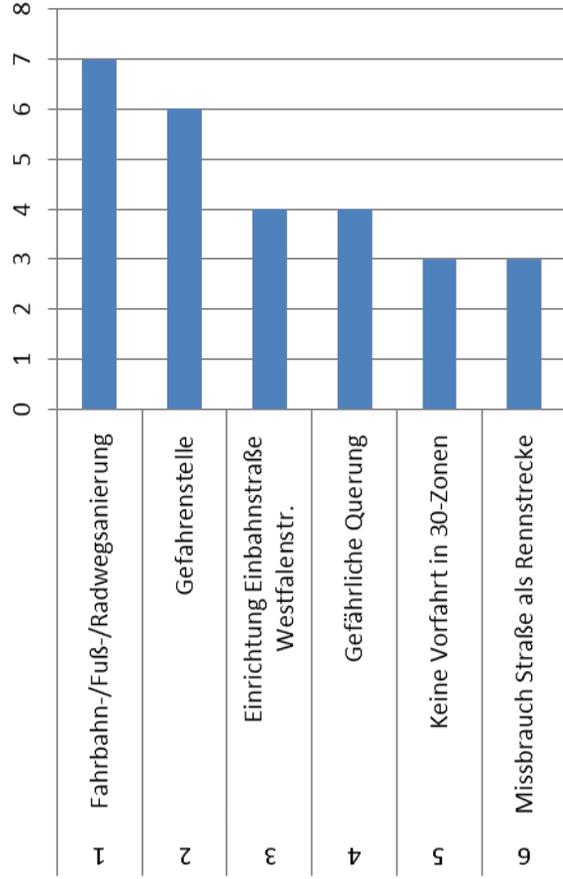


Online-Beteiligung: Verkehrssicherheit

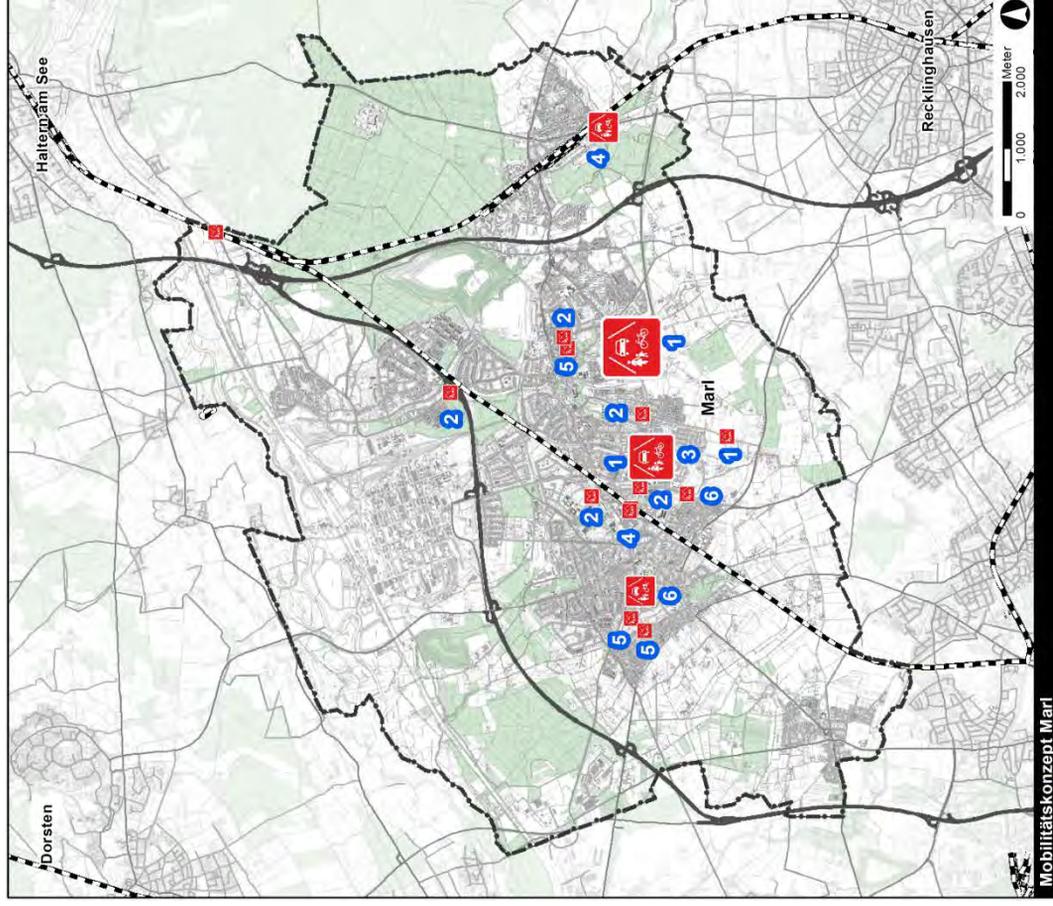
Zustimmung erfahren haben im Wesentlichen 2 Kritikpunkte:

- Erforderliche Sanierung des Loemühlenwegs
- Wunsch nach Einbahnstraßenregelung auf der Westfalenstr.

Zustimmungshäufigkeit (Kategorie: Verkehrssicherheit, n=27)

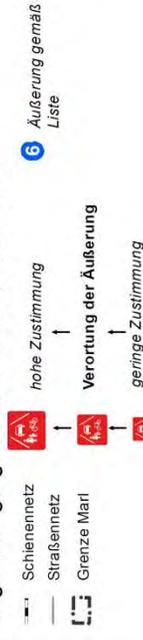


■ Anzahl der Likes (Kategorie: Verkehrssicherheit, n=27)



Mobilitätskonzept Marl

Bürgerbeteiligung INKA Online: Verkehrssicherheit

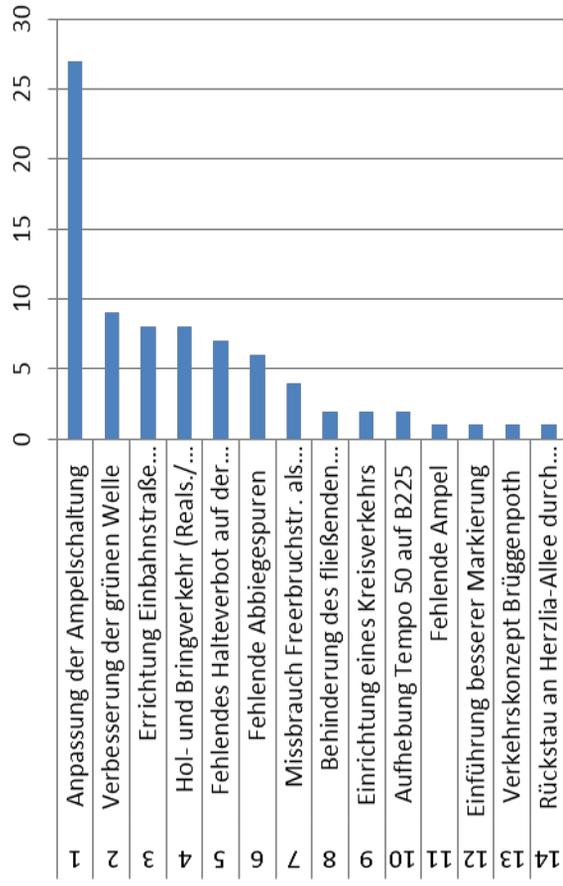


Online-Beteiligung: Autoverkehr

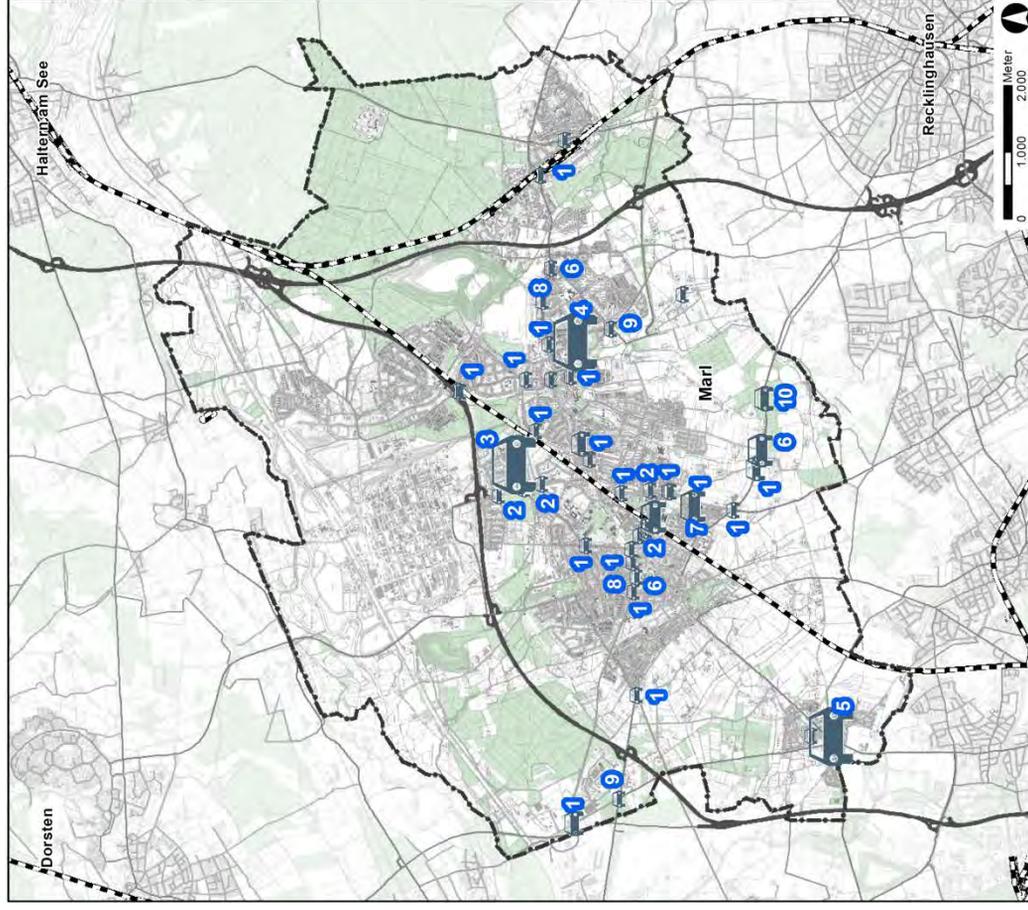
- Am häufigsten genannt wurden Verbesserungen der Ampelschaltungen an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet.
- Zustimmung erfährt der Vorschlag der Einrichtung einer Einbahnstraße im Bereich Griesheimer Str./Schkopauer Str. und kritisch gesehen wird das hohe Hol- und Bringverkehrsaufkommen an der Ernst-Immell-Realschule/Kindergarten Herz

Jesu

Zustimmungshäufigkeit (Kategorie: Autoverkehr, n=79)

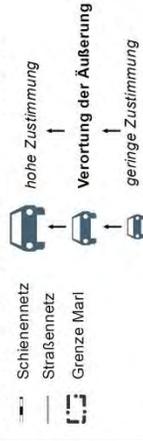


■ Anzahl der Likes (Kategorie: Autoverkehr, n=79)



Mobilitätskonzept Marl

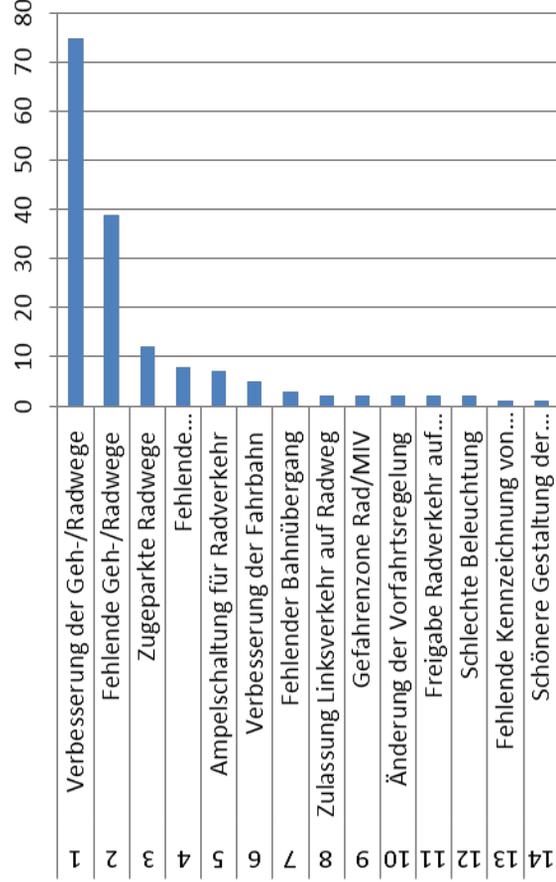
Bürgerbeteiligung INKA Online: Autoverkehr



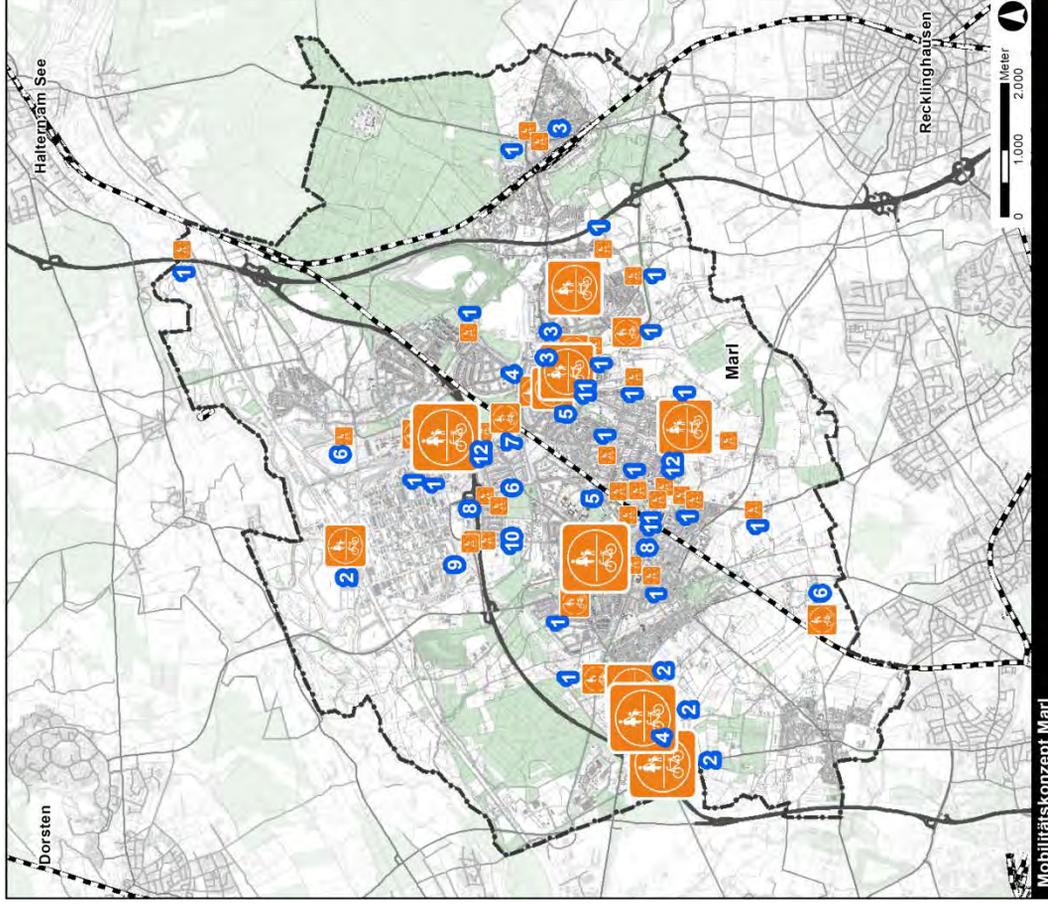
Online-Beteiligung: Rad- und Fußverkehr

- Die häufigsten Kritikpunkte betreffen den schlechten Zustand der Geh- du Radwege (Hagenstr./ Bereich Marl-Hamm, Drewer bzw. Marl-Zentrum)
- Darüber hinaus gewünscht wird ein Radweg nach Dorsten-Altendorf.

Zustimmungshäufigkeit (Kategorie: Rad- & Fußverkehr, n=161)

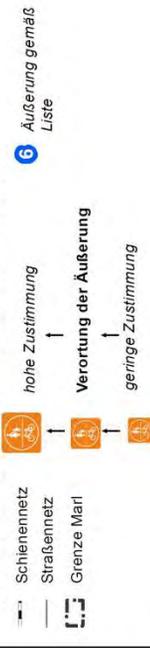


■ Anzahl der Likes (Kategorie: Rad- & Fußverkehr, n=161)



Mobilitätskonzept Marl

Bürgerbeteiligung INKA Online: Rad- und Fußverkehr



1.3 Kinderbeteiligung: Streifzüge

Dokumentation
**Klimafreundliches
Mobilitätskonzept Marl**
Auswertung der Streifzüge



Auftragnehmer

Planungsbüro **STADTKINDER** GmbH

Dr. - Ing. Peter Apel

Huckarder Straße 10-12

44147 Dortmund

Tel. 0231 - 52 40 31

info@stadt-kinder.de

www.stadt-kinder.de

Durchführung: Pascale Schulte, Vladimir Feldmann



Layout, Fotos, Grafiken

Planungsbüro **STADTKINDER** GmbH

Im folgenden Text wird aus Gründen der Lesbarkeit in der Regel nur die männliche Sprachform verwendet. Hierbei sind grundsätzlich - wenn nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet - sowohl männliche als auch weibliche Personen gemeint.

Mai 2018

Inhalt

1	METHODIK.....	05
2	DOKUMENTATION	06
2.1	STREIFZUGPLAN - 1-2 STREIFZUG	27
2.2	STREIFZUGPLAN - 3-4 STREIFZUG	28
2.3	STREIFZUGPLAN - 5-6 STREIFZUG	29
2.4	STREIFZUGPLAN - 7-8 STREIFZUG	30
3	PLANERISCHE AUSWERTUNG	31



1 Methodik

Streifzüge haben sich als eine sehr effektive qualitative Methode der Spielraumforschung erwiesen. Bestehende Qualitäten im Gemeindegebiet können aufgenommen und gesichert werden, es ergeben sich zudem Ansatzpunkte für die Entwicklung von bestehenden und für die Schaffung von neuen Spielräumen. Gleichzeitig werden Wegebeziehungen erfasst und Verkehrswege bewertet.

Streifzüge gemeinsam mit Mädchen und Jungen sind eine wirkungsvolle Methode, um Bedeutungs- und Nutzungsmuster von Räumen zu erfassen und darzustellen. Über Streifzüge gewähren Kinder den Erwachsenen Einblicke in ihre Lebenswelt. Sie erschließen Stadtplanern neue und unbekannte Dimensionen von unsichtbaren städtischen Nutzungsstrukturen.

Geleitet werden die Streifzüge von der Fragestellung, wo die Kinder Gefahrenpunkte sehen und wo sie sich sicher fühlen. Unter anderem werden Themen wie sichere oder fehlende Wegebeziehungen thematisiert. Angsträume und Konfliktstellen werden ebenso protokolliert wie die Treffpunkte. Letztere haben eine hohe Bedeutung für die Kinder als Spiel- und Aufenthaltsraum.

Die Kinder legen selbst und unbeeinflusst Routen, Ziele und Dauer der Streifzüge fest. Sie bestimmen, welche Ausschnitte sie Erwachsenen aus ihrer Lebenswirklichkeit zeigen wollen.

Die Streifzüge werden mit der Digitalkamera dokumentiert. Die Route und die von den Kindern gezeigten Orte werden auf einer mitgeführten Karte eingetragen. Die Erläuterungen der Kinder werden von den erwachsenen Begleitpersonen umfassend und möglichst authentisch protokolliert.

Streifzüge sind in hohem Maße erfahrungsintensiv. Sie können daher nur mit einer begrenzten Anzahl von Kindern durchgeführt werden.

Die Streifzüge in Marl fanden im Zeitraum von Februar bis April 2018 mit unterschiedlichen Schulen und Jahrgangsstufen statt. Die Gruppengröße variierte hierbei von 5-13 Kindern und Jugendlichen. Begleitet wurden die Rundgänge vom Büro **STADTKINDER** sowie den Klassenlehrern der jeweiligen Schule.

2 Dokumentation

Protokoll Streifzug 1

Datum: 26.02.2018
 Schule / Einrichtung: Grundschule Sickingmühle
 Anzahl + Alter der Teilnehmer: 10 Kinder, 3. Klasse
 Begleiter: Pascale Schulte

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
1.	Alte Straße 	Die Kinder merken an, dass der Bereich vor der Schule in den Morgenstunden unübersichtlich und gefährlich ist, da zu dieser Zeit viele Eltern ihre Kinder zur Schule fahren und dafür vor der Schule halten und parken. In den Mittag- und Nachmittagstunden sei dies kein Problem.
2.	Kreuzung Hammer Straße – Alte Straße 	Einige Schüler äußern, dass der Kreuzungsbereich unübersichtlich ist und sie Schwierigkeiten haben die Straße zu queren. Dies sei besonders in den Morgenstunden problematisch. Den Schülern fehlen sichere Querungshilfen wie Ampeln oder Zebrastreifen.
3.	Garagenhof Hammer Straße 	Der Garagenhof in der Hammer Straße stellt einen beliebten Spielort dar. Hier spielen die Kinder gerne nach der Schule, allerdings empfinden sie die rein- und rausfahrenden Autos sowie die Autos, die den Garagenhof als Wendefläche nutzen, als störend.
4.	Kreuzung Zur Freiheit – Hüppelswick 	Die Kreuzung ist für die Kinder eine Gefahrenstelle. Sie merken an, dass sie die Kreuzung nicht sicher queren können, da die Kreuzung unübersichtlich ist und die Autos zu schnell fahren. Sie wünschen sich sichere Querungshilfen.
5.	Am Knäpken 	Einige Kinder nutzen die Straße als Spielstraße, um Inliner und Roller zu fahren. Die fahrenden Autos empfinden sie teilweise als störend. Laut der Kinder fahren die Autos in der Straße angemessen.

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
6.	Spielplatz Hesterkamp 	Den Spielplatz Hesterkamp finden die Schüler wenig attraktiv und zu klein. Sie spielen hier nur sehr selten bis gar nicht. Lieber nutzen sie die umliegenden Straßen als Spiel- und Aufenthaltsorte.
7.	Wendefläche Vosskamp 	Schüler, die hier oder in der Umgebung wohnen, nutzen die Wendefläche gerne zum Spielen. Die Straße ist verkehrsberuhigt und stellt einen wichtigen Spielort für die Kinder dar.
8.	Schulhof	Der Schulhof ist der Lieblingsspielplatz der Kinder. Die Fläche ist auch nachmittags zugänglich und stellt einen attraktiven Spiel- und Bewegungsort dar, den die Kinder zu jeder Jahreszeit gerne aufsuchen.

Allgemeines

Spielorte

Generell finden die Schüler, dass es wenig Spiel- und Aufenthaltsbereiche für Kinder in Sickingmühle gibt. Lieber nutzen sie die Wohnstraßen und den öffentlich zugänglichen Schulhof für Spiel, Bewegung und Aufenthalt.

Protokoll Streifzug 2

Datum: 26.02.2018
 Schule / Einrichtung: Grundschule Sickingmühle
 Anzahl + Alter der Teilnehmer: 10 Kinder, 3. Klasse
 Begleiter: Vladimir Feldmann

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
1.	Kreuzung Hammer Straße – Alte Straße 	Die Schüler äußern, dass der Kreuzungsbereich gefährlich ist und sie öfters Probleme haben die Straße zu überqueren, weil die Autofahrer sich häufig über Vorfahrten nicht einigen können. Einige Kinder äußern jedoch, dass die Autofahrer auf sie achten. Weiterhin kommt der Wunsch zur Sanierung der Kreuzung auf.
2.	Kreuzung Lenkerbecker Weg - Gartenstraße 	An der Kreuzung befinden sich blaue Bordsteine, die als „Walking Bus“ Haltepunkte vermerkt werden. Ein Kind merkt an, dass es den „Walking Bus“ mit ihren Freundinnen nutzt. Dadurch fühlt sie sich deutlich sicherer. Weiterhin fahren an dieser Kreuzung die Autos zu schnell und achten nicht auf den Fußverkehr.
3.	Lenkerbecker Weg 	Die Kinder empfinden die Straße als gefährlich, weil die Autos beim Auffahren von der Hauptstraße auf den Lenkerbecker Weg nicht auf das Verkehrsschild der 30er Zone achten und zu schnell fahren.
4.	Alte Straße – an der Schule 	Einige Kinder berichten, dass morgens vor dem Unterricht viel Verkehr vor der Schule ist. Eltern parken mitten auf den Straßen oder auf den Bürgersteigen. Als ein LKW an der Schule vorbeifährt, fühlt sich ein Mädchen unsicher. Sie befürchtet, dass die LKW's sie nicht wahrnehmen würden.
5.	Am Hidding 	Der Straßenbelag ist alt bzw. uneben und sollte deshalb erneuert werden.

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
6.	Vosskamp 	An der Spielstraße im Bereich des Wendehammers spielen die Kinder sehr gerne. Sie fühlen sich dort sicher und wünschen mehr Auswahl an Spielmöglichkeiten („freie Kreide für alle“).
7.	Kreuzung Alte Straße – Am Hidding 	Die schlechte Einsehbarkeit an der Kreuzung stellt für die Kinder eine Gefahr dar, weil sie dort meist übersehen werden.
8.	Spielplatz am Hesterkamp 	Einige Kinder merken an, dass der Spielplatz oft zugemüllt und dreckig ist. Dem Spielplatz fehlt eine Rutsche, eine Schaukel und eine Wippe.
9.	Zur Freiheit – in der Kurve 	Hier besteht die Gefahr, dass Autos nicht gesehen werden können. Da kein Gehweg vorhanden ist, gibt es wenig Platz für alle Verkehrsteilnehmer.
10.	Alte Mühle 	An der Alten Mühle spielen und verstecken sich die Kinder, wobei die Ruine seit Jahren abgeschlossen ist (gefährlicher Ort). Am Berg befindet sich ein Geheimversteck der Kinder.
11.	Sportplatz an der Schule 	Hier befindet sich ein geheimer Spielort der Kinder, welcher u.a. von ihnen selbst gemacht worden ist. Er besteht aus einer Höhle und Bäumen an denen geklettert werden kann.

Protokoll Streifzug 3

Datum: 27.02.2018
 Schule / Einrichtung: Willy-Brandt-Gesamtschule
 Anzahl + Alter der Teilnehmer: 10 Kinder, 5. Klasse
 Begleiter: Pascale Schulte

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
1.	Ampel vor der Schule (Willy-Brandt-Allee) 	Die Ampelanlage vor der Schule stellt für die Schüler ein großes Problem dar, da die Grünphasen für die Fußgänger zu kurz sind. Die Schüler haben 15 Sekunden als Dauer der Grünphase gemessen. Sie merken an, dass sie über diese Ampel nur mit Zwischenstopp auf der Mittelinsel oder rennend gelangen.
2.	Bereich Planetensiedlung 	Einige Schülern äußern, dass sie in diesem Bereich öfter Probleme mit älteren Jugendlichen und Erwachsenen haben. Sie berichten davon hier öfters angesprochen und teilweise geärgert zu werden.
3.	Kreuzstraße 	Die Kreuzstraße ist laut der Schüler im Winter zu dunkel. Die Laternen stehen abschnittsweise nur auf einer Straßenseite, sodass die Schüler die Straße im Winter als zu dunkel empfinden. Außerdem erzählen die Kinder, dass in der Kreuzstraße einige Autos zu schnell fahren.
4.	Kreuzung Freerbruchstraße – Kreuzstraße 	Schüler, die auf ihren Schulwegen die Kreuzung Freerbruchstraße – Kreuzstraße überqueren müssen, kritisieren die zu schnell fahrenden Autos sowie die fehlende Einsehbarkeit. Sie finden die Kreuzung zu unübersichtlich und wünschen sich Querungshilfen wie einen Zebrastreifen oder eine Ampel.

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
5.	Spielplatz Kösliner Straße 	Der Spielplatz stellt einen beliebten Aufenthaltsort für die Schüler dar. Sie halten sich gerne auf dem Platz auf, wünschen sich jedoch, dass weniger Müll und Glasscherben auf dem Platz zu finden sind.
6.	Fahrradweg Willy-Brandt-Allee, Hervester Straße 	Für die mit dem Fahrrad zur Schule kommenden Schüler ist der Radweg zu schmal. Sie können hier nicht nebeneinander fahren und keine anderen Radfahrer überholen. Laut der Schüler gibt es an einigen Stellen keine Möglichkeit zu überholen, an anderen Stellen nur durch das Ausweichen auf den Fußgängerweg.
7.	Unterführung Hervester Straße 	Die Unterführung Hervester Straße ist für viele Schüler eine Abkürzung, wenn diese zum Marler Stern gehen. Allerdings ist die Unterführung den Schülern zu dunkel. Außerdem finden sie die Graffitis und den Müll unattraktiv. Vereinzelt entstehen hier Probleme mit Jugendlichen. Die Kinder wünschen sich eine attraktivere Fassadengestaltung mit hellen Farben sowie Kameras zur Überwachung des öffentlichen Raums.
8.	Busbahnhof Marler Stern 	Die Schüler merken an, dass der Busbahnhof am Marler Stern eine Gefahrenstelle darstellt. Oftmals rennen hier Schüler über die Fahrtwege der Busse, um den Bus nicht zu verpassen. Außerdem finden die Schüler die Busse zu den Stoßzeiten zu voll.
9.	Vorplatz Marler Stern (Seite Kaufland) 	Der Platz vor dem Marler Stern (Seite Kaufland) wird als Treffpunkt genutzt. Jedoch merken die Schüler an, dass es hier öfter zu Konflikten mit Jugendlichen und Erwachsenen kommt, die dort Alkohol trinken. Außerdem liegen den Schülern hier zu viele Flaschen und Müll herum.

Protokoll Streifzug 4

Datum: 27.02.2018
 Schule / Einrichtung: Albert-Schweitzer-Geschwister-Scholl-Gymnasium
 Marl
 Anzahl + Alter der Teilnehmer: 5 Kinder, 7. Klasse
 Begleiter: Vladimir Feldmann

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
1.	Hagenstraße – an der Schule 	Die Durchfahrt zur Schule ist nur für den Linienverkehr gestattet. Jedoch merken die Kinder an, dass viele Autos durchfahren und morgens bzw. nachmittags für viel Lieferverkehr sorgen. Das Problem der „Elterntaxis“ ist hierbei ein großes Thema.
2.	Hagenstraße 	Die Schüler fühlen sich durch die Autos gefährdet, weil oft auf den Bürgersteigen gewendet wird. Diese befinden sich in einem schlechten Zustand und sollen auf Wunsch der Schüler erneuert werden.
3.	Kreuzung Hagenstraße - Kampstraße 	An der Kreuzung werden die Fahrradfahrer häufig übersehen. Hier fühlen sich einige Schüler unsicher. Weiterhin parken an der Kreuzung viele Autos, sodass die Einsehbarkeit der anderen Verkehrsteilnehmer darunter leidet. Es kommt der Wunsch auf, dass mehr Parkplätze zur Verfügung gestellt werden sollen.
4.	Parkplatz – ASGSG 	Die Zuwegung zum Parkplatz verfügt über keinen weiteren Gehweg, sodass die Schüler hierbei durch die Autos gefährdet werden. Eine Zuwegung, die als Gehweg genutzt werden soll ist laut Aussagen der Schüler oft zugemüllt (Zigaretten, Glasscherben).
5.	Parkplatz – August-Dörr Schule 	Auf dem Parkplatz der Schule liegen Glasscherben sowie Müll, der von Autofahrern hier entsorgt wird.

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
6.	Parkplatz – August-Dörr Schule 	Sowohl morgens als auch nachmittags herrscht sehr viel „Lieferverkehr“. Dies hat zur Folge, dass Autos nicht auf den ausgewiesenen Parkplätzen halten und somit u.a. die Wege für Müllautos versperren.
7.	Max-Planck-Str. 	Die Autos parken auf dem Fahrradweg und versperren somit die Durchfahrt. Weiterhin ist der Parkplatz überfüllt, sodass die Autos vor den Garagen parken.
8.	Max-Planck-Str. – ASGSG 	Der Hintereingang der Schule wird als Treffpunkt zum Aufenthalt genutzt. Jedoch ist dieser zugemüllt und wirkt auf die beteiligten Schüler nicht besonders einladend.
9.	Hagenstraße 	Die Schüler merken an, dass die Autos sich nicht an die Verkehrsregeln halten und deutlich über 30 km/h fahren. Vor allem nachmittags seien die Autos zu schnell unterwegs.
10.	Kampstr. 	Schüler, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren, kritisieren den Fahrradweg und seine Unebenheiten. Ihren Aussagen zur Folge ist es aufgrund des Zustandes der Wege häufiger zu Unfällen gekommen.
11.	Kampstr. 	Entlang des Gehweges befinden sich in einem regelmäßigen Abstand große Bäume die von den Schülern als „Stolpersteine“ wahrgenommen werden.

<p>12.</p>	<p>Bonifatiusstraße – Ecke Sickingmühler Straße</p> 	<p>An dieser Stelle merken die Schüler an, dass sie den Baum nicht mehr als „Stolperstein“, sondern als Hindernis wahrnehmen. Da sich der Baum zentral auf dem Gehweg befindet, muss auf den Fahrradweg ausgewichen werden.</p>
<p>13.</p>	<p>Bonifatiusstraße – Ecke Wilhelmstraße</p> 	<p>Hier bemerken die Schüler ebenfalls den schlechten Zustand des Fahrradweges.</p>
<p>14.</p>	<p>Wilhelmstraße</p> 	<p>Aufgrund von fehlenden Bordsteinen müssen die Schüler auf der Straße laufen und fühlen sich deshalb unsicher. Weiterhin müssen Sie bei Durchfahrt der Autos am Rand stehen bleiben.</p>
<p>15.</p>	<p>Max-Planck-Str.</p> 	<p>Nach Aussage einer Schülerin haben die Schwellen wenig Einfluss auf die Fahrtgeschwindigkeit der Autofahrer. Diese sorgen nur für kurzfristige Geschwindigkeitsminderung, weil nach dem vorbeifahren wieder Gas gegeben wird.</p>
<p>16.</p>	<p>Martin-Luther- Straße</p> 	<p>An dieser Straße merken die Schüler an, dass Geh- und Fahrradwege nicht zu unterscheiden sind und diese deshalb besser gekennzeichnet werden müssen.</p>
<p>17.</p>	<p>Grünfläche am Ar- beitsamt</p> 	<p>Einige Schüler äußern den Wunsch die freie Grünfläche nutzbar zu machen und in die bereits vorhandenen Strukturen einzubeziehen (Erweiterung des Hallenbades).</p>

Allgemeines

Spielorte

Der Spielplatz an der Krablerstraße wird von einigen Schülern als Treffpunkt und nicht als Spielort genutzt. Hier Essen und Trinken die Jugendlichen bevor sie weiterziehen.

Anhaltspunkte, die bereits im Vorfeld des Streifzuges geäußert worden sind:

- Aufgeplatzter Gehweg an der Max-Planck-Str.
- Überlastete Verkehrssituation an der ASGSG
- Am Bachackerweg gibt es alle 3 Tage ein Autounfall
- Auf dem Parkplatz der August-Dörr Schule liegen aufgeplatzte Autoreifen
- Ampeln an der Kampstraße sind nicht auf den Verkehr abgestimmt (lange Rotphasen und Autoschlängen)
- Der Spielplatz am Volkspark ist nicht für Jugendliche geeignet und oft vermüllt
- An der Aberbergschule fahren die Autos zu schnell. Hier sollte mehr geblitzt werden
- Zugewucherte Bushaltestelle – Am Picken Stein



Protokoll Streifzug 5

Datum: 23.03.2018
 Schule / Einrichtung: Bonifatiuschule
 Anzahl + Alter der Teilnehmer: 13 Kinder, 3. Klasse
 Begleiter: Pascale Schulte

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
1.	Bonifatiusstraße, Bereich vor der Bonifatiuschule 	Der Bereich vor der Bonifatiuschule ist den Kindern insgesamt zu unübersichtlich. Sie sagen, dass die Autos hier zu schnell fahren. Außerdem kommen immer wieder Autos aus den Zufahrten, wodurch die Schüler auf ihren Schulwegen gestört werden, da es immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt. Des Weiteren merken die Schüler an, dass besonders in den Morgenstunden viele Autos die Bonifatiusstraße befahren.
2.	Schüttfeldstraße, Bereich Kindergarten 	Auch im Bereich des Kindergartens in der Schüttfeldstraße gäbe es Probleme aufgrund des Bringverkehrs in den Morgenstunden. Durch abbiegende und haltende Autos ist es den Schülern oft zu unübersichtlich.
3.	Kreuzung: Bonifatiusstraße - Brassertstraße 	Die Schüler finden die Kreuzung gefährlich, da die Autos beim Abbiegen oft Schüler übersehen, die die Straße überqueren.
4.	Sickingmühler Straße, Übergang: City-See 	Viele Fahrradfahrer fahren – trotz Verbots – über den Zebrastreifen durch die Absperrung. Außerdem gibt es Probleme beim Übertritt auf den Fußweg, da die Schüler zunächst den Radweg queren müssen. Des Weiteren merken die Schüler an, dass einige Autos trotz Zebrastreifens nicht halten.



5.	Martin-Luther-Straße, Bereich „boje Jugendheim“ 	Vor dem „boje Jugendheim“ fehlt den Kindern eine Querungshilfe. Sie können aufgrund der parkenden Autos die Straße schlecht einsehen. Außerdem fahren laut der Kinder die Autos in diesem Bereich sehr schnell.
6.	Spielplatz „boje Jugendheim“ 	Der Spielplatz am „boje Jugendheim“ stellt einen beliebten Spielort der Schüler dar.
7.	City-See 	Der Grünbereich um den City-See stellt den Lieblingsort der Schüler dar. Sie treffen sich hier oft mit Freunden oder halten sich mit ihren Eltern und Geschwister am See auf. Sie können hier unterschiedlichen Aktivitäten nachgehen.
8.	Spielplatz am City-See 	Auch der Spielplatz am City-See wird von den Kindern gerne bespielt. Sie finden den Spielplatz insgesamt attraktiv gestaltet. Neben den klassischen Spielmöglichkeiten bietet der Spielplatz auch Sportgeräte, die zur Bewegung animieren.
9.	Kreuzungsbereiche Fußweg – Straße: vor und hinter der Bonifatiuskirche 	Die Kinder haben vor und hinter der Bonifatiuskirche Schwierigkeiten die Straße zu queren, da am Straßenrand parkende Autos die Sicht hindern.
10.	Ampel vor der Bonifatiuschule 	Die Schüler merken an, dass die Grünphase der Ampel vor der Bonifatiuschule zu kurz ist. Oftmals schafft es eine Schülergruppe nicht in einem über die Straße zu gelangen.
11.	Hertastraße 	Ein Kind berichtet, dass in der Hertastraße oftmals rasende Autos unterwegs sind. Außerdem finden die Schüler den Kurvenbereich gefährlich, da hier oftmals Fußgänger übersehen werden.

Protokoll Streifzug 6

Datum: 23.03.2018
 Schule / Einrichtung: Bonifatiuschule
 Anzahl + Alter der Teilnehmer: 10 Kinder, 3. Klasse
 Begleiter: Vladimir Feldmann

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
1.	Ecke Martin-Luther-Straße – Sickingmühler Straße 	An dem Zebrastreifen befindet sich es ein Verkehrsschild auf dem die Radfahrer gebeten werden abzustiegen. Nach Aussagen der Kinder wird häufig ohne Halt über die Querung gefahren. Sie fühlen sich durch die Radfahrer im Straßenverkehr gefährdet.
2.	Park am Citysee 	Da der Weg im Park sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer zur Verfügung steht, haben einige Kinder Angst überfahren zu werden. Die Radfahrer fahren meistens zu schnell und ohne Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer. Des Weiteren ist zum Zeitpunkt des Streifzugs der Park vermüllt.
3.	Spielplatz am Citysee 	Der Spielplatz am City-See wird von den Kindern gerne gespielt. Jedoch wird vermerkt, dass die Freifläche rund um den Spielplatz durch den Kot der Gänse verdreckt ist. Deshalb wünschen sie sich, dass die Freiflächen öfters gereinigt werden. Des Weiteren bemerken die Kinder Maulwurfhöhlen, an denen sie leicht hängen bleiben könnten. Ein Fußballfeld soll auf der Wiese neben dem Spielplatz errichtet werden.
4.	Parkplatz vor der Bücherei 	Der Gehweg auf dem Parkplatz wird von den Kindern nicht richtig wahrgenommen, sodass sie entlang der Straße gehen. Sie wünschen sich eine deutlichere Kennzeichnung. Auffällig ist der fehlende Bodenbelag am Baum auf dem Gehweg und seine Wurzeln, welche von den Kindern als Stolperfallen gekennzeichnet werden.
5.	Sickingmühler Straße 	Entlang der Sickingmühler Straße finden sich Müllreste, welche in den Gebüschens entsorgt werden.

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
6.	Kreuzung Bonifatiusstraße – Kampstraße 	Die Kinder haben genug Zeit die Ampel zu überqueren müssen jedoch lange auf eine grüne Phase warten. Deshalb wünschen sie sich einen Ampelschalter um die Wartezeiten an der Ampel zu verringern.
7.	Sickingmühler Straße Ri. Rudolf-Virchow-Straße 	Entlang der Straße sind auf einem längeren Streckenabschnitt keine Querungsmöglichkeiten vorhanden. Deshalb wünschen sich die Kinder einen Zebrastreifen.
8.	Bolzplatz ggüber dem Verbindungsweg 	Der Bolzplatz ist für die Kinder unattraktiv. Dafür ausschlaggebend ist der schlechte Bodenbelag (verwachsen) und die verrosteten Fußballtore.
9.	Verbindungsweg 	Der Verbindungsweg verfügt über sehr schmale Gehwege und es passen keine zwei Autos nebeneinander. An der Kreuzung zur Haardstraße werden die Kinder häufig von den entgegenkommenden Autos übersehen.
10.	Steinstraße 	An der Steinstraße befinden sich Fahrbahnschwellen, die von den Kindern als sehr wichtig angemerkt werden. Sie wünschen sich, dass diese Schwellen öfters in Siedlungsstraßen angebracht werden.

11.	<p>Hertastraße</p> 	<p>An der Hertastraßen parken die Autos auf den schmalen Gehwegen und verdrängen somit die Fußgänger auf die Straße.</p>
12.	<p>Bonifatiusstraße</p> 	<p>Der Fahrradweg entlang der Bonifatiusstraße ist für die Kinder nicht eindeutig genug erkennbar. Sie wünschen sich eine bessere Markierung (z.B. Farbmarkierungen).</p>
13.	<p>Bonifatiusstraße – Bonifatiuschule</p> 	<p>An der Bonifatiuschule befindet sich eine Ampel mit langer Grünphase. Jedoch parken oft morgens die Eltern ihr Auto direkt an der Ampel und versperren somit den Kindern eine sichere Quermöglichkeit.</p>

Protokoll Streifzug 7

Datum: 18.04.2018
 Schule / Einrichtung: Gymnasium im Loekamp
 Anzahl + Alter der Teilnehmer: 8 Kinder, 7. Klasse
 Begleiter: Pascale Schulte

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
1.	Kreuzung Lipper Weg / Otto-Wels-Straße 	Die Schüler empfinden die Rotphasen durch das versetzte Fahren der Autos als sehr lang. Sie wünschen sich Zebra-streifen, merken jedoch auch an, dass dies in diesem Bereich eher schwierig ist.
2.	Lipper Weg (Nähe Kaufland) 	Einige Schüler kommen mit dem Fahrrad zur Schule. Sie kritisieren den plötzlich endenden Radweg auf dem Lipper Weg gegenüber von Kaufland.
3.	Wegeverbindung Lipper Weg - Römerstraße 	Den Verbindungsweg Lipper Weg – Römerstraße nutzen die Schüler gerne als Fußweg. Ihnen fehlt hier jedoch ein Fußweg, da die Verbindung auch von Autos befahren wird.
4.	Römerstraße 	Im Bereich der Römerstraße zeigen die Schüler einen Bereich, in dem sie auf ihrem Fußweg durch eine Baumeinfassung auf die Straße ausweichen müssen.
5.	Kreuzung Römerstraße / Bergstraße 	Die Schüler empfinden die Rotphase an der Kreuzung Römerstraße / Bergstraße als zu lang. Besonders wenn sie mehrere Straßen queren müssen, würden sie lange an den Fußgängerampeln im Kreuzungsbereich warten müssen.

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
6.	Verkehrinsel Friedrichstraße + Fahrradweg 	Einige Schüler merken an, dass die Verkehrinsel in der Friedrichstraße zu schmal für Gruppen, Fahrradfahrer oder Personen mit Rollator ist. Außerdem äußern sie, dass die beim Queren der einmündenden Straßen Schwierigkeiten haben, da diese schlecht einsehbar sind.
7.	Übergang Droste-Hülshoff-Straße / Am Gänsebrink 	Im Bereich des Übergangs Droste-Hülshoff-Straße / Am Gänsebrink empfinden die Schüler vor allem die parkenden Autos als störend. Sie berichten, dass die Autos besonders im Nachmittagsbereich die Straßen zuparken, sodass der Einmündungsbereich nur schwer einsehbar ist. Des Weiteren merken sie an, dass der Fußweg der Droste-Hülshoff-Straße zu schmal ist und das angrenzende Gehölz auf den Weg ragt. Sie wünschen sich hier außerdem gekennzeichnete Fahrradwege.
8.	Kreuzung Pastoratsweg / Otto-Hue-Straße 	Die Schüler zeigen im Bereich der Kreuzung Pastoratsweg / Otto-Hue-Straße einen größeren Baum, der ihnen die Sicht versperrt, wenn sie mit dem Fahrrad vom Pastoratsweg auf die Otto-Hue-Straße abbiegen wollen. Sie berichten, dass sie die Wartelinie überfahren müssen, um die Otto-Hue-Straße einsehen zu können.
9.	August-Schmidt-Straße 	In der August-Schmidt-Straße finden einige Schüler die parkenden Autos störend, da sie durch die parkenden Autos im Fuß- und Radverkehr eingeschränkt werden.
10.	Loekamptor 	Über die Straße Loekamptor führt ein Radweg. Die Schüler berichten, dass dieser stark befahren wird, die Radfahrer aber keine Querungshilfen im Übergangsbereich der Straße haben. Außerdem ist der Radweg schlecht einsehbar. Dadurch kommt es laut der Schüler des Öfteren zu gefährlichen Situationen.

<p>11.</p>	<p>Spielplatz Hochfeldstraße</p> 	<p>Die Kinder äußern, dass der Spielplatz Hochfeld stark frequentiert wird. Sie merken jedoch an, dass ihnen der Spielplatz in letzter Zeit weniger gepflegt vorkommt. Außerdem berichten sie von Problemen mit Jugendlichen.</p>
<p>12.</p>	<p>Loekampstraße, Bereich vor der Schule GIL</p> 	<p>Vor der Schule erzählen die Kinder, dass der Bereich vor der Schule sowie die Feuerwehrezufahrt morgens komplett zugeparkt werden. Die Schüler, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren werden oft durch Autotüren in Gefahr gebracht, die plötzlich geöffnet werden. Sie kritisieren die Eltern, die jeden Morgen direkt vor der Schule halten. Des Weiteren wird berichtet, dass es insgesamt zu wenig Lehrerparkplätze gibt und teilweise sogar die Lehrer im Bereich vor der Schule parken müssen.</p>

Protokoll Streifzug 8

Datum: 18.04.2018
 Schule / Einrichtung: Gymnasium im Loekamp
 Anzahl + Alter der Teilnehmer: 6 Kinder, 7. Klasse
 Begleiter: Vladimir Feldmann

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
1.	Loekampstraße 	Die Schüler merken an, dass hier alles zugeparkt wird. Ausschlaggebend dafür sind Elterntaxis sowohl morgens als auch nachmittags. Weiterhin werden die Verkehrsschilder nicht beachtet (nur Be- oder Entladen).
2.	Kreuzung Loekampstraße / Lipper Weg 	Die Kreuzung kann nur sehr schwierig von den Schülern überquert werden. Sie wünschen sich deshalb zwei neue Zebrastreifen. Diese sollen sowohl an der Schule als auch an der Hauptstraße angebracht werden.
3.	Lipper Weg 	An dieser Straße kritisieren die Jugendlichen den engen Fahrradweg sowie die Fahrweise der Fahrradfahrer. Deshalb kommt der Vorschlag auf den Fahrradweg durch eine markante Farbe (rot) zu kennzeichnen und Verkehrsschilder anzubringen damit nicht gegen den Verkehr gefahren wird.
4.	Otto-Wels-Straße 	Im Bereich der Otto-Wels-Straße wird angemerkt, dass der Weg für die Fahrradfahrer gepflastert werden soll.
5.	Kreisverkehr Otto-Wels-Straße 	Die Schüler empfinden den Kreisverkehr als gefährlich, weil die Autofahrer nicht auf Fußgänger oder Fahrradfahrer achten. Grund dafür können die Büsche sein, welche die Sicht der Autofahrer einschränken. Es soll deshalb eine bessere Einsichtbarkeit geschaffen werden.

Nr.	Ort/Platz	Anmerkungen
6.	Kreisverkehr Richtung Loekampdor 	Zur Ausfahrt in das Loekampdor soll das Verkehrsschild erneuert werden (ausbeulen, neuer Farbanstrich, bessere Platzierung).
7.	Kreuzung Loekampdor / Hochfeldstraße 	In diesem Bereich fahren die Autos zu schnell und achten nicht auf den Fußgängerverkehr. Deshalb wünschen sich die Schüler die Anbringung eines Verkehrsschildes und einen Zebrastreifen.
8.	Spielplatz Hochfeldstraße 	Der Spielplatz im Bereich der Hochfeldstraße wird gerne von den Jugendlichen als Spiel- und Treffpunkt genutzt. Die Ausstattung des Spielplatzes wird als gut bewertet, jedoch wünscht sich ein Mädchen mehr Schaukeln. Vor einiger Zeit wurden diese abgebaut.
9.	Ecke Hülstraße / Droste-Hülshoff-Straße 	Die Kurve ist für die Fußgänger nicht einsehbar, sodass zu schnell fahrende Radfahrer nicht gesehen werden. An dieser Stelle könnte für die bessere Einsehbarkeit ein Spiegel angebracht werden.
10.	Ampel zur Droste-Hülshoff-Straße 	Die Schüler merken an, dass die grüne Ampelphase zu kurz ist (7 Sekunden). Im Gegensatz dazu ist die rote Ampelphase sehr lang (über 1 min).



11.	Droste-Hülshoff-Straße 	Der Geh- und Fahrradweg ist für die Schüler nicht breit genug. Weiterhin wird angemerkt, dass hier ebenso die Autos zu schnell fahren oder den schmalen Weg zuparken.
12.	Droste-Hülshoff-Straße Ecke Am Gänsebrink 	Dieser Bereich ist für die Schüler schlecht einsehbar. Auch hier parken die Autos an der Kreuzung und versperrern den Gehweg.
13.	Ecke Rathenausstraße 	Es wird angemerkt, dass an der Schule ein Zebrastrreifen fehlt.
14.	Kreuzung zum Pastoratsweg 	Auch an dieser Stellen wünschen sich die Schüler einen Zebrastrreifen um die Straße sicher überqueren zu können.
15.	Hülstraße 	Morgens wird der Bereich vor dem Tedi von anliefernden LKW's zugeparkt, sodass meistens die Straße verstopft ist. Auch fahren die Autos an der Hülstraße häufig zu schnell.

Allgemeines

Der Park am Jahnstadion könnte gut zum Klettern genutzt werden. Hinterfragt wird der Abriss der Schule am Jahnstadion. Im Bereich der Schule kommt der Wunsch auf einen Brunnen zu installieren sowie mehr Mülleimer und Bänke anzubringen.

2.1 Streifzugplan - 1-2 Streifzug



Streifzug 1 (grün)

1. Alte Straße
2. Kreuzung Hammer Straße – Alte Straße
3. Garagenhof Hammer Straße
4. Kreuzung Zur Freiheit – Hüppelswick
5. Am Knäpken
6. Spielplatz Hesterkamp
7. Wendefläche Vosskamp
8. Schulhof

Streifzug 2 (blau)

1. Kreuzung Hammer Straße – Alte Straße
2. Kreuzung Lenkerbecker Weg – Gartenstraße
3. Lenkerbecker Weg
4. Alte Straße – an der Schule
5. Am Hidding
6. Vosskamp
7. Kreuzung Alte Straße – Am Hidding
8. Spielplatz am Heesterkamp
9. Zur Freiheit – in der Kurve
10. Alte Mühle
11. Sportplatz an der Schule



2.2 Streifzugplan - 3-4 Streifzug



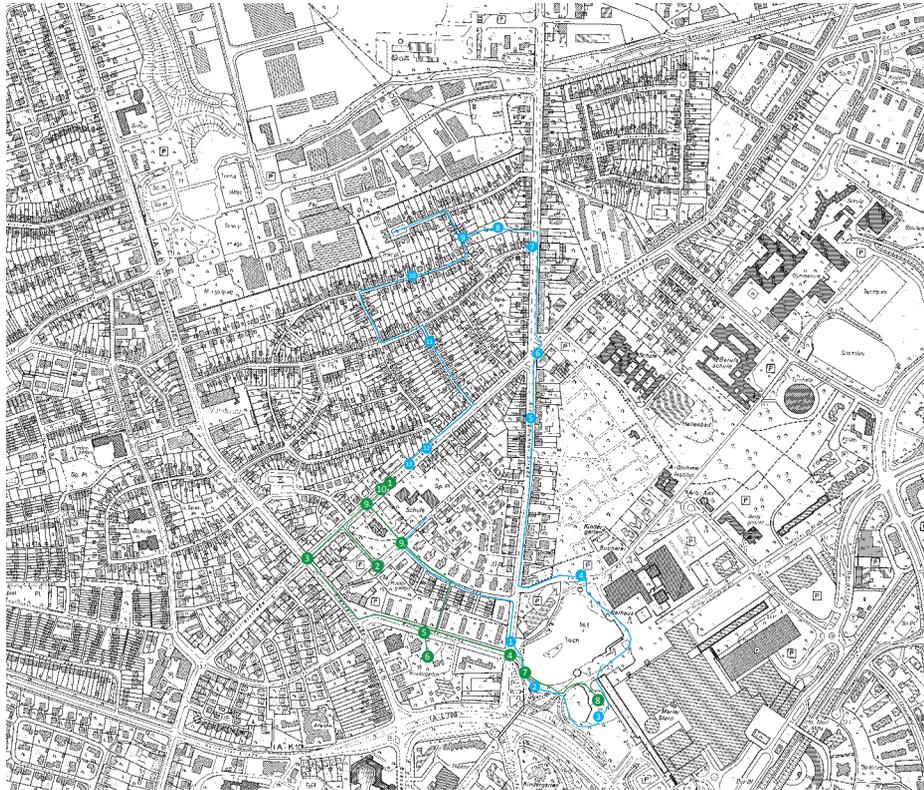
Streifzug 3 (grün)

1. Ampel vor der Schule (Willy-Brandt-Allee)
2. Bereich Planetensiedlung
3. Kreuzstraße
4. Kreuzung Freerbruchstraße – Kreuzstraße
5. Spielplatz Kösliner Straße
6. Fahrradweg Willy-Brandt-Allee, Hervester Straße
7. Unterführung Hervester Straße
8. Busbahnhof Marler Stern
9. Vorplatz Marler Stern (Seite Kaufland)

Streifzug 4 (blau)

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Hagenstraße – an der Schule 2. Hagenstraße 3. Kreuzung Hagenstraße - Kampstraße 4. Parkplatz – ASGSG 5. Parkplatz – August-Dörr Schule 6. Parkplatz – August-Dörr Schule 7. Max-Planck-Str. 8. Max-Planck-Str. – ASGSG 9. Hagenstraße | <ol style="list-style-type: none"> 10. Kampstr. 11. Kampstr. 12. Bonifatiusstraße – Ecke Sickingmühler Straße 13. Bonifatiusstraße – Ecke Wilhelmstraße 14. Wilhelmstraße 15. Max-Planck-Str. 16. Martin-Luther-Straße 17. Grünfläche am Arbeitsamt |
|--|---|

2.3 Streifzugplan - 5-6 Streifzug



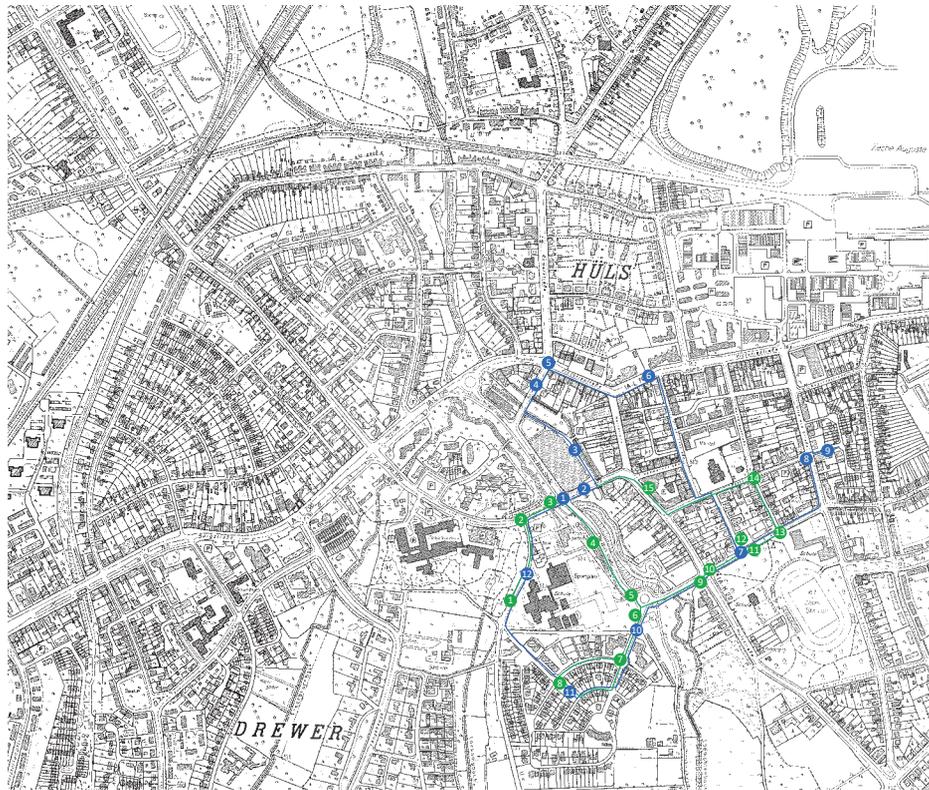
Streifzug 5 (grün)

1. Bonifatiusstraße, Bereich vor der Bonifatiuschule
2. Schüttfeldstraße, Bereich Kindergarten
3. Kreuzung: Bonifatiusstraße - Brassertstraße
4. Sickingmühler Straße, Übergang: City-See
5. Martin-Luther-Straße, Bereich „boje Jugendheim“
6. Spielplatz „boje Jugendheim“
7. City-See
8. Spielplatz am City-See
9. Kreuzungsbereiche Fußweg – Straße: vor und hinter der Bonifatiuskirche
10. Ampel vor der Bonifatiuschule
11. Hertastraße

Streifzug 6 (blau)

1. Ecke Martin-Luther-Straße – Sickingmühler Straße
2. Park am Citysee
3. Spielplatz am Citysee
4. Parkplatz vor der Bücherei
5. Sickingmühler Straße
6. Kreuzung Bonifatiusstraße – Kampstraße
7. Sickingmühler Straße Ri. Rudolf-Virchow-Straße
8. Bolzplatz ggüber dem Verbindungsweg
9. Verbindungsweg
10. Steinstraße
11. Hertastraße
12. Bonifatiusstraße
13. Bonifatiusstraße – Bonifatiuschule

2.4 Streifzugplan - 7-8 Streifzug



Streifzug 7 (blau)

1. Kreuzung Lipper Weg / Otto-Wels-Straße
2. Lipper Weg (Nähe Kaufland)
3. Wegeverbindung Lipper Weg - Römerstraße
4. Römerstraße
5. Kreuzung Römerstraße / Bergstraße
6. Verkehrsinsel Friedrichstraße + Fahrradweg
7. Übergang Droste-Hülshoff-Straße / Am Gänsebrink
8. Kreuzung Pastoratsweg / Otto-Hue-Straße
9. August-Schmidt-Straße
10. Loekamptor
11. Spielplatz Hochfeldstraße
12. Loekampstraße, Bereich vor der Schule GIL

Streifzug 8 (grün)

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Loekampstraße 2. Kreuzung Loekampstraße / Lipper Weg 3. Lipper Weg 4. Otto-Wels-Straße 5. Kreisverkehr Otto-Wels-Straße 6. Kreisverkehr Richtung Loekamptor 7. Kreuzung Loekamptor / Hochfeldstraße | <ol style="list-style-type: none"> 8. Spielplatz Hochfeldstraße 9. Ecke Hülsstraße / Droste-Hülshoff-Straße 10. Ampel zur Droste-Hülshoff-Straße 11. Droste-Hülshoff-Straße 12. Droste-Hülshoff-Straße 13. Ecke Rathenaustraße 14. Kreuzung zum Pastoratsweg 15. Hülsstraße |
|--|---|



3 Planerische Auswertung

Die Streifzüge durch Marl haben viele verschiedene Orte zur verkehrlichen Situation hervorgebracht. Problemstellen oder Gefahrenpunkte der Kinder wurden ebenso benannt wie Treffpunkte und Lieblingsorte.

Deutlich wurde, welche hohe Bedeutung das Thema Sicherheit rund um das Schulumfeld hat. Die Kinder merken bei den Streifzügen häufig an, dass „Elterntaxis“ sowohl morgens als auch nachmittags ihre Sicherheit gefährden (z.B. Alte Straße, Hagenstraße). Durch das direkte Parken an der Schule werden die vorhandenen Querungsmöglichkeiten versperrt und die Kinder müssen an anderen, zum Teil schlecht einsehbaren Stellen die Straßen überqueren. Um die Gefahr der Kinder einzudämmen müssen Hol- und Bringzonen stadtweit angebracht werden und an unübersichtlichen Stellen verstärkt kontrolliert werden.

Besonderes Augenmerk muss auf die Erneuerung des Straßenbelages sowohl an Fuß- als auch an Radwegen gelegt werden. Die Wege an der Kamp- und Bonifatiusstraße bedürfen z.B. einer deutlichen Aufwertung, um das Sicherheitsempfinden aller Straßenverkehrsteilnehmer zu stärken. Hierzu sollten die angrenzenden Anwohner einbezogen werden. Die Sicherheit kann durch gezielte Erneuerung des Bodenuntergrundes und dem regelmäßigen Pflanzenrückschnitt verbessert werden.

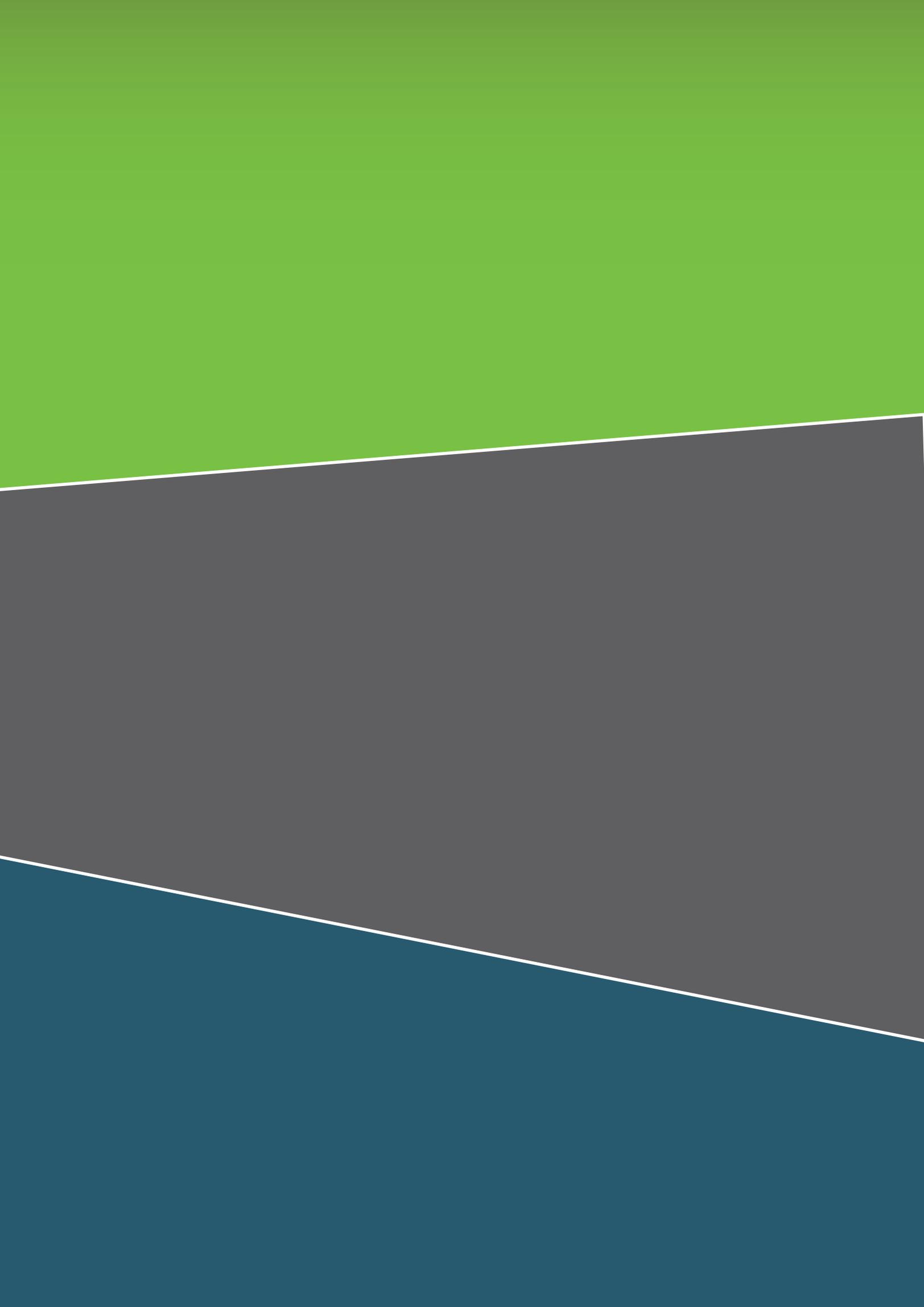
Eine optische Betonung und Aufwertung der Straßen soll insbesondere im Schulumfeld und den genutzten Schulwegen erfolgen. An das Thema „Elterntaxis“ anknüpfend können unübersichtliche Situationen vor Schulen durch farbliche Markierungen, Stelen im Straßenraum oder durch andere Elemente hervorgehoben werden.

Ein weiterer Schwerpunkt, der von den Kindern angesprochen wurde, war die Taktung der Ampeln. Vielfach ist festgestellt worden, dass die Grünphasen zum sicheren Überqueren zu kurz, dafür die Rotphasen deutlich länger sind (z.B. an der Bonifatiuschule und Droste-Hülshoff-Straße). Auch hier gilt es zu überlegen, an welchen Ampeln eine Anpassung von Nöten ist.

Des Weiteren wurden vielfach erhöhte Geschwindigkeiten von den Kindern kritisiert. Dazu kann es eine gemeinsame Aktion mit der Polizei oder der Verkehrswacht geben, in dessen Rahmen gemeinsam mit den Kindern die Geschwindigkeiten der Autofahrer gemessen werden. Dies trägt dazu bei, ein Gefühl für die Geschwindigkeiten bei den Kindern zu entwickeln, aber auch die Verkehrssicherheit insgesamt zu erhöhen. So kann eine „Strafzettel“-Aktion / Denk-und-Dank-Aktion / Engel-und-Zitrone-Aktion / Daumen-Hoch bzw. runter durchgeführt werden. Dazu messen die Kinder die Geschwindigkeiten der Autofahrer und verteilen anschließend positive (Dankzettel/Engel-Bild/Daumen hoch) oder negative (Strafzettel/Denkzettel/Zitrone/ Daumen runter).

Ziel muss es sein, die Ergebnisse der Streifzüge in das Mobilitätskonzept einzubinden. Ebenso gilt es, die Beteiligung von jungen Menschen weiterzuführen und auch in die planerisch-konzeptionelle Phase zu übernehmen. Das hohe kreative und innovative Potenzial von Kindern und Jugendlichen ist für die Entwicklung von Projektansätzen unbedingt zu nutzen.





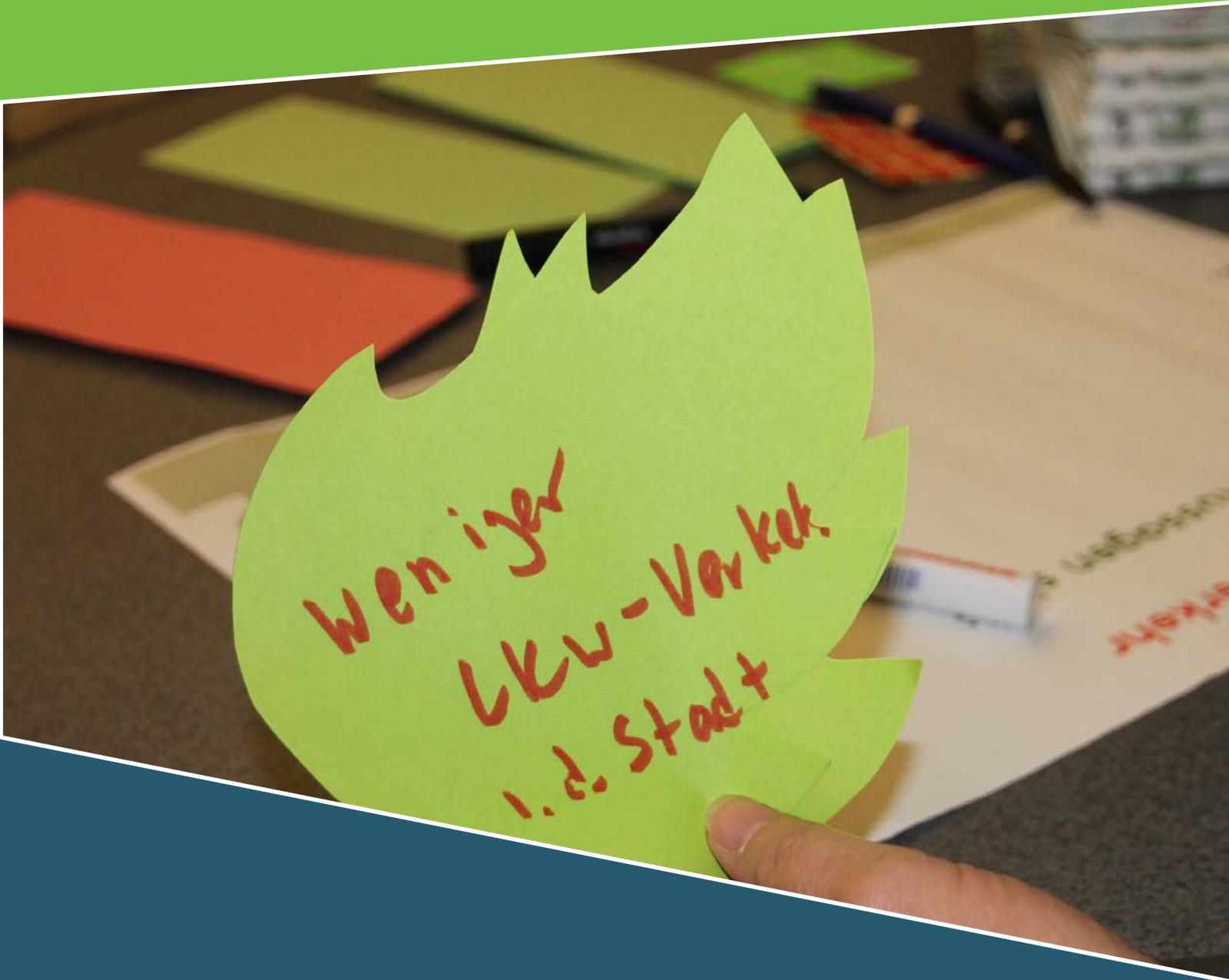
1.4 Dokumentation der Bürgerwerkstätten

Dokumentation

Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept

„Klimafreundlich mobil“

Beteiligungsverfahren Marl



Auftragnehmer

Planungsbüro **STADTKINDER**

Dr.-Ing. Peter Apel

Huckarder Straße 10-12

44147 Dortmund

Tel. 0231 - 52 40 31

info@stadt-kinder.de

www.stadt-kinder.de

Durchführung: Dr. Dagmar Lehmann, Christina Hüls, Pascale Schulte



Layout, Fotos, Grafiken

Planungsbüro **STADTKINDER**

Im folgenden Text wird aus Gründen der Lesbarkeit in der Regel nur die männliche Sprachform verwendet. Hierbei sind grundsätzlich - wenn nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet - sowohl männliche als auch weibliche Personen gemeint.

September 2017

Inhalt

1 MARL MOBIL	05
2 DURCHFÜHRUNG.....	05
2.1 Durchführung	05
2.2 Ergebnisse des Meinungsbarometers	06
2.3 Ergebnisse der Themeninseln	06
2.4 Ergebnisse des Erwartungsbaums	18
3 ZUSAMMENFASSUNG	20
4 AUSBLICK.....	22



1 Marl mobil

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts ist die Beteiligung von Bürgern und Akteuren ein zentraler Baustein. Ziel ist es, das Wissen der Nutzer - und somit der Experten vor Ort - abzufragen und mit in die Analyse und die Maßnahmenentwicklung einzubinden. Neben der Beteiligung über ein Onlineportal werden verschiedene Beteiligungsbausteine durchgeführt, um unterschiedliche Personenkreise zu erreichen. Den Anfang bildet dabei die Auftaktveranstaltung, zu der stadtweit eingeladen wurde.

2 Auftaktveranstaltung

2.1 Durchführung

Datum: Dienstag, 05.09.2017, 19.00 -21.00 Uhr

Ort: Großer Sitzungssaal des Rathauses Marl

Die Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept „Klimafreundlich mobil“ in Marl fand am 05.09.2017 um 19 Uhr im großen Sitzungssaal des Rathauses Marl statt. Das Konzept soll eine ganzheitliche Betrachtung aller Verkehrsarten und -teilnehmer in Marl ermöglichen.



Neben den beteiligten Akteuren nahmen ca. 40 interessierte Bürger an der Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept „Klimafreundlich mobil“ teil.

Werner Arndt eröffnete in seiner Funktion als Bürgermeister die Auftaktveranstaltung und erläuterte die Bedeutung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Marl. Die Technische Dezernentin Andrea Baudek gab einen kurzen inhaltlichen Einblick in das Mobilitätskonzept. Im Anschluss daran gaben Frau Lehmann vom Planungsbüro **STADTKINDER** und Frau Oppenberg vom Büro StadtVerkehr einen Überblick über das Verfahren sowie bereits erfolgte Schritte. Frau Schulte vom Planungsbüro **STADTKINDER** stellte die Mental Maps-Befragung aus den Marler Schulen vor. Im Rahmen der Befragung nahmen ca. 300 Schüler zwischen acht und achtzehn Jahren teil und benannten Schul- und Freizeitwege oder Konfliktstellen im Straßenverkehr. Frau Oppenberg verwies auf die nächsten geplanten Beteiligungsschritte - eine Haushaltsbefragung sowie die Online-Beteiligung, welche ab September 2017 durchgeführt werden.

Nachfolgend wurde an verschiedenen Themeninseln im Foyer zu zentralen Verkehrsthemen mit den Anwesenden diskutiert. Es wurde zahlreiche Aspekte genannt, Schwerpunkte verortet oder Ideen eingebracht. Die Moderatoren der Themeninseln fassten am Ende der Diskussionen jeweils drei zentrale Thesen zusammen und stellten diese dem Plenum vor. Zudem konnten die Teilnehmer ihre Wünsche und Erwartungen auf grüne Blätter notieren und diese im Foyer an den Erwartungsbaum heften. Zum Ende der Veranstaltung verwies Bürgermeister Arndt erneut auf die Online-Beteiligung und ermunterte die Anwesenden zur regen Teilnahme. Er dankte den Bürgern und Akteuren für den sehr informativen Abend und lud sie ein, den weiteren Prozess aktiv zu begleiten.

2.2 Ergebnisse des Meinungsbarometers

Im Eingangsbereich wurde zu Beginn der Veranstaltung ein Meinungsbarometer durchgeführt. Alle Teilnehmenden bekamen Klebpunkte, um die Zufriedenheit der Verkehrssituation in Marl von -5 bis +5 zu bewerten.

Die Auswertung macht deutlich, dass die Teilnehmer eher unzufrieden mit der Verkehrssituation in Marl sind. 23 negative Nennungen zur Verkehrsbewertung stehen zehn positiven Bewertungen gegenüber. Vier Beteiligte bewerten die Verkehrssituation in Marl neutral. Die Zahl +5 wurde bei der Bewertung gar nicht bepunktet, alle anderen Zahlen in der Skala wurden ausgewählt.



2.3 Ergebnisse der Themeninseln

Im Anschluss an die Präsentation der Befragungsergebnisse zum Mobilitätskonzept wurden die interessierten Bürger zu einem Austausch an die verschiedenen Thementische geladen. Die Themen waren:

1. Autoverkehr
2. Radverkehr
3. Fußverkehr
4. Bus und Bahn (ÖPNV)
5. Wirtschaftsverkehr
6. Ruhender Verkehr
7. Lärm
8. Schulwege



Die Teilnehmer hatten die Möglichkeit, frei zwischen den Tischen zu wählen. Es gab keine vorgegebenen Zeiten, so dass ein Wechsel zwischen den Themen jederzeit erfolgen konnte. Die Themeninseln wurden jeweils moderiert und so ergab sich die Möglichkeit, untereinander ins Gespräch zu kommen. An jedem Tisch war ein Stadtplan vorhanden sowie grüne und rote Moderationskarten. Im Plan konnten relevante Orte oder Straßen markiert werden, die grünen Karten dienten den positiven Nennungen, auf den roten Karten wurden Kritikpunkte notiert.

Nachfolgend werden die Ergebnisse der einzelnen Themeninseln aufgeführt und anhand der Schriftfarbe jeweils in positiv und negativ unterteilt.



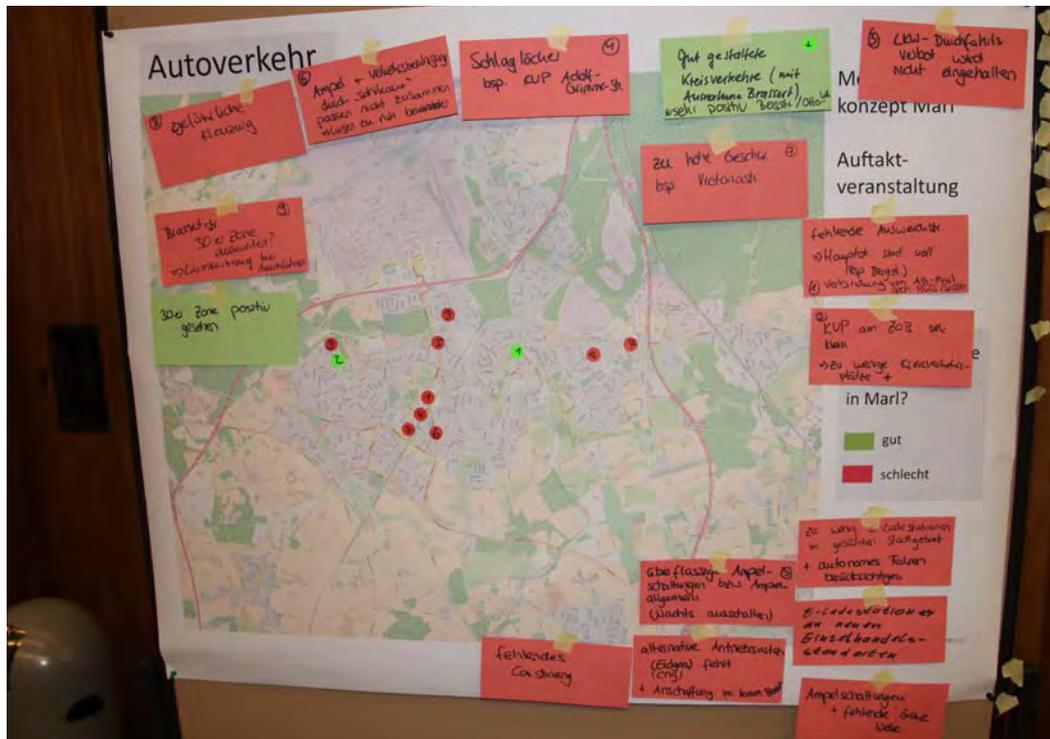
Themeninsel 1: Autoverkehr

Das Thema Autoverkehr wurden von Frau Oppenberg vom Büro StadtVerkehr moderiert. Die Ergebnisse lauten:

Nr. im Plan	Gute Aspekte / schlechte Aspekte
1	gut gestaltete Kreisverkehre (mit Ausnahme Brassert); sehr positiv Bergstr. / Otto-Wels-Str.
2	30er Zone positiv (Brassertstraße)
1	fehlende Ausweichstrecke; Hauptstraßen sind voll (Bsp. Bergstr.); Verbindung von Alt-Marl nach Hüls/Sinsen
2	KVP am ZOB sehr klein (zu wenige Kreisverkehrsplätze) (L798)
3	LKW-Durchfahrtsverbot wird nicht eingehalten (Kampstraße)
4	Schlaglöcher bspw. KVP Adolf-Grimme-Str.
5	überflüssige Ampelschaltungen bzw. Ampeln allgemein (nachts ausschalten) (Rappaportstraße)
6	Ampel und Verkehrsberuhigung durch „Schikane“ passen nicht zusammen (liegen zu nah beieinander) (Herzlia-Allee)
7	zu hohe Geschwindigkeiten bspw. Victoriastraße
8	gefährliche Kreuzung (Droste-Hülshoff-Straße und Georg-Herwegh-Straße)
9	Brassertstraße 30er Zone ausweiten? (Lärmkartierung hier durchführen) (Ecke Lippestraße)
	fehlendes Carsharing
	alternative Antriebsarten (Erdgas fehlt) + Anschaffung im komm. Bereich
	zu wenig E-Ladestationen im gesamten Stadtgebiet + autonomes Fahren berücksichtigen
	E-Ladestationen an neuen Einzelhandelsstandorten

Die drei zentralen Aussagen zum Autoverkehr

1. zu hohe Geschwindigkeiten
2. zu wenig Kreisverkehre (die, die da sind, sind sehr positiv); Ampeln eher abbauen
3. Alternative Antriebsarten fördern





Thematisch 2: Radverkehr

Der Thematisch Fußverkehr wurde von Frau Lehmann vom Planungsbüro **STADTKINDER** moderiert. Auch hier konnten Wünsche, Kritik und Anregungen geäußert werden.

Nr. im Plan	Gute Aspekte / schlechte Aspekte
	Bereiche mit tollen Radwegen
	Fahrradstraßen
	Breddenkampstraße saniert! Toll!
	viele Radwege vorhanden (aber nicht genug!)
1	Lipper Weg: parkende Autos auf Kantenstein / Radweg
	fehlende Vernetzung der Radwege
	Geisterfahrer (Radfahrer auf der falschen Seite)
	schlechte gefährliche Radwege (defekte Oberfläche)
	zu schmale Radwege
	Marler Stern: Fahrräder werden geklaut
	Bahnhof Sinsen: schwierige Situation für Radfahrer
	Fußgängerbrücke Herzlia-Allee: fehlende Pflastersteine auf Radweg (mittig)
	unterschiedliche Regelungen in Kreisverkehren / an Ampeln
	wenig Fahrradständer (z.B. an Markttagen; am Rathaus)
	Hotel Loemühle: enge Kurve - kein Überweg; Radweg endet in Kurve
	ewige Dauer von Umsetzungen (z.B. Kanten Lipper Weg)
	zu kurze Grünphasen für Fußgänger / Radfahrer (Hervester Str. / Brüderstr.; Bergstr. / Herzlia-Allee)
	Handkontakte / Anforderungskontakte an Ampeln
	Hüls: zugeparkte Fahrradstraßen
	Droste-Hülshoff-Straße: zugeparkt



Nr. im Plan	Gute Aspekte / schlechte Aspekte
	Wunsch: stadtweit Tempo 30
	Wunsch: beidseitige Radwege
	Wunsch: Vorrang für Fahrradfahrer (andere Hierarchie)
	Wunsch: Auto- und Radwegtrennung
	Wunsch: wieder Fahrradfreundliche Stadt
	Wunsch: Ladestationen für E-Fahrräder
	Wunsch: Abschaffung der Bordsteinradwege (Bsp. Breddenkampstr.)
	Wunsch: Leihfahrräder im Stadtzentrum
	Wunsch: Anschluss an Fahrradtrassen
	Wunsch: Weiterführung der Fahrradtrasse von Brassert bis Sinsen („Roter Weg“) --> Bäume erhalten
	Wunsch: Fußgängerzone für Radfahrer freigeben (aber Schrittgeschwindigkeit!)

Die drei zentralen Aussagen zum Radverkehr

1. Vernetzung von Radwegen (Vorrang, Weiterführung, überregionale Verbindungen, Roter Weg, Fußgängerzone)
2. Radfahrer auf Straße / auf Bürgersteig / Radweg
3. beidseitige Befahrbarkeit





Thementisch 3: Fußverkehr

Der Thementisch Fußverkehr wurde von Frau Hüls vom Planungsbüro **STADTKINDER** moderiert. Auch hier konnten Wünsche, Kritik und Anregungen geäußert werden.

Nr. im Plan	Gute Aspekte / schlechte Aspekte
	Polsum - wenig Verkehr - landwirtschaftliche Wege
	Gänsebrink Loemühle - attraktive Ziele ohne Lärm
	Fußwege vgl. ISEK
	Wegevernetzung sehr gut
1	Konflikte mit Radfahrern (vor Rewe) (Sachsenstraße)
2	Hervester Straße/Sickingmühler Straße - Ampeln viel zu kurz geschaltet
	Heyerhoffstraße zwischen Lipperweg und Bergstraße - zu hohe Geschwindigkeit - viele Radfahrer auf Gehweg
	Schlechter Zustand der Gehwege (Rollatoren, Kinderwagen etc.) - z.B. Ovelheider Weg - Bonifatiusstraße
	Generell kaum zu Fuß unterwegs
	Bordsteinabsenkung an Fußgängerfurten nicht tief genug abgesenkt - Barriere für Rollatoren und Kinderwagen
	Herzlia-Allee Höhe Mc Donald's
	Recklinghäuser Straße
	Kreuzung Brüderstraße/Hervester Straße - Ampelphasen zu kurz - Zwei Phasen zur Überquerung
	Sehr weite Entfernungen
	„Marler Landrecht“

Die drei zentralen Aussagen zum Fußverkehr

1. Kaum Fußverkehr, lieber per Rad
2. gute Vernetzung, aber schlechte Zustände
3. zu kurz geschaltete Ampeln



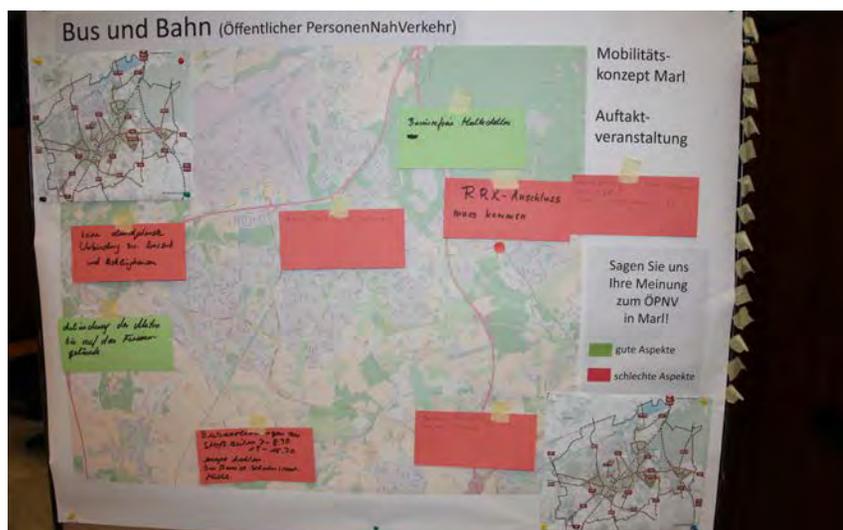
Thementisch 4: Bus und Bahn (ÖPNV)

An diesem Thementisch wurde das Thema Bus und Bahn durch Herrn Lutz von der Stadt Marl moderiert.

Nr. im Plan	Gute Aspekte / schlechte Aspekte
	Barrierefreie Haltestellen
	Anbindung der Metro bis auf das Firmengelände
	keine durchgehende Verbindung zwischen Brassert und Recklinghausen
	Dichtere Takte in den Abendstunden
	Busverbindungen zu Stoßzeiten 7-8.30 und 15-16.30 enger takten, v.a. im Bereich Schulen / Marl-Mitte
	Dichtere Bustaktung: alle 15 Minuten
	RRX-Anschluss muss kommen
	Anschlusssicherung Bus / Bahn funktioniert noch nicht gut. Erklärung: zu viele Schüler im Bus

Die drei zentralen Aussagen zum ÖPNV

1. Taktverdichtung (15 Minuten) und Verlängerung der Betriebszeit in den Abendstunden (Einsatzfahrzeug)
2. Anschlusssicherung Bus/Bahn in Sinsen verbessern
3. Der RRX muss in Sinsen halten





Thematisch 5: Wirtschaftsverkehr

An diesem Thementisch wurde das Thema Wirtschaftsverkehr von Herrn Stuhm vom Büro Stadt-Verkehr moderiert.

Nr. im Plan	Gute Aspekte / schlechte Aspekte
1	LKW-Durchgangsverkehr (A52 Marl-Hamm)
3	Potentiale Bahn & Hafen (Bereich Wesel-Datteln-Kanal)
2	Hoher Anteil an Einpendlern von außen - Befragungen? (Lipper Weg)
	A 52 als Zubringer Abbringer zu den GE-Gebieten

Die drei zentralen Aussagen zum Wirtschaftsverkehr

1. Durchgangsverkehr im LKW-Verkehr belastet die Wohnbereiche. Prüfung Ortsumgehung? Zeitlichen Verkehr rausnehmen in der Stadt
2. BAB 52 stärken als zentralen Zubringer
3. Bahnverkehr & Hafen stärken - Verlagerung auf Schiff/Bahn





Thementisch 6: Ruhender Verkehr

An diesem Thementisch wurde das Thema Ruhender Verkehr von Herrn Siebert vom Büro Stadt-Verkehr moderiert.

Nr. im Plan	Gute Aspekte / schlechte Aspekte
	keine Parkgebühren
	viele Parkplätze
	keine Parkgebühren
1	Behinderung des Fahrradweges durch Parkplätze (Bergstraße / Lipper Weg)
2	Fehlendes Parkleitsystem (Marler Stern)
	wenige Stellplätze für Fahrräder

Die drei zentralen Aussagen zum Ruhenden Verkehr

1. keine Parkgebühren
2. generell gute Parkmöglichkeiten
3. Behinderung / Gefährdung des Fahrradverkehrs durch Stellplätze





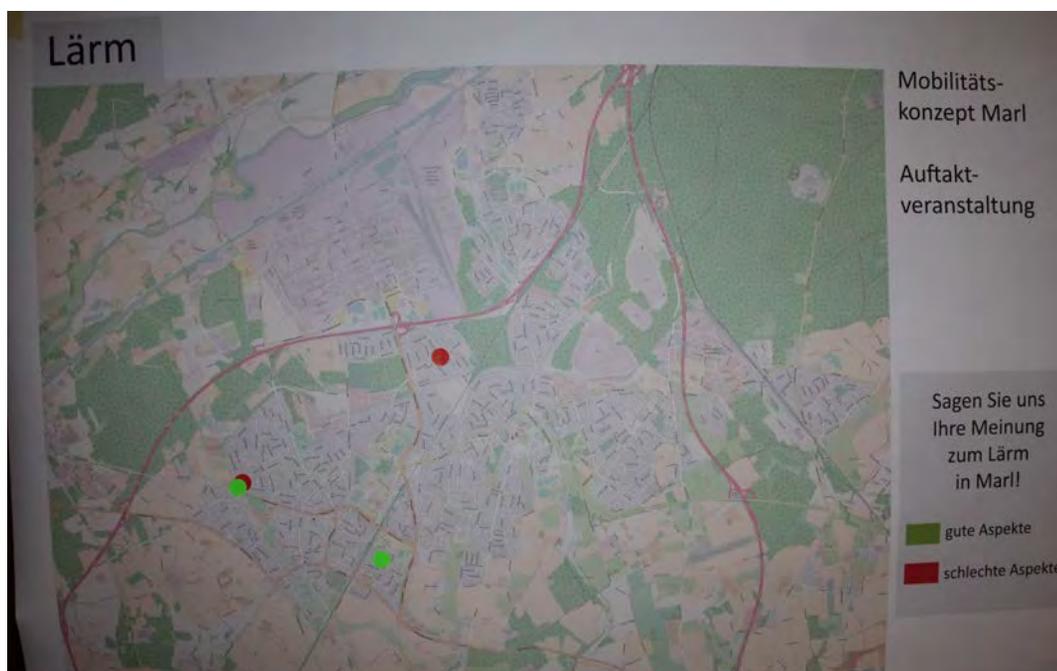
Thementisch 7: Lärm

Das Thema Lärm wurden von Herrn Zanolli vom Büro Grasy Zanolli moderiert. Die Ergebnisse lauten:

Nr. im Plan	Gute Aspekte / schlechte Aspekte
	Schachtstraße: weniger LKW wegen Sperrung
	„Hügelhäuser“: sehr ruhig
	Schachtstraße: viel zu schnell (nachts)

Die drei zentralen Aussagen zum Lärm

1. zu schnelles Fahren, insbesondere nachts
2. Berechnungsverfahren berücksichtigt keine Beschleunigungsvorgänge
3. Es gibt auch ruhige Bereiche (Hügelhäuser)





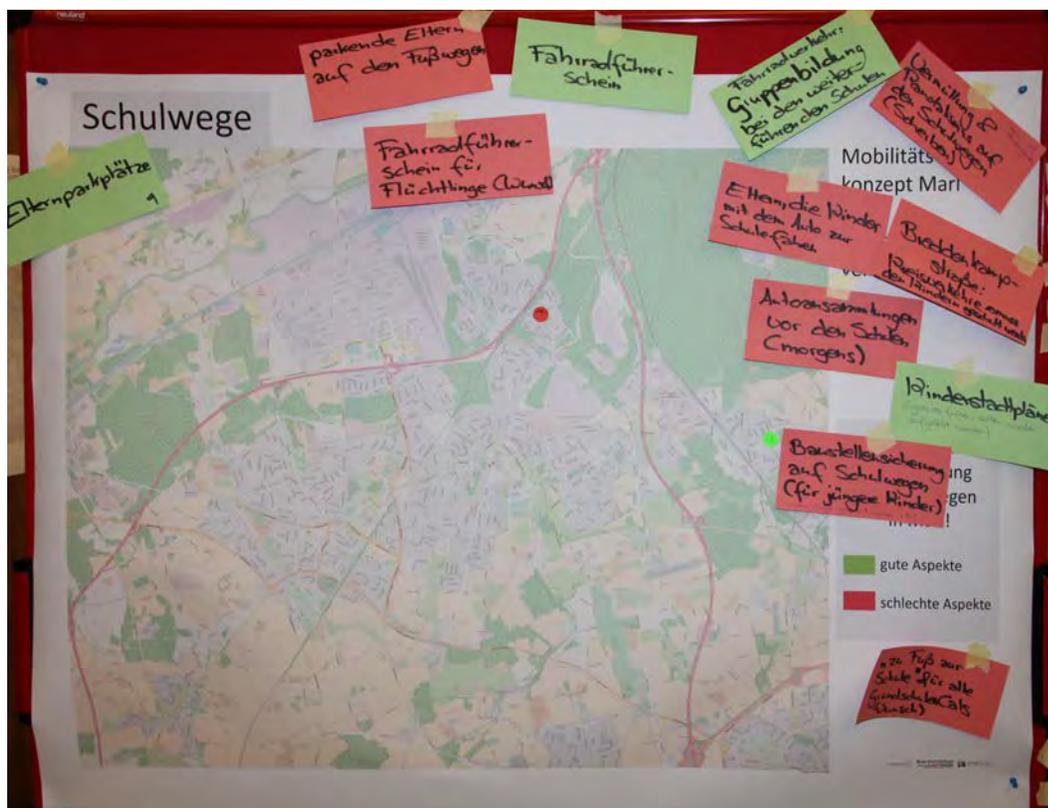
Thementisch 8: Schulwege

Der Thementisch Schulwege wurde von Frau Schulte vom Planungsbüro **STADTKINDER** betreut. Die Vorschläge und Anregungen beschränken sich bis auf wenige Einzelnennungen auf allgemeine Themen, die Schulwege in Marl betreffen.

Nr. im Plan	Gute Aspekte / schlechte Aspekte
1	Elternparkplätze (Goldregenstraße)
	Kinderstadtpläne (gab es früher, sollten wieder aufgelebt werden)
	Gruppenbildung bei den weiterführenden Schulen
	Fahrradführerschein
2	Vermüllung & Vandalismus auf den Schulwegen (Scherben) (Spechstraße)
	parkende Eltern auf Schulwegen
	Fahrradführerschein für Flüchtlinge
	Eltern, die Kinder mit dem Auto zur Schule fahren
	Breddenkampstraße: Kreisverkehre müssen den Kindern gerecht werden
	Autoansammlungen vor den Schulen (morgens)
	Baustellensicherung auf Schulwegen (für jüngere Kinder)
	„zu Fuß zur Schule“ für alle Grundschulen (als Wunsch)

Die drei zentralen Aussagen zu den Schulwegen

1. Gute Ansätze: wie der Fahrradführerschein, Gruppenbildung von Fahrradfahrern bei weiterführenden Schulen, Kinderstadtpläne (gab es früher) Elternparkplätze (Sinsen)
2. parkende Eltern auf Wegen
3. Autoansammlungen vor den Schulen (morgens)





2.4 Ergebnisse des Erwartungsbaums

Wünsche und Anregungen, die das Mobilitätskonzept in Marl betreffen, konnten von den Besuchern anhand eines Erwartungsbaumes geäußert werden. Die Ergebnisse des Erwartungsbaumes sind im Folgenden dargestellt. Sie wurden thematisch gruppiert:

Allgemein

- 75 % Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr bis 2025
- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, Fußgänger, Radfahrer, Autos
- keine autogerechte Stadt, sondern bürgergerechte Stadt
- Mehr Geduld aller Verkehrsteilnehmer
- keine Ideologie, sondern sachliche Arbeit
- Beachtung der Verkehrsplanung bei der Stadtentwicklung

Straßenverkehr / Straßenraumgestaltung

- funktionierende grüne Wellen
- Grüne Wellen
- grüne Wellen in Marl-Mitte
- Verkehr fließender machen
- flüssiger Straßenverkehr
- Eine Ortsumgehung im Marler Süden
- unzureichende Ost-/West Verbindungen
- Straßen in Ordnung bringen!
- intelligente Ampelführung
- weniger LKW-Verkehr in der Stadt

Radwege

- bessere Fahrradwege
- schnelle Radwege
- ebene Radwege und Fahrbahndecken auch bei Nebenstraßen
- Ausbau Radverkehr
- ein gutes Radwegenetz mit Radschnellwegen
- Bepflanzung an Rad- /Fußwegen insbesondere Baubestände müssen erhalten bleiben um das Klima in der Stadt zu regulieren
- sichere Fahrradwege
- marode Radwege sanieren
- Radwege möglichst von Autostraßen trennen
- bessere Reinigung der Fahrradwege (Glasscherben)
- Radwege in beide Richtungen

Bus und Bahn

- Anbindung an den RRR
- Verlässlichkeit der ÖPNV - Verbindungen verbessern (Beispiel: Bus-/ Bahnanschluss in Sinsen)

Ruhender Verkehr

- Verbesserung des Parkleitsystems

Lärm

- Reduzierung Straßenlärm



Schulwege

- 30 - Zonen oder Spielstraßen vor Kindergärten und Schulen
- Schulwege sicherer machen

E-Mobilität / Neue Technologien

- Erdgastankstelle (Erdgas verbrennt sauberer als Benzin und Diesel)
- Nutzung digitaler Möglichkeiten
- Gute Ladeinfrastruktur für E-Mobilität
- Maßnahmen zur Unterstützung von E-Mobilität
- Carsharing

Barrierefreiheit

- Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum
- barrierefrei Zugänge zu Furten und unteren Querungen Rollator, Kindergärten) Bordsteinabsenkung über ein Hindernis

Bürgerbeteiligung

- ein Bürgerforum für neue praktische Ideen
- Förderung Gemeinsinn





3 Zusammenfassung

Die Teilnehmer brachten sich intensiv mit ihrer Ortskenntnis und ihrem „Fachwissen“ an den Themeninseln ein und äußerten eine Vielzahl an positiven und negativen Aspekten. Ergänzt wurden die Erarbeitungen durch das Ausfüllen des Erwartungsbaumes. Dieses Angebot wurde von vielen Teilnehmern wahrgenommen. Die folgenden Ergebnisse können zusammenfassend dargestellt werden:

Die an der Auftaktveranstaltung beteiligten Bürger und Akteure wünschen sich weniger eine autogerechte als mehr eine bürgergerechte Stadt, bei der alle Verkehrsteilnehmer möglichst gleichberechtigt sind.

Autoverkehr und ruhender Verkehr

Im Themenbereich Autoverkehr werden die hohen Geschwindigkeiten als negativ betrachtet. Des Weiteren wird der Wunsch geäußert, mehr Kreisverkehre einzurichten und dafür Ampel zu entfernen. Der Erwartungsbaum macht deutlich, dass den Bürgern ein guter Verkehrsfluss sehr wichtig ist z.B. durch gute grüne Wellen etc.

Des Weiteren werden alternative Antriebsarten und neue Ansätze angesprochen wie z.B. die Optimierung der E-Mobilität und die Einrichtung von Car-Sharing.

Bezogen auf den Ruhenden Verkehr werden die vielen Parkplätze und die kostenlose Nutzung positiv hervorgehoben. Die Parksituation wird generell als gut bewertet, teilweise kommt es zu Behinderung auf Gehwegen durch parkende Autos. Negativ wird die Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten und das Fehlen eines Parkleitsystems benannt.

Fuß- und Radverkehr

Im Rahmen der Auftaktveranstaltung wird deutlich, dass das Fahrrad in Marl einen hohen Stellenwert hat. Nur wenige Bürger gehen zu Fuß – es wird eher Fahrrad gefahren. Es gibt tolle Fuß- und Radwege wie z.B. entlang der sanierten Breddenkampstraße, viele Nennungen konzentrieren sich jedoch auf Kritik und Verbesserungsvorschläge. Negativ angemerkt werden die schlechten Zustände einiger Geh- und Radwege und zu kurz geschaltete Ampeln für Fußgänger. Teilweise werden Radwege zugeparkt oder es kommt zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die Teilnehmer diskutieren kontrovers, ob der Radverkehr auf die Straße verlegt werden oder auf dem Bürgersteig bleiben soll. Eine ähnliche Diskussion ergibt sich zur beidseitigen Nutzung von Radwegen.

Ein wichtiger Aspekt in diesem Themenbereich ist die Vernetzung von Wegen. Fehlende Radwegeverbindungen werden an der Themeninsel angesprochen. Diese beziehen sich z.B. auf den fehlenden Anschluss an regionale Radtrassen, die Weiterführung des „Roten Weges“ bis Sinsen oder die Freigabe der Fußgängerzone für Radfahrer mit Schrittgeschwindigkeit. Als ein Wunsch wird die Einrichtung von Vorrangbereichen für Radfahrer im Hierarchiesystem und das Wiederreichen des Prädikats „Fahrradfreundliche Stadt“.



Bus & Bahn und Barrierefreiheit

Zu den Bus- und Bahnverbindungen wird als ein wichtiges Thema die Barrierefreiheit angesprochen. Diese sollte grundsätzlich an Haltestellen gegeben sein. Darüber hinaus liegt ein Fokus auf der besseren Vertaktung von Bussen und Bahnen. Hierbei werden eine Taktverdichtung und eine Verlängerung der Betriebszeit in den Abendstunden angesprochen. Bezogen auf den Bahnhof in Sinsen wird eine Verbesserung der Anschlusssicherung gewünscht, u.a. durch den Halt des RRX in Sinsen.

Wirtschaftsverkehr

Der Durchgangsverkehr durch LKW belastet die Wohnquartiere. Diese kritische Anmerkung wurde durch einige Bürger gegeben. Die LKW-Verkehre sind aus der Stadt herauszunehmen, es ist eine Ortsumgehung zu prüfen. Auch sollte die BAB 52 stärker als zentraler Zubringer fungieren und die Potenziale von Bahnverkehr & Hafen gestärkt werden. Eine Verlagerung von Transporten auf das Schiff oder die Bahn könnte den LKW-Verkehr minimieren.

Lärm

Im Themenfeld Lärm wurden einige positive Aspekte benannt. So führte die Sperrung der Schachtstraße zu einer Minimierung der LKW-Verkehre und zu einer Beruhigung dieses Bereiches. Es wird jedoch kritisch angemerkt, dass insbesondere nachts an dieser Stelle zu schnell gefahren wird.

Schulwege

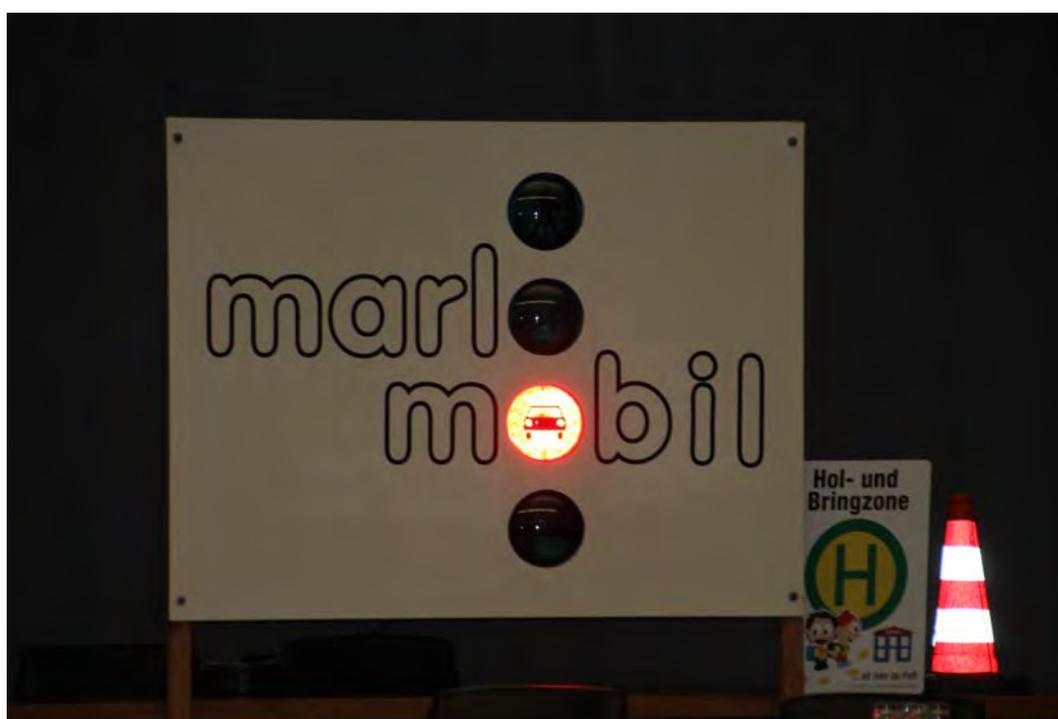
Im Themenfeld Schulwege wurden ebenfalls positive und negative Aspekte geäußert. Positiv hervorgehoben wurden verschiedene gute Ansätze wie z.B. der Fahrradführerschein, Kinderstadtpläne oder Elternhaltestellen. Negativ angemerkt wurde trotz des Vorhandenseins einiger Elternhaltestellen das Verkehrschaos durch bringende und holende Eltern an Schulen. Darüber hinaus wurde der Zustand von Schulwegen angesprochen wie z.B. Vermüllung und Vandalismus an Wegen.

4 Ausblick

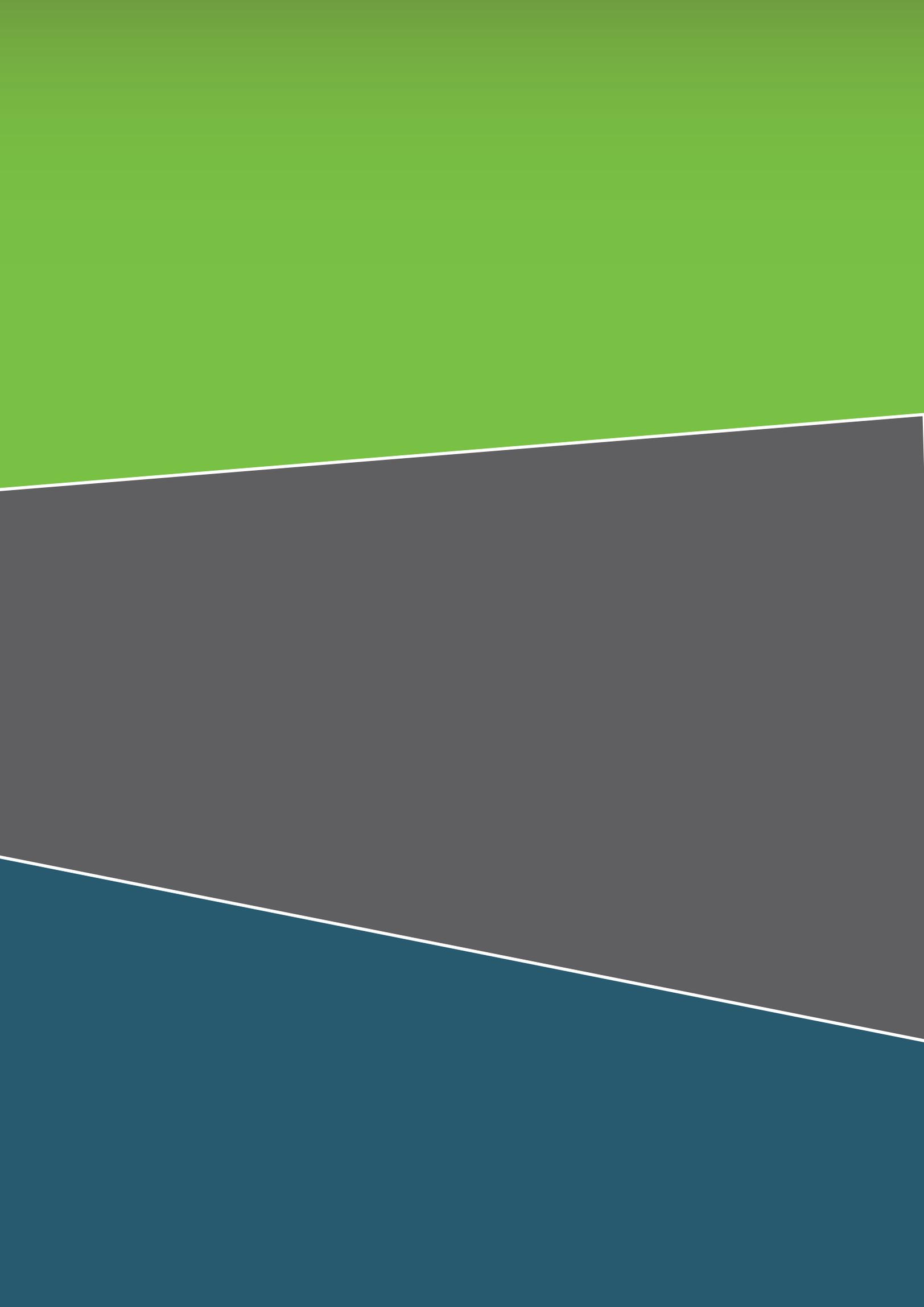
Die Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept in Marl diente als guter offizieller Startpunkt für die Bürgerbeteiligung. Die vorgezogene Befragung von Kindern und Jugendlichen vor den Sommerferien diente bereits als erster Schritt der Bestandserhebung und -analyse.

Die nächsten Schritte beziehen sich ebenfalls auf die Erhebung und Bewertung der aktuellen Situation. Neben den eigenen Erhebungen der beteiligten Planungsbüros werden in dieser Phase auch die Bürger an verschiedenen Stellen beteiligt. So findet als eine weitere Form der Bürgerbeteiligung eine Online-Beteiligung im Zeitraum 05.09.2017 – 05.12.2017 statt, bei der die Bürger ihre Anmerkungen zu verschiedenen Kategorien in eine digitale Karte eintragen und mit Erläuterungen versehen können.

Ergänzend zu der Online-Beteiligung findet im September 2017 eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Marler Bürger statt. Insgesamt werden ca. 2.900 Fragebögen im Stadtgebiet Marl verteilt. Die Auswahl der Haushalte erfolgt dabei nach dem Zufallsprinzip.









Klimafreundliches Mobilitätskonzept

Stadt Marl

Bürgerwerkstätten



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Arbeitsgemeinschaft



Mittelstraße 55, 40721 Hilden
Tel. 02103 - 911590
Fax. 02103 - 9115922
www.buero-stadtverkehr.de



Altenberger-Dom-Str. 81, 51467 Bergisch-Gladbach
Tel. 02202 - 9297580
Fax. 02202 - 9297585
www.gz-engineering.de



Planungsbüro **STADTKINDER** GmbH
Dr. - Ing. Peter Apel
Huckarder Straße 10-12
44147 Dortmund
Tel. 0231 - 52 40 31
info@stadt-kinder.de
www.stadt-kinder.de
Durchführung: Pascale Schulte, Vladimir Feldmann

Layout, Fotos, Grafiken

Planungsbüro **STADTKINDER** GmbH

Im folgenden Text wird aus Gründen der Lesbarkeit in der Regel nur die männliche Sprachform verwendet. Hierbei sind grundsätzlich - wenn nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet - sowohl männliche als auch weibliche Personen gemeint.

Oktober 2018

Inhalt

1 EINFÜHRUNG.....	04
2 MEINUNGSBAROMETER.....	05
3.1 BÜRGERWERKSTATT POLSUM UND ALT-MARL	07
3.2 BÜRGERWERKSTATT BRASSERT, DREWER, STADTMITTE.....	13
3.3 BÜRGERWERKSTATT SICKINGMÜHLE, HAMM, HÜLS-NORD	21
3.4 BÜRGERWERKSTATT HÜLS-MITTE/SÜD, SINSEN, LENKERBECK	27

1 Einführung

Im Rahmen des klimafreundlichen Mobilitätskonzepts der Stadt Marl ist die Beteiligung von Bürgern und Akteuren ein zentraler Baustein.

Ziel des gesamten Prozesses ist durch frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung das Wissen der Bürger, als Experte vor Ort, mit in die Analyse und Maßnahmenentwicklung einzubinden. Bereits bei der Auftaktveranstaltung und weiteren Beteiligungsverfahren sind Wünsche und Anregungen aufgenommen worden und fließen in die Entwicklung von Maßnahmen und Handlungsfeldern mit ein.

Neben der Auftaktveranstaltung haben in der Vergangenheit Untersuchungen zur Nahmobilität von Kindern und Jugendlichen in Form von „Mental Maps“ und „Streifzügen“ stattgefunden. Zudem hatten interessierte Bürger die Möglichkeit über die INKA-Online-Beteiligung und die Haushaltsbefragung über verkehrsrelevante Aspekte Ihrer Stadt aufmerksam zu machen.

Als weiterer Baustein der Bestandanalyse fanden im Oktober 2018 vier Bürgerwerkstätten an ausgewählten Standorten repräsentativ für mehrere Stadtteile statt.

Aufgeteilt wurden die Bürgerwerkstätten (jeweils von 18:30 - 20:30) nach Schwerpunktstadtteilen. Hierunter zusammengefasst waren:

Bürgerwerkstatt 1 - Polsum, Alt-Marl (Ort: Goetheschule, Hervester Str. 81)

Bürgerwerkstatt 2 - Brassert, Drewer, Mitte (Ort: Rathaus, Creiler Platz 1, Sitzungssaal)

Bürgerwerkstatt 3 - Sickingmühle, Hamm, Hüls-Nord (Ort: Gemeindezentrum Pauluskirche, Römerstr. 57)

Bürgerwerkstatt 4 - Hüls-Mitte/-Süd, Sinsen, Lenkerbeck (Ort: Pfarrheim Liebfrauen, Schulstr. 102)

Der Ablauf aller Bürgerwerkstätten war identisch. Nach kurzer Einführung durch Frau Baudek, Baudezernation der Stadt Marl, wurden die bisherigen Analyseergebnisse durch das Büro StadtVerkehr dargestellt. Anschließend wurden an Thementischen zu zentralen Verkehrsthemen diskutiert. Äußern konnten sich die Beteiligten der Bürgerwerkstätten zum Thema Lärm, öffentlicher Personennahverkehr, motorisierter Individualverkehr sowie Fuß- und Radverkehr.

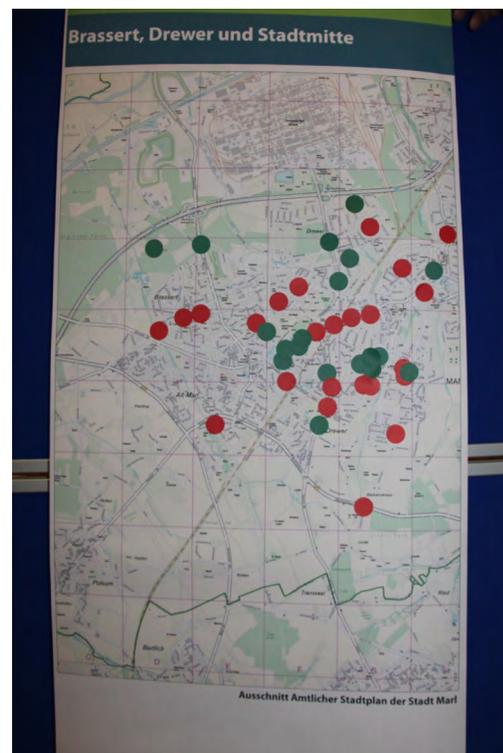
Im folgenden werden die Ergebnisse aus den Arbeitsphasen ohne jegliche Wertungen dargestellt.

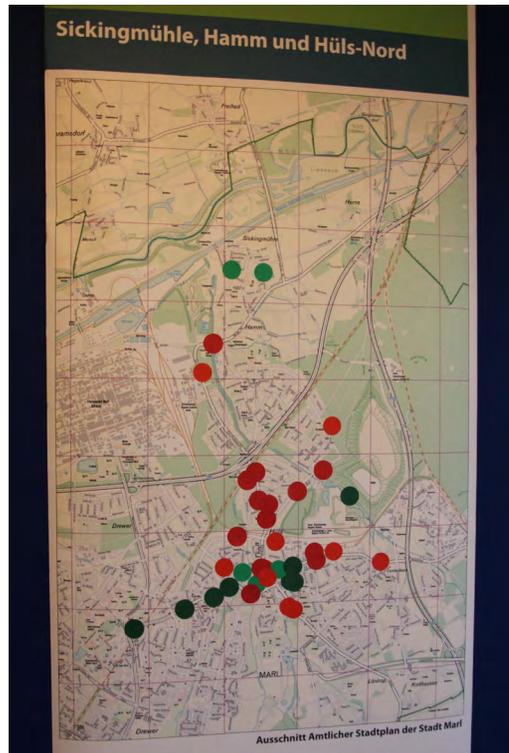
2 Meinungsbarometer

Vorab des Veranstaltungsbeginns jeder Bürgerwerkstatt wurde die Stimmungslage für die Schwerpunktstadtteile in einem Meinungsbarometer festgehalten.

Hierbei konnten die Teilnehmer der Veranstaltungen mit grünen Klebepunkten positive verkehrsrelevante Aspekte festhalten und mit roten Klebepunkten Gefahren und negative Bekundungen im Verkehrsraum.

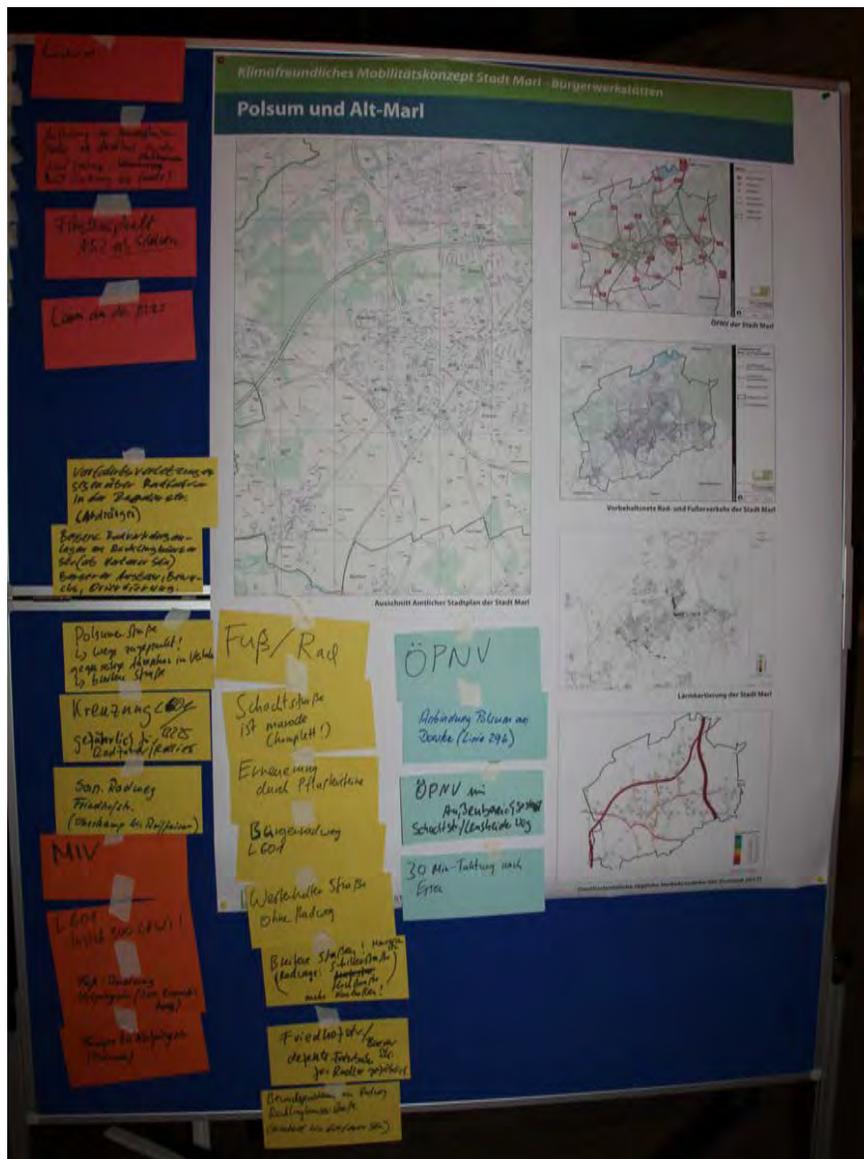
Ziel war es ein Meinungsbild über die Schwerpunktstadtteile aufzuzeigen, um im Späteren näher in der Arbeitsphase zu konkreten Themen diskutieren zu können.





3.1 Bürgerwerkstatt in Polsum und Alt-Marl

Thementisch 1



Thema Lärm

- Aufhebung des Bundesstraßenstatus ab Anschluss zwischen Marl Frentrop und Recklinghausen-Umleitung als Ersatz
- Flüsterasphalt an der A52 ab Scholven einsetzen
- Lärm an der B225

Thema Motorisierter Individualverkehr

- An der L601 fahren täglich 300 LKW's
- Fuß- und Radweg an der Kolpingstraße (Höhe der Senioreneinrichtung) wird zugeparkt
- Tempo 30 an der Kolpingstraße einführen

Thema Öffentlicher Personennahverkehr

- Anbindung Polsum an Dorsten (Linie 296)
- ÖPNV im Außenbereich gestoppt (Schachtstraße/Lensheider Weg)
- 30 Min Taktung nach Essen ermöglichen

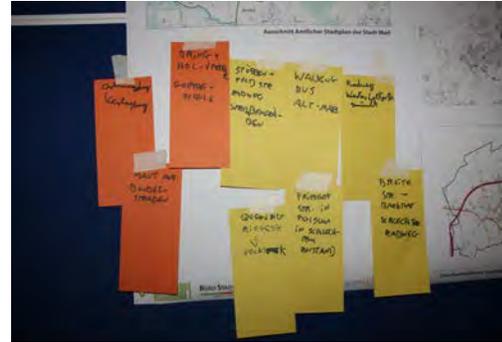
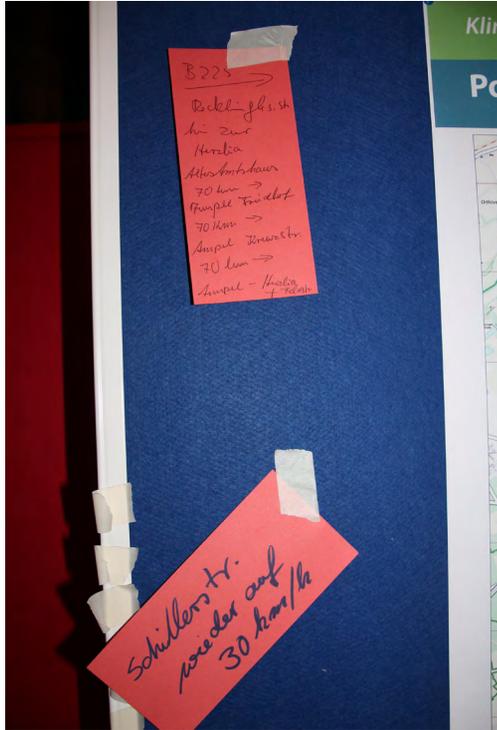
Thema Fuß- und Radverkehr

- Schachtstraße ist komplett marode
- Erneuerung der Schachtstraße durch Pflastersteine
- Bürgerradweg L601 einführen
- Westerholter Straße hat keinen Radweg
- Breitere Straßen ermöglichen (Radwege an der Schiller-, Hoch- und Hervester Straße)
- Mehr Kontrollen entlang der Straßen gegen Falschparker
- Bewuchsprobleme an Radweg Recklinghauser Straße (Friedhof bis Hertener Straße)
- Vorfahrtsverletzungen gegenüber Radfahrern in der Zeppelinstraße
- Bessere Radverkehrsanlagen an Recklinghäuser Straße (ab Hertener Straße)
- Bewuchsprobleme an Radweg Recklinghauser Straße (Friedhof bis Hertener Straße)
- Wege an der Polsumer Straße sind zugeparkt; gegenseitige Akzeptanz im Verkehr (breitere Straßen)
- Kreuzung L601/B225 ist für Radfahrer und Rollatorfahrer gefährlich
- Sanierung des Radweges an der Friedhofstraße (Oberkamp bis Raiffeisen)





Thementisch 2



Thema Lärm

- Geschwindigkeitserabsetzungen an der B225; an Recklinghauser Straße hin zur Herzlia Allee und Aufstellung von mehreren Ampeln (Kreuzstr./Herzlia Allee/Feldstr.)
- Schillerstr. wieder auf 30 km/h herabsetzen

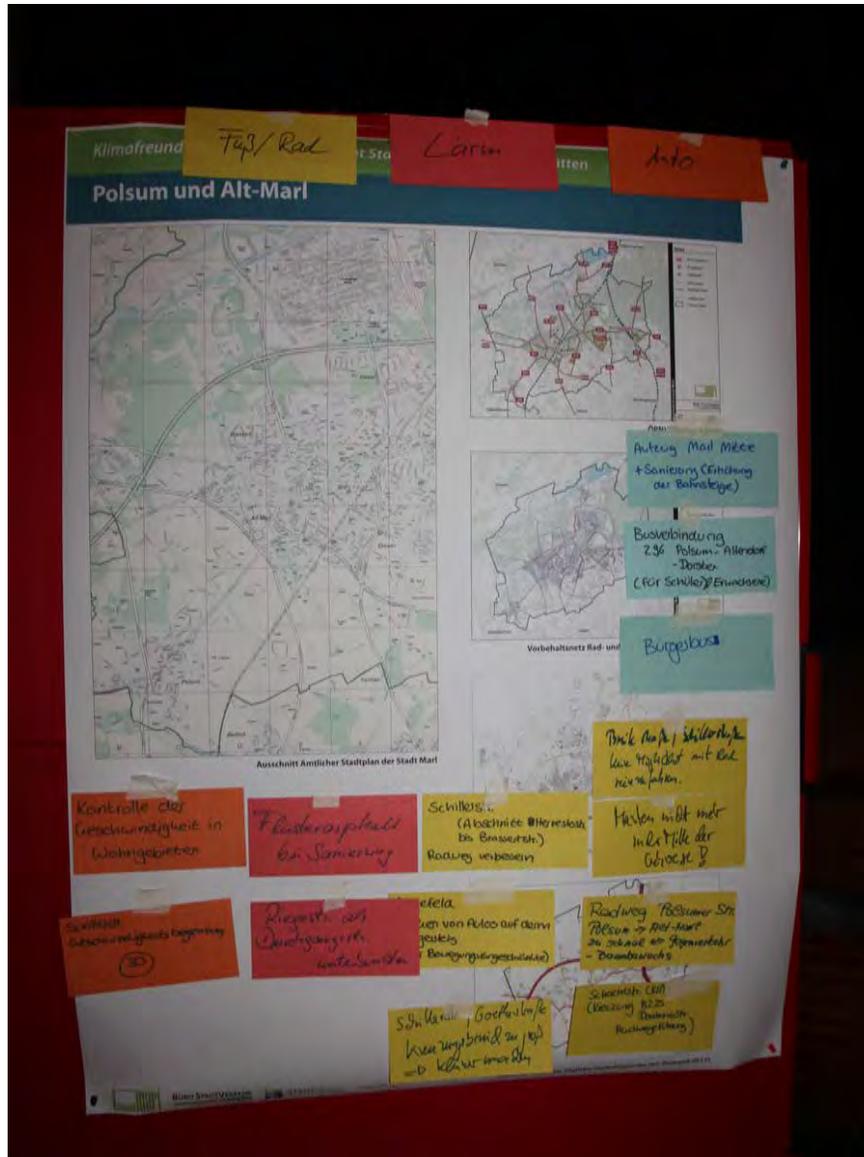
Thema Motorisierter Individualverkehr

- Ortsumgehung und Verlagerung
- Bring- und Holverkehr an der Goetheschule
- Maut auf Bundesstraßen einführen

Thema Fuß- und Radverkehr

- An der Stübbenfeldstr. schlechter Radwegzustand durch Bewuchs an den Straßengraben
- Gefährliche Querung an der Riegerstr. zum Volkspark
- Walking Bus in Alt-Marl einführen
- Friedhofstr. in Polsum befindet sich in schlechtem Zustand
- Breitere Straßen ermöglichen (Radwege an der Schiller-, Hoch- und Hervester Straße)
- Radweg Westerholterstr. befindet sich im schlechten Zustand
- Breite Str. verfügt über einen schlechten Radweg

Thematisch 3



Thema Lärm

- Flüsterasphalt bei Sanierungen verwenden
- Riegelstr. als Durchgangsstr. unterbinden

Thema Öffentlicher Personennahverkehr

- Aufzug Marl Mitte und Sanierung (Erhöhung der Bahnsteige)
- Busverbindung 296 Polsum - Altendorf - Dorsten für Schüler und Erwachsene einrichten
- Bürgerbus einführen



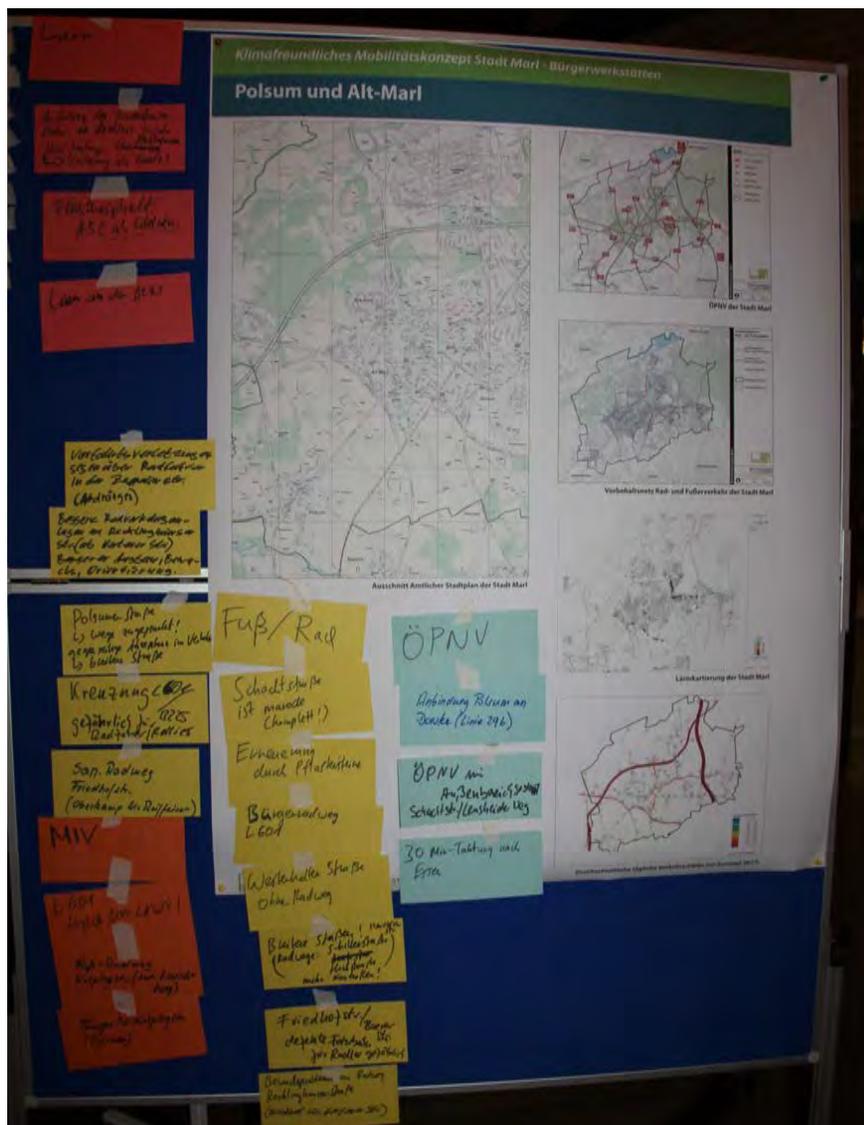
Thema Motorisierter Individualverkehr

- Kontrolle der Geschwindigkeit in Wohngebieten
- Schillerstr. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h

Thema Fuß- und Radverkehr

- Breite Str./Schillerstr. keine Möglichkeit mit Fahrrad zu fahren
- Masten nicht mehr in der Mitte der Gehwege aufstellen
- Radweg an der Schillerstr. verbessern (Abschnitt Hervesterstr. bis Brasserstr.)
- Riegefeld (auf dem Bürgersteig parken Autos)
- Kreuzungsbereich der Schillerstr./Goethestr. ist zu groß und soll kleiner gemacht werden
- Radweg Polsumer Str. ist zu schmal, vor allem beim Gegenverkehr (starker Baumbewuchs)
- Radwegführung an der Schachtstr. (K8) zur Kreuzung der B225 und Dorstener Str.

Thementisch 4



Thema Lärm

- Buerer Straße ist im Abendbereich deutlich zu hören
- In Polsum ist die Lärmbelastung insgesamt gering

Thema Öffentlicher Personennahverkehr

- Bei Bushaltestellen herrscht Gefahr beim Queren der Straßen (beim Altenheim)
- Schlechte Bustaktung im Bereich der Buerer Straße

Thema Motorisierter Individualverkehr

- Parkende Autos behindern den Verkehr an der Loestraße
- An der Frentroper Straße herrscht hohes LKW-Aufkommen und die Begrenzungspfähle sind abgefallen
- Die Frentroper Straße ist für den Verkehr zu eng (LKW's blockieren Fuß- und Radverkehr)
- Im Innenstadtring gibt es keine grüne Welle
- Wunsch nach mehr Kreisverkehren
- Polsum befindet sich in einer Insellage, deshalb soll es eine bessere Vernetzung ins Umland geben
- Am Brüggenthof gibt es keine Beleuchtung der Gehwege (für Rollatoren ungeeignet)

Thema Fuß- und Radverkehr

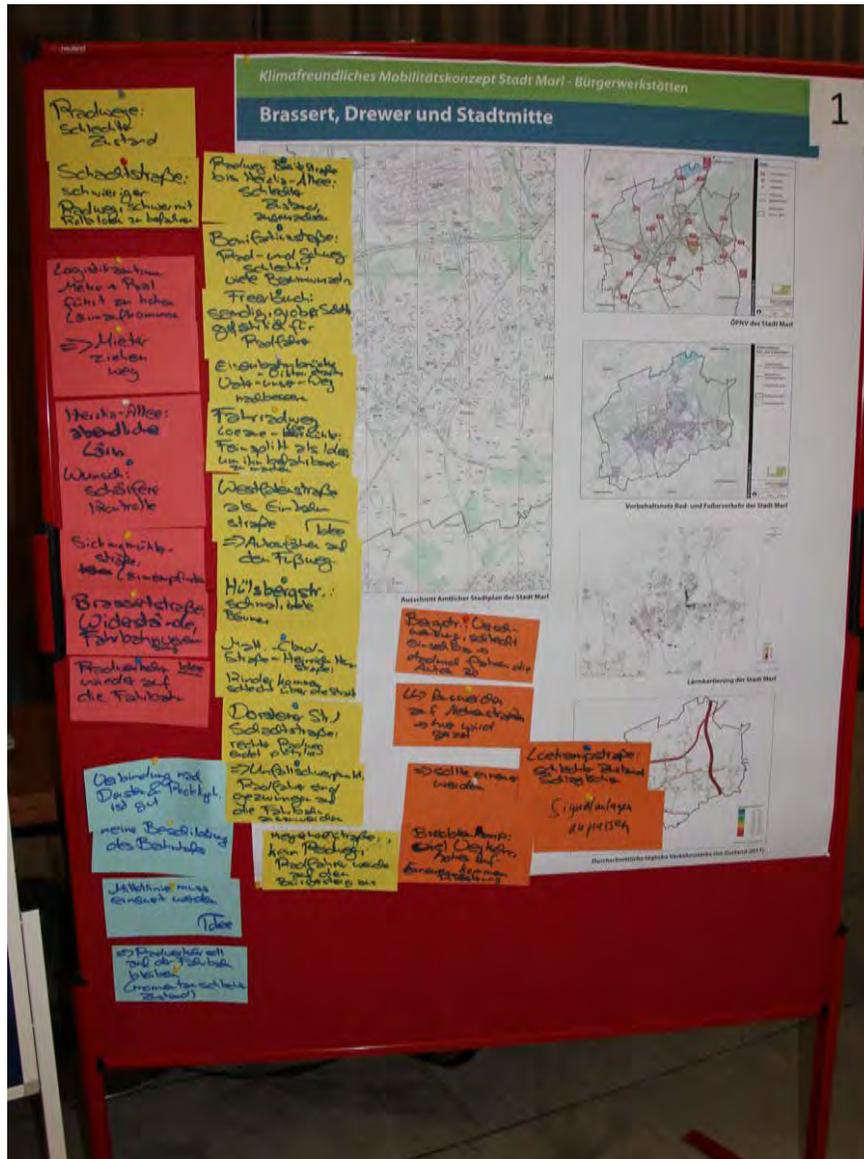
- Zebrastreifen an der Schillerstraße im Bereich der Kirche ist gefährlich
- Schlechte Fahrradwegeverbindung in Richtung Schachtstraße (Richtung Polsum Frentroper Straße)
- Bereich total zugewachsen und schwer zu befahren
- Rad- und Fußwege sind eine Katastrophe





3.2 Bürgerwerkstatt in Brassert, Drewer und Stadtmitte

Thementisch 1



Thema Lärm

- Logistikzentrum Metro und Real führt zu hohem Lärmaufkommen (Mieter ziehen weg)
- Abendlicher Lärm an der Herzlia-Allee (es sollen schärfere Kontrollen stattfinden)
- Lärmempfinden an der Sickingmühl Straße

Thema Öffentlicher Personennahverkehr

- Verbindung nach Dorsten und Recklinghausen ist gut
- Keine Beschilderung des Bahnhofes

Thema Motorisierter Individualverkehr

- An der Brassertstr. Widerstände und Fahnbahnverengung anwenden; Radfahrer sollen wieder auf die Fahrbahn zurückkehren
- Die Bergstr. ist durch eine Verschwenkung schlecht einsehbar - Hierdurch fahren die Autos 30 km/h; beim ausweichen auf die Nebenstraßen wird gerast
- Der Straßenbelag an der Loekampstr. befindet sich im schlechten Zustand (Schlaglöcher) und soll deshalb erneuert werden
- Die Signalanlage an der Loekampstr. soll angepasst werden
- Am Breddenkamp herrscht viel Verkehrsaufkommen; die Pflasterung soll erneuert werden

Thema Fuß- und Radverkehr

- Radweg Breite Straße bis Herzlia-Allee ist im schlechten Zustand
- An der Bonifatiusstraße ist aufgrund der vielen Baumwurzeln der Rad- und Gehweg schlecht
- Der grobde Schotter (sandig) am Freerbruch stellt eine Gefahr für die Radfahrer dar
- Die Eisenbahnbrücke an der Victoriast. und dem Vater-unser-Weg soll nachgebessert werden
- Der Fahrradweg Loeaue- Loemühle soll durch Feinsplitt befahrbarer gemacht werden
- Die Westfalenstraße soll zu einer Einbahnstr. umfunktioniert werden, weil die Autos auf dem Fußweg fahren
- Die Hülsbergstr. ist zu schmal
- An der Matthias-Claudius-Straße / Heinrich-Heine-Straße kommen die Kinder schlecht über die Straße
- Der Radweg an der Dorstener Str./ Schachtstr. endet plötzlich und die Radfahrer sind gezwungen auf die Fahrbahn auszuweichen
- An der Meyerhoffstr. gibt es keinen Radweg und die Radfahrer müssen auf den Bürgersteig ausweichen



Thementisch 2



Thema Lärm

- Allgemeine Lärmbelastungen durch Polizei und Feuerwehr
- Belastung an der B225 im Bereich des Steiner Kreuzes
- Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr
- Der Grundpegel an der A52 ist an der Rappaportstr. ist zu hoch

Thema Öffentlicher Personennahverkehr

- Öffnung Creiler Platz für den Verkehr
- Busanbindungen auch außerhalb vom ZOB verbessern (neue Linien und bessere Taktungen)
- Bürgerbus von Drewer Ost- West

Thema Motorisierter Individualverkehr

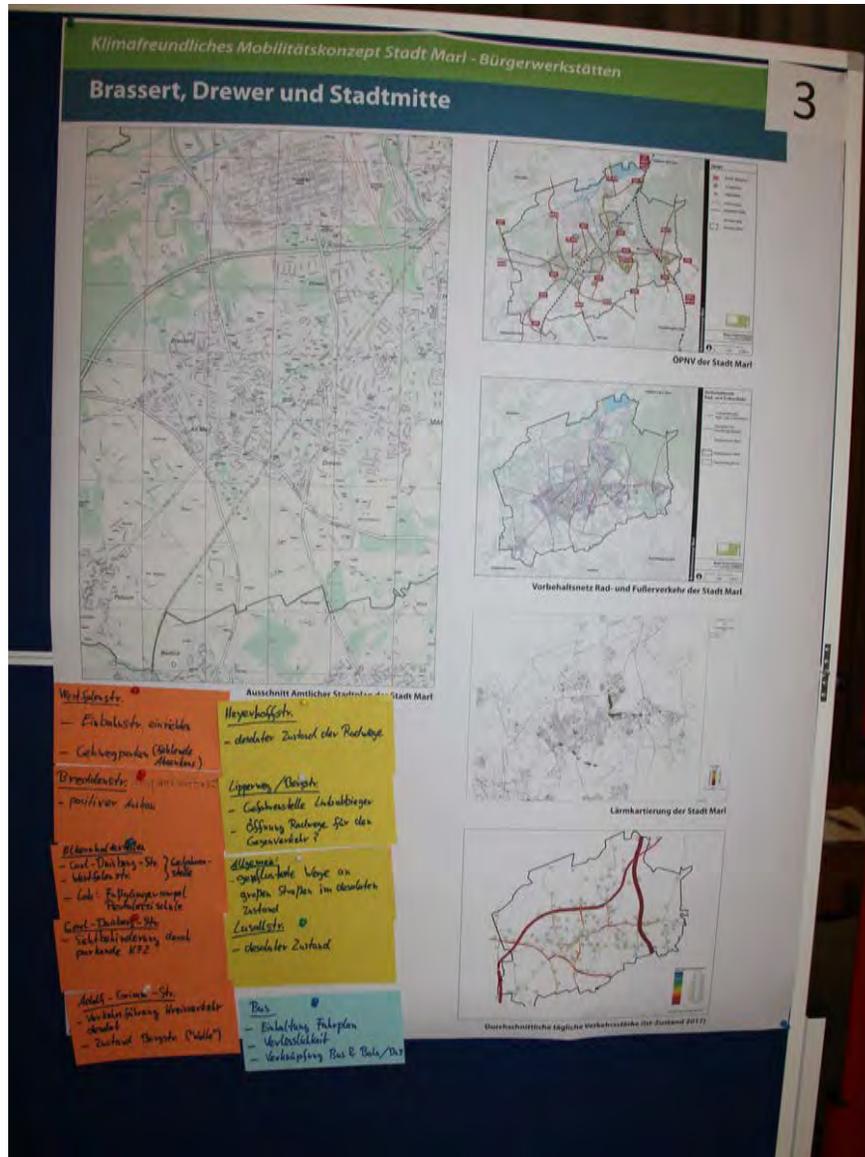
- Öffentlich zugängliche Ladestationen (E-Autos)
- Langbochumer Str. ist für Anlieger frei wird aber oft als Schleichstr. genutzt (mehr Kontrollen)
- An der Bonifatiusstr./Schachtstr. passieren täglich Unfälle
- Westfalenstr. ist zugeparkt und soll deshalb zur Einbahnstr. umfunktioniert werden
- Grüne Welle durchsetzen
- B225 im Bereich des Steiner Kreuzes soll das Tempo reduziert werden oder zu einer geschlossenen Ortschaft umfunktioniert werden
- Öffnung des Creiler Platzes für den Autoverkehr (kontrovers diskutiert)

Thema Fuß- und Radverkehr

- Umbau des Fahrradweges an der Breddenkampstr. ist gut
- Fahrradweg am Lipper Weg bis zur Paracelsus Klinik ist gut
- Erlaubnis des beidseitigen Fahrens (links/rechts), um nicht ständig zu wechseln
- Mangelhafter Zustand der Fahrradwege an der Schachtstr./Langehegge/Lipper Weg
- Die Schkopauerstr. soll zur Einbahnstr. umfunktioniert werden, weil diese oft zugeparkt ist
- Öffentlich zugängliche Ladestationen (E-Bike)



Thementisch 3



Thema Öffentlicher Personennahverkehr

- Der Fahrplan soll eingehalten werden
- Verlässlichkeit und Verknüpfung von Bus und Bahn

Thema Motorisierter Individualverkehr

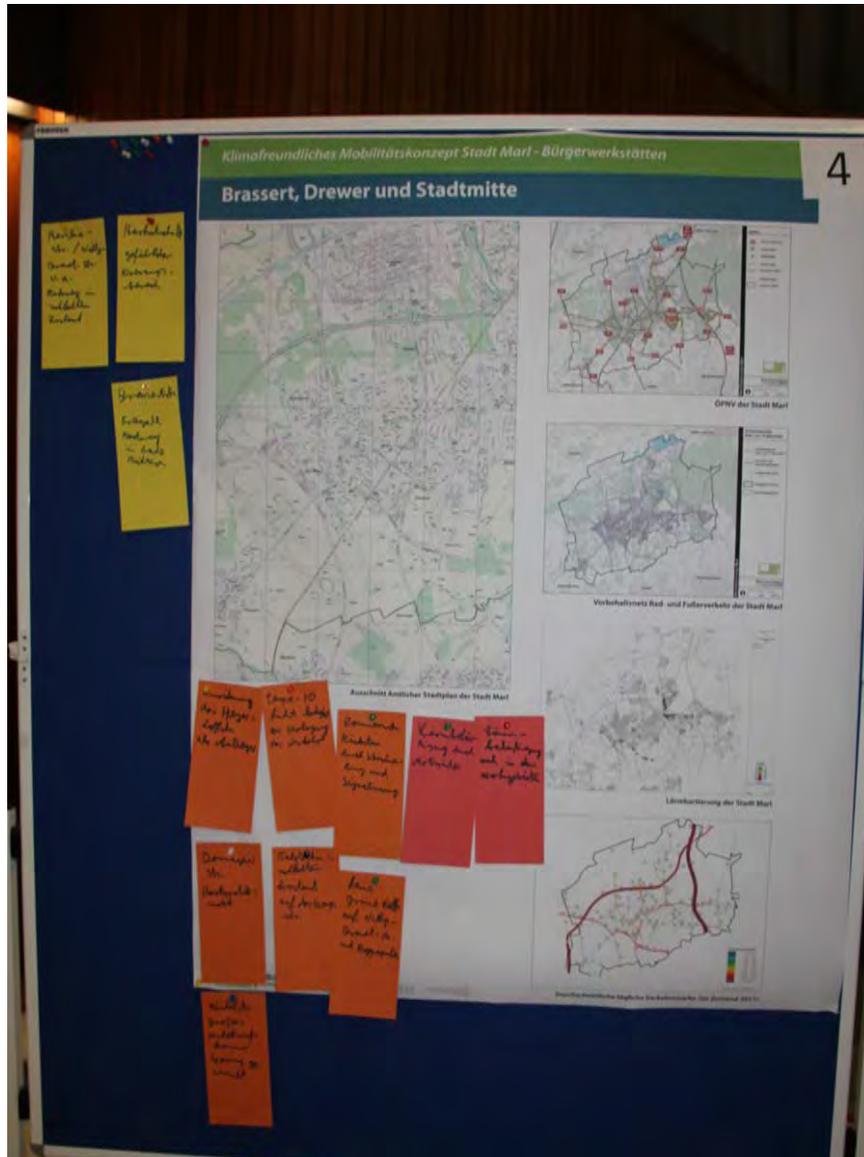
- Die Westfalenstr. soll zu einer Einbahnstr. umgestaltet werden und es soll eine Absenkung zum parken geben
- Der Ausbau an der Breddenstr. ist positiv
- Die Elternhaltestellen an der Carl-Duisberg-Str./Westfalen Str. stellen Gefahren dar
- Sichtbehinderung durch parkende Autos an der Carl-Duisberg-Str.
- An der Adolf-Grimm-Str. ist die Verkehrsführung des Kreisverkehrs desolat
- Zustand der Bergstr. ist schelcht und holprig

Thema Fuß- und Radverkehr

- Die Fußgängerampel an der Pestalozzischule wird gelobt
- Desolater Zustand der Radwege an der Heyerhoffstr.
- Lipper Weg/Bergstr. stellt eine Gefahr für die Linksabbieger dar; Öffnung der Radwege für den Gegenverkehr?
- Der Fahrrad- und Gehwege Zustand an der Lasallestr. ist desolat
- Gepflasterte Wege an großen Straßen befinden sich in einem schlechten Zustand



Thementisch 4



Thema Lärm

- Flüsterasphalt bei Sanierungen verwenden
- Riegstr. als Durchgangsstr. unterbinden

Thema Motorisierter Individualverkehr

- Kontrolle der Geschwindigkeit in Wohngebieten
- Schillerstr. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- Kontrolle der Geschwindigkeit in Wohngebieten
- Parkproblematik an Dormagener Str.
- Fahrbahn in einem schlechten Zustand an der Kampstr.
- Keine Grüne Welle auf der Willy-Brandt-Str. und der Rappaportstr.
- Großes Verkehrsaufkommen an der Winkelstr. (Wunsch nach Sperrung)

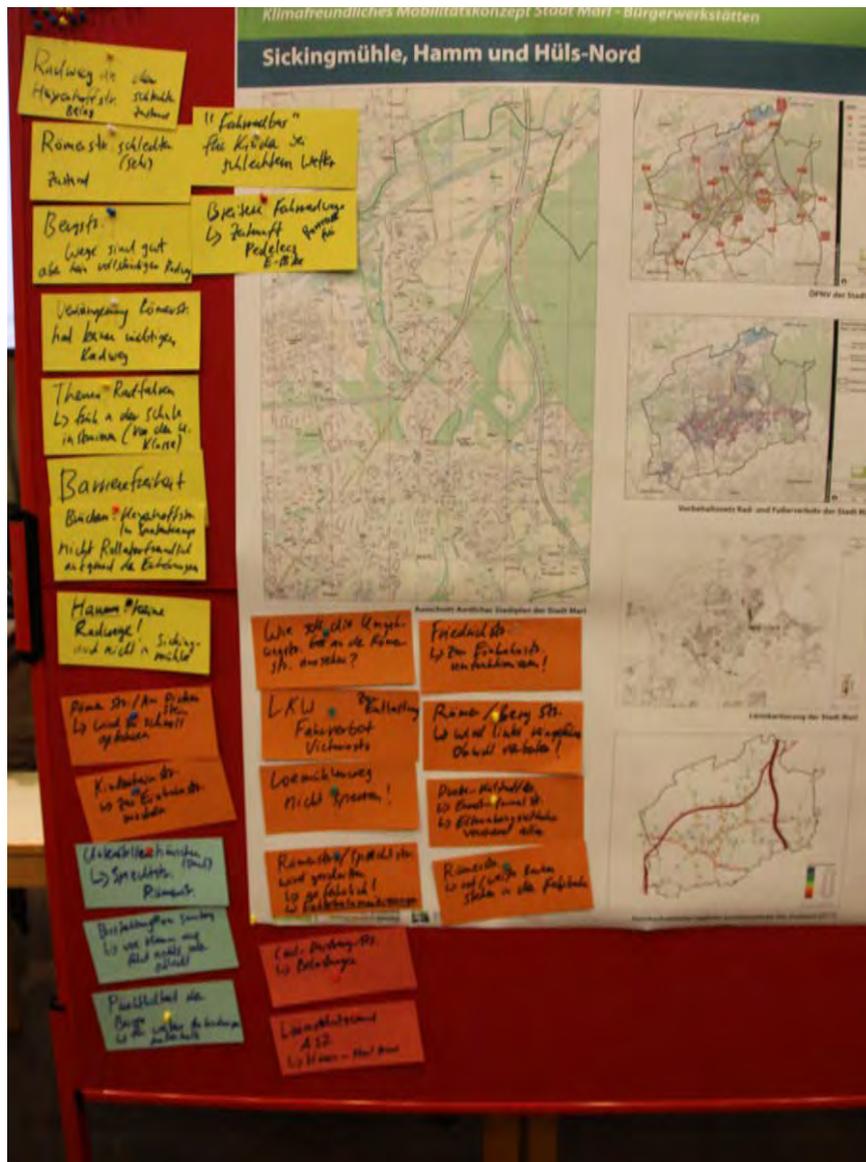
Thema Fuß- und Radverkehr

- An der Herzlia-Allee bzw. Willy-Brandt-Str. ist u.a. der Radweg in einem schlechten Zustand
- Der Kreuzungsbereich an der Harkortschule ist gefährlich
- Freigabe des Radweges an der Brassertstr. in beide Richtungen



3.3 Bürgerwerkstatt in Sickingmühle, Hamm und Hüls-Nord

Thementisch 1



Thema Lärm

- Belastungen an der Carl-Duisberg-Str.
- Lärmschutzwand an der A52 installieren (Hamm- Marl Nord)

Thema Öffentlicher Personennahverkehr

- Unterstellenhäuschen (Überdachung) an der Spechtstr. und Römerstr.
- Verbesserung der Bustaktung am Sonntag (von Hamm aus)
- Pünktlichkeit der Busse verbessern (vor allem bei Anbindungen von außerhalb)

Thema Motorisierter Individualverkehr

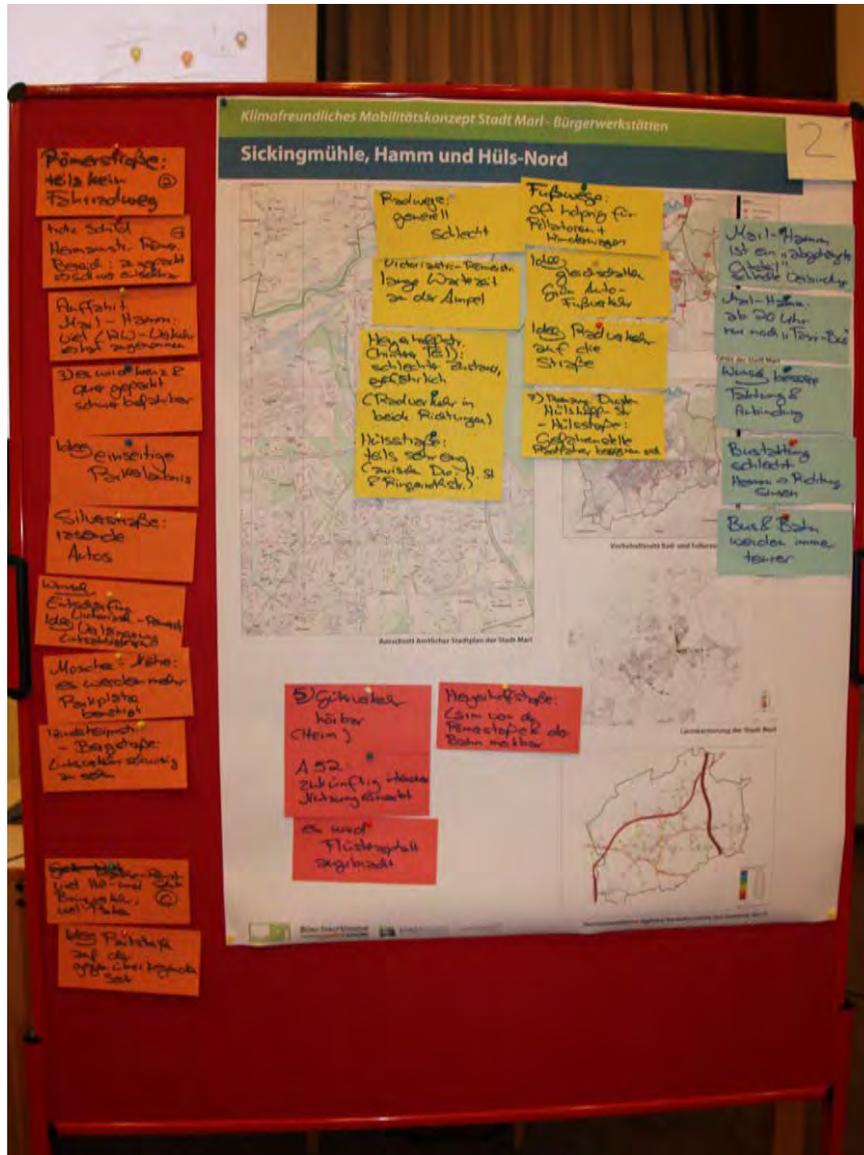
- An der Römer Str. / Am Dicken Stein wird zu schnell gefahren
- Kinderheimstr. zur Einbahnstr. umfunktionieren
- Zur Entlastung des Verkehrs ein LKW Fahrverbot an der Victoriastr. einführen
- Loemühlenweg nicht sperren!
- An der Römerstr. / Spechstr. schneiden häufig die Autos (gefährlich), weshalb Fahrbahmarkierungen angebracht werden sollen
- Friedrichstr. zur Einbahnstraße umfunktionieren
- An der Römerstr. Ecke Bergstr. wird links reingefahren obwohl es verboten ist
- Elternbringverkehr an der Droste-Hülshoff-Str. / Ernst-Immel-Str. versperrt alles
- An der Römerstr. stehen rot/weiße Barken in der Fahrbahn und erschweren die Durchfahrt

Thema Fuß- und Radverkehr

- Radweg (Straßenbelag) an der Heyerhoffstr. und Römerstr. befinden sich im schlechten Zustand
- Die Radwege an der Bergstr. sind zwar gut aber nicht vollständig (durchgängig)
- Verlängerung der Römerstr. hat keinen richtigen Radweg
- „Fahrradbus“ für Kinder bei schlechtem Wetter einführen
- Breitere Fahrradwege für Pedelecs und E-Bikes (Barrierefrei)
- Thema Radfahren früh in der Schule instruieren (vor der 4. Klasse)
- Brücken an der Heyerhoffstr. / Im Spanenkamp sind aufgrund der Erhebungen nicht Rollatorfreundlich
- In Hamm und Sickingmühle gibt es keine Radwege!



Thementisch 2



Thema Lärm

- Hörbarer Güterverkehr
- An der A52 wird zukünftig eine intensivere Nutzung erwartet, da Flüsterasphalt angebracht wird
- Heyerhoffstr.: Lärm von der Römerstr. und der Bahn ist merkbar

Thema Öffentlicher Personennahverkehr

- Marl-Hamm ist ein „abgehängter“ Ortsteil (schlechte Verbindungen)
- Marl-Hamm: ab 20 Uhr fährt nur noch der „Taxis-Bus“
- Wunsch nach besserer Taktung und Anbindung
- Schlechte Bustaktung von Hamm Ri. Sinsen
- Bus und Bahn werden immer teurer

Thema Motorisierter Individualverkehr

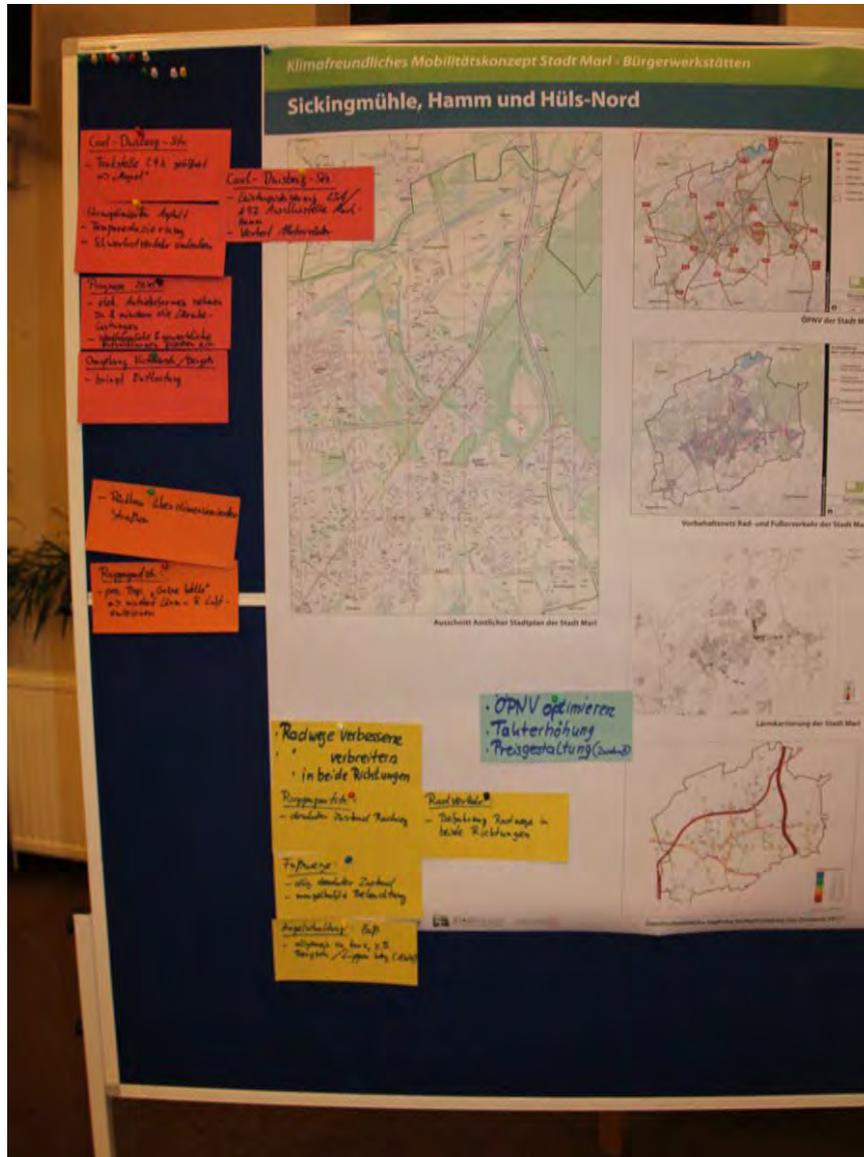
- Trotz Beschilderung wird der Bereich Hermannstr. / Römerstr zugeparkt und ist deshalb schlecht einsehbar
- An der Auffahrt Marl-Hamm hat der LKW Verkehr deutlich zugenommen
- Idee: einseitige Parkerlaubnis
- Rasende Autos an der Silvertstr.
- Entschärfung der Victoriast. durch Verlängerung der Linksabbiegerspur
- In der Nähe der Moschee werden mehr Parkplätze benötigt
- Der Linksverkehr an der Kinderheimstr. / Bergstr. ist schwierig zu sehen
- Viel Hol- und Bringverkehr am Käthe-Kollwitz-Gymnasium, weshalb ein Parkstreifen auf der gegenüberliegenden Seite angebracht werden soll

Thema Fuß- und Radverkehr

- Die Radwege sind generell schlecht
- Lange Wartezeiten an der Ampel zwischen Victoriast. / Römerstr.
- Hinterer Teil der Heyerhofferstr. befindet sich im schlechten Zustand (Radverkehr in beide Richtungen gefährlich)
- Die Hülsstr. ist teils sehr eng (zwischen Droste-Hülshoff-Str. / Ringerrottstr.)
- Die Fußwege sind oft holprig und für Rollatoren und Kinderwagen nicht geeignet
- Grünphasen nicht auf die Fußgänger abgestimmt
- Radverkehr auf die Straßen bringen
- Kreuzung Droste-Hülshoff-Str / Hülsstr. stellt eine Gefahrenstelle für Radfahrer dar (entgegenkommende Radfahrer begegnen sich)



Thementisch 3



Thema Lärm

- Tankstelle an der Carl-Duisberg-Str. hat 24h geöffnet und ist ein „Magnet“
- Carl-Duisberg-Str.: Leistungssteigerung LSA/A52 Anschlussstelle Marl-Hamm und Verbot von Motorräder
- Prognose 2035: elektronische Antriebsformen nehmen zu und mindern Lärmbelastungen, städtebauliche und gewerbliche Entwicklungen fließen ein
- Die Umgehung Victoriast. / Bergstr. bringt Entlastung

Thema Öffentlicher Personennahverkehr

- ÖPNV optimieren
- Takterhöhung
- Preisgestaltung (Zuschuss)

Thema Motorisierter Individualverkehr

- Rückbau überdimensionierter Straßen
- Rappaportstr. ist ein positives Beispiel für eine „Grüne Welle“ (mindert Lärm- und Luftemissionen)

Thema Fuß- und Radverkehr

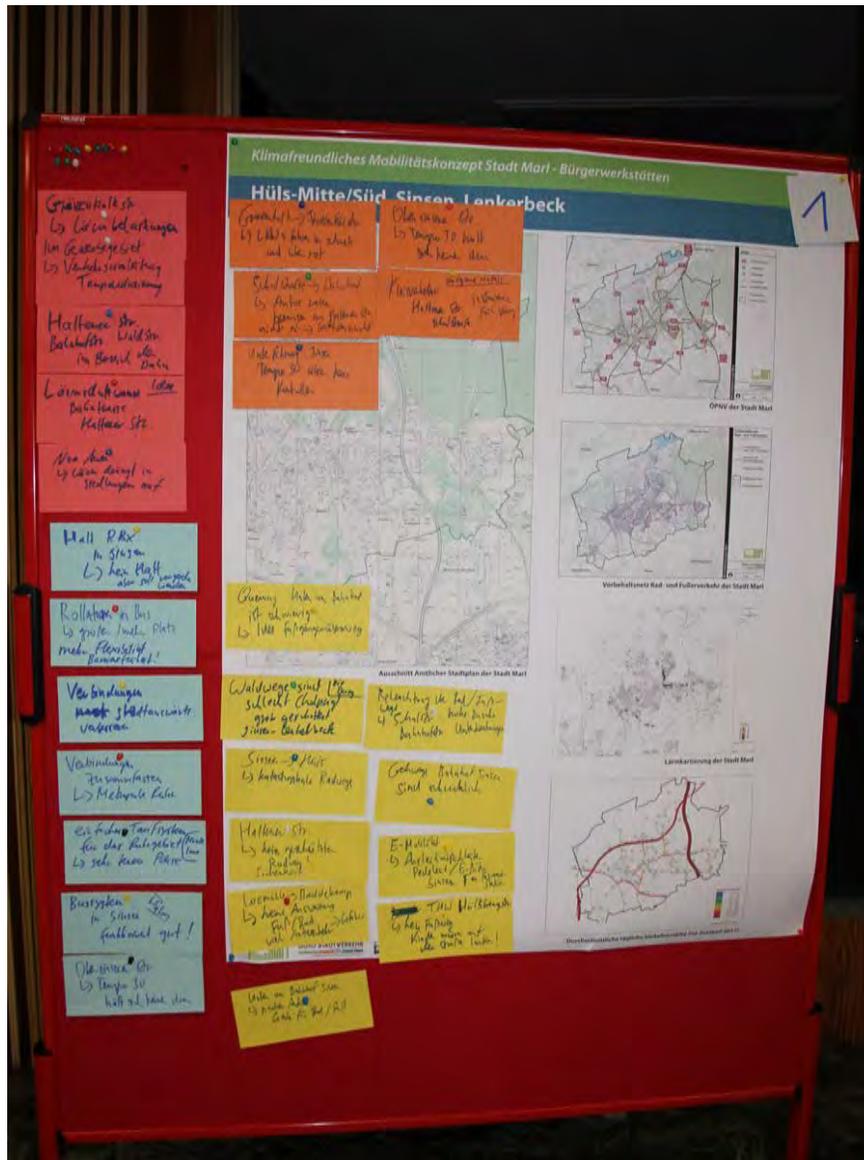
- Radwege verbessern, verbreitern und für beide Fahrrichtungen öffnen
- Desolater Zustand des Radweges an der Rappaportstr.
- Allgemein schlechter Zustand der Fußwege und mangelhafte Beleuchtung
- Ampelschaltung für den Fußverkehr ist zu kurz (z.B. Bergstr. / Lipper Weg)





3.4 Bürgerwerkstatt in Hüls-Mitte/Süd, Sinsen, Lenkerbeck

Thementisch 1



Thema Lärm

- Lärmbelastungen an der Gräwenkolkstr (Verkehrsumleitung im Gewerbegebiet und Temporeduzierung)
- Lärmschutzwand an der A52 installieren (Hamm- Marl Nord)
- Lärm an der Haltener Str. und Bahnhofstr. im Bereich der Bahn (auch Waldstr.)
- Lärmschutzwand an der Bahntrasse installieren (Haltener Str.)

Thema Öffentlicher Personennahverkehr

- Kein Halt des RRX in Sinsen (soll aber vorgesehen werden)
- Mehr Flexibilität und Barrierefreiheit (Rollatoren in Bussen)
- Verbindungen stadtauswärts verbessern
- Einfaches und billigeres Tarifsystem für das Ruhrgebiet (Münsterland)
- Bus- und Bahnsystem in Sinsen funktioniert gut
- Obersinsener Str.: an Tempo 30 hält sich keiner

Thema Motorisierter Individualverkehr

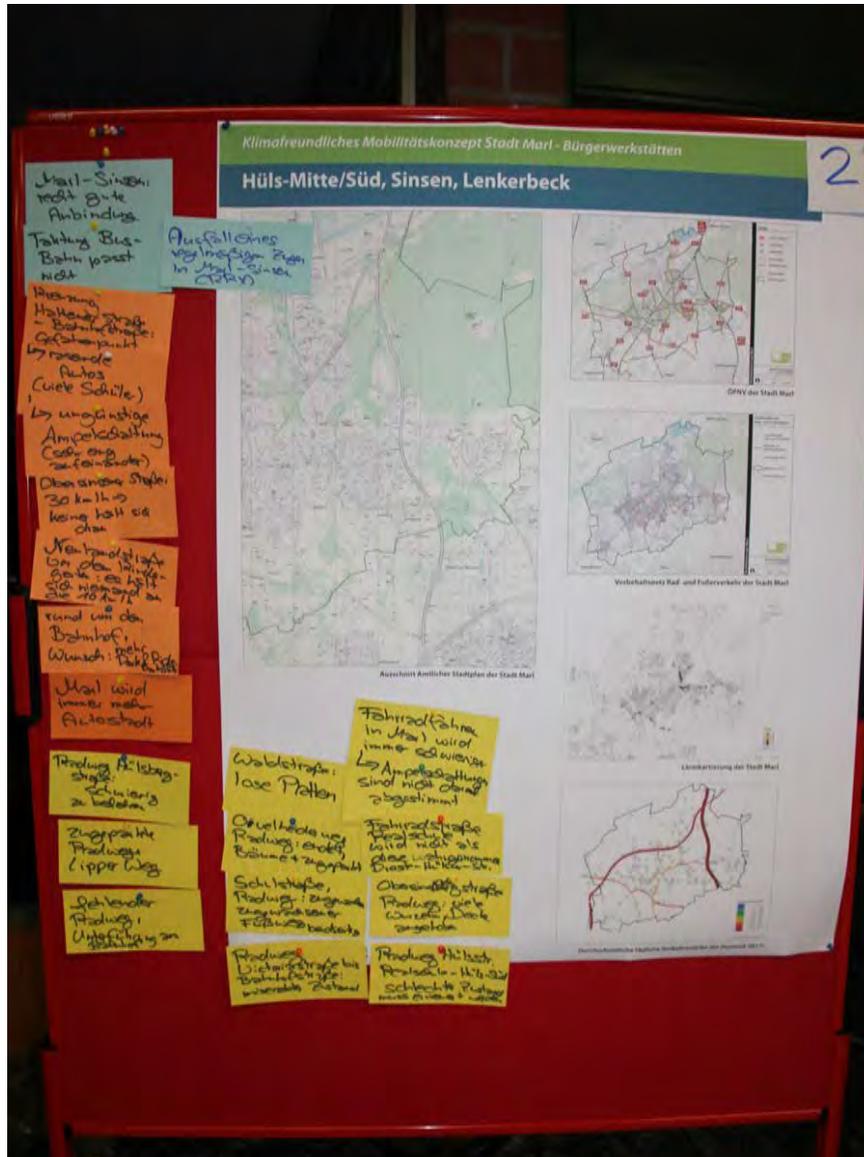
- Gräwenkolk /Spielenfeldstr. fahren die LKW's zu schnell und über rot
- Autos rasen an der Schulstraße und bremsen an der Haltener Str. nicht ab (Gefahrenpunkt)
- Keine Kontrollen an der Unterführung Sinsen (Tempo 30)
- Obersinsener Str.: an Tempo 30 hält sich keiner
- Kreisverkehr an der Haltener Str. /Schulstr. anbringen (Unfallschwerpunkt)

Thema Fuß- und Radverkehr

- Querung südlich am Bahnhof ist schwierig (Idee: Fußgängerüberweg)
- Waldwege Sinsen-Lenkerbeck befinden sich in einem schlechten Zustand (holprig und grob geschottert)
- Katastrophale Radwege von Sinsen nach Marl
- Schlechte/keine Beleuchtung der Rad- und Fußwege an der Schulstr. und Bahnhofstr. (hohe Büsche)
- Gehwege am Bahnhofs Sinsen sind schrecklich
- Kein geschützter Radweg an der Haltener Str.
- Keine Ausweisung von Fuß- und Radwegen an der Loemühle/Breddekamp (Gefahr durch viel Autoverkehr)
- Südlich am Bahnhofs Sinsen parken Autos und stellen somit eine Gefahr für Rad- und Fußverkehr dar
- E-Mobilität: mehr Ausleihmöglichkeiten an Pedelecs und E-Bikes (z.B. an Fahrradstation)
- Kein Fußweg am THW an der Hülsbergstr. (Kinder müssen auf der Straße laufen)



Thementisch 2



Thema Öffentlicher Personennahverkehr

- Gute Anbindungen nach Sinsen
- Bus- und Bahntaktung passt nicht
- Regelmäßiger Ausfall eines Zuges in Marl-Sinsen

Thema Motorisierter Individualverkehr

- Gefahrenpunkt an der Kreuzung Haltener Str. / Bahnhofsstr. (rasende Autos bei vielen Schülern, keine angepasste Ampelschaltung)
- An der Obersinsener Str. hält sich keiner an das Tempo 30 Limit
- Vor dem Kindergarten an der Neulandstr. hält sich keiner an das Tempo 10 Limit
- Obersinsener Str.: an Tempo 30 hält sich keiner
- Rund um den Bahnhof Wunsch nach mehr Park and Ride Parkplätzen
- Marl wird immer mehr zur Autostadt

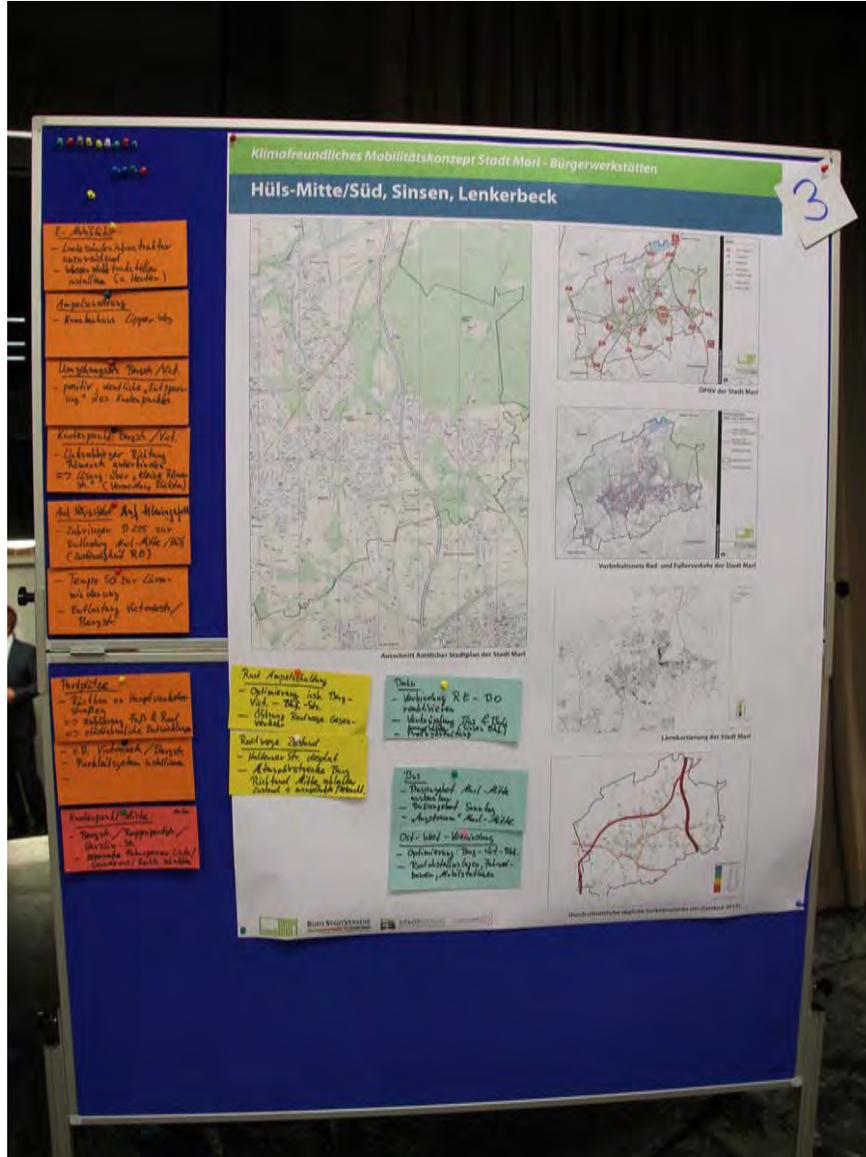
Thema Fuß- und Radverkehr

- Radweg an der Hülsbergstr. ist schwierig zu befahren
- Zugeparkter Radweg (Lipper Weg)
- Fehlender Radweg, Unterführung am Bahnhof
- Lose Platten an der Waldstr.
- Radweg am Obelheider Weg wird zugeparkt und endet plötzlich
- Zugewachsener Fuß- und Radweg an der Schulstr. (beidseitig)
- Miserabler Zustand des Radweges Victoriast. bis Bahnhofsstr.
- Fahrradfahren in Marl wird immer schwieriger (nicht abgestimmte Ampelschaltungen)
- Fahrradweg an der Droste-Hülshoff-Str. wird nicht wahrgenommen
- Radweg an der Obersinsener Str. ist verwurzelt
- Radweg an der Hülsstr. befindet sich in einem schlechten Zustand und muss erneuert werden





Thementisch 3



Thema Lärm

- Knotenpunkt Mitte (Bergstr. /Rappaportstr./Herzlia-Allee): separate Fahrspuren schaffen

Thema Öffentlicher Personennahverkehr

- Verbindung von Recklinghausen nach Bochum reaktivieren
- Bessere Verknüpfung von Bus und Bahn (Sinsen Bahnhof)
- Bessere Preisgestaltung
- Busangebot Marl-Mitte ist ausbaubar (besonders Sonntag)
- Ost-West-Verbindung: Optimierung zwischen Bergstr./Victoriastr./Bahnhof
- Mehr Radabstellanlagen, Fahrradboxen, Mobilstationen

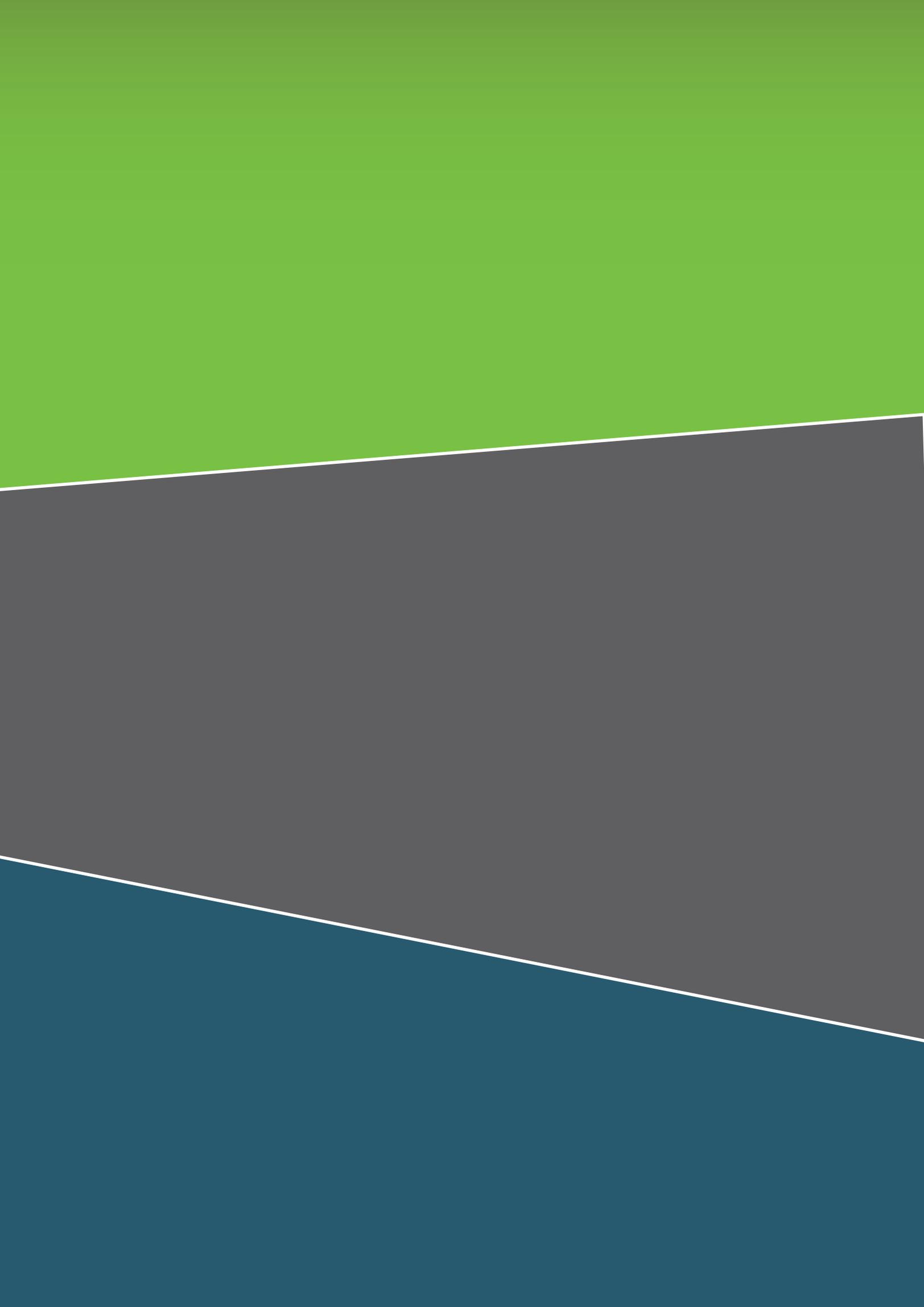
Thema Motorisierter Individualverkehr

- E-Mobilität: Ladesäuleninfrastruktur ist unzureichend
- Umgehungsstr. Bergstr./Victoriastr. stellt eine deutliche Entspannung des Knotenpunktes dar
- Am Knotenpunkt der Bergstr./Victoriastr. die Linksabbieger Richtung Römerstr. unterbinden (Idee: über die kleine Römerstr. zur Vermeidung des Rückstaus)
- Auf Höwings Feld: Zubringer B225 zur Entlastung Marl-Mitte/Hüls, Tempo 50 zur Lärmminde- rung, Entlastung Victoriastr./Bergstr.
- Parkplätze: Rückbau an Hauptverkehrsstraßen, Parkleitsystem installieren
- Obersinsener Str.: an Tempo 30 hält sich keiner
- Kreisverkehr an der Haltener Str. /Schulstr. anbringen (Unfallschwerpunkt)

Thema Fuß- und Radverkehr

- Optimierung der Rad Ampelschaltung (insbesondere Bergstr./Victoriastr./Bahnhofstr.)
- Öffnung Radwege für Gegenverkehr
- Desolater Zustand des Radweges an der Haltener Str.
- Alternativstrecke Burg Richtung Mitte in einem schlechten Zustand und mangelhafte Beleuch- tung





Klimafreundliches Mobilitätskonzept Marl

*Dokumentation zu den stadtteilbezogenen Bürgerwerkstätten
– Vorstellung des Maßnahmenkonzeptes*

Stadtkern, Drewer und Brassert (Dienstag, 07.05.2019, 18.30-20.30) – 14 Teilnehmer

Ergebnisse der Arbeitsphase

MIV

- Tempo 50 an Wohngebäuden
- Wichtig: Lärmreduzierung
- Grundsätzliche Temporeduzierung im gesamten Stadtgebiet
- IV 4b: Alternatividee – Shared Space

ÖPNV

- Lange Dauer der Umsetzung
- Automatisierte Busse – hohe Kosten
- Gute Ideen
- Idee: alte Straßenbahnlinienpläne
- „Straßenbahn muss zum Menschen kommen“
- Erhöhung der Taktung – aber wenig Fahrgäste
- Erhöhung der Taktung – Nachfrage stärken

Fußverkehr

- Kollision auch zwischen Rad- und Fußweg
- Fußwege sollten von störenden Elementen durch Geschäfte freigehalten werden
- Parkmangel versus freie Fußwege (auf Fußwegen sollte zwar grundsätzlich nicht geparkt werden, für Gebiete mit Parkplatzmangel wird dies aber eher schwierig umzusetzen sein)
- Parken auf dem Gehweg sollte verhindert werden
- Parken auf/an Gehwegen stellt ein Sicherheitsrisiko dar
- Shared Space: gute Idee, aber Flächenauswahl ist wichtig

Radverkehr

- Mehr Aufklärung für Radfahrer (z.B. an der Breddenkampstr.)
- Kein links fahren auf Radwegen!
- Schulungen und Seminare als freiwilliges Angebot für E-Bike Nutzer
- Licht an, Warnwesten tragen
- Rappaportstr. + Herzlia Allee um eine Spur verringern – dafür Fahrräder auf diese Spur
- Instandsetzung der Radwege hat oberste Priorität
- Sensibilisierung der Autofahrer – Geschwindigkeit + Radfahrer
- R1: wichtige Maßnahme
- „Das vorhandene ist gut, wenn es instandgesetzt wird“

Hüls-Nord, Hamm und Sickingmühle (Donnerstag, 09.05.2019, 18.30-20.30) – 27 Teilnehmer

Ergebnisse der Arbeitsphase

MIV

- LKW im Stadtgebiet unterbinden – dann wirkungsvolle Maßnahme
- Erst Straßen, dann Gewerbegebiete entwickeln
- Waldstr.: Linksabbiegen Marler Str. / Waldstr. Problematisch; Bewuchs an der Waldstr.
- Marler Str.: Lärmbelästigung für die Anwohner, Gefahr für Schulkinder
- Warum nicht Zufahrt über Metro / Degussa?

ÖPNV

- Finanzierung ÖPNV
- 227 nach Haltern – Taktverdichtung
- TB 228 – kein Verlass
- Anbindung Haltern – Überführung Bahn
- Radabstellmöglichkeiten – Bahnhof Marl-Hamm
- Betriebszeiten Buslinien
- Schlechte Anbindung Blumensiedlung
- Verknüpfung Hamm-Sinsen
- Takt nach Dorsten
- Zugverbindung – Bochum (Uni) / Anschluss Bochum-Dortmund (Uni)

Fußverkehr

- Lessingstr. / Schwanenweg Brücke erneuern
- Elektromobilität wichtig
- F1 und F2 ist wichtig
- Alles marode, viele Baumwurzeln
- F2 Idee – Verweilinseln
- Marl-Hamm – keine Parkplätze und keine Radabstellanlagen
- Zentrale Mobilstation am Bahnhof Marl-Hamm ist sehr wichtig, weil die Busverbindung dorthin unzureichend ist
- F4 Poller mittig auf dem Gehweg vermeiden

Radverkehr

- Instandsetzung prioritär
- Mehr Querungsmöglichkeiten anbieten
- Querungsmöglichkeiten über Hammerstr. (ALDI) zur Schule
- Wegbarkeit für Lastenräder o.ä. berücksichtigen
- Auffahrten und Abfahrten zu den Radwegen
- „Grüne Welle“ für Radfahrer
- Anbindung Zollverein – Waldsiedlung
- Wiederbelebung Marler Fahrradtag
- Kein Radweg im Dümmer Weg!
- Anbindung Kanal an Freizeitmöglichkeiten

Hüls-Mitte + Süd, Sinsen und Lenkerbeck (Dienstag, 14.05.2019, 18.30-20.30) – 31 Teilnehmer

Ergebnisse der Arbeitsphase

MIV

- Ortsumgehung Victoriastraße fragwürdig
- Parkraumüberwachung
- Sperrung Loemühlenweg fragwürdig – Mehrbelastung auf Berg- und Victoriastr.
- Bahnverkehr sorgt für Lärm: Kritik an Nichtberücksichtigung in der Lärmkartierung

ÖPNV

- Verknüpfung von Bus & Bahn zum Bahnhof Sinsen
- Attraktives Tarifsystem, 365 Tage Ticket, Partnerticket
- Vorfahrt Busse, z.B. Busspur (Bahnhofstr.)
- 30-Minutentakt nach Haltern
- Statt Straßenbahn lieber E-Busse oder Brennstoffzellen einsetzen
- Einrichtung einer Umweltspur
- Linie 2: Anbindung Schulstr. / Obersinser Str.
- Polsum: Anbindung Marl statt Dorsten

Fußverkehr

- F2: mehr Sitzmöglichkeiten
- F-A: gute Idee, aber es bestehen auch Unsicherheiten (ältere Generation)
- Bewusstseins-/Verhaltensänderung
- F3: nicht überall ohne stop & go umsetzbar
- Lieber konsequenter autofrei!
- F4: muss konsequenter kontrolliert und bestraft werden
- Kombination Fuß- und Radwege erzeugen Unsicherheit
- Car&Bike Sharing
- Attraktive und sichere Schulwege sind wichtig
- Starke Geschwindigkeitsreduzierung im Stadtgebiet, um Rad- und Fußverkehr zu fördern

Radverkehr

- Vorhandene Radwege sanieren
- R1: Baumproblem (woher kommt die Finanzierung?)
- Frühzeitig Bäume ersetzen
- Kreisverkehr Langehegge überprüfen
- Südlicher Gehweg Bahnhofstr. für Rad freigeben
- Zu viele Ampeln in Marl
- Problem Bahnbrücke lösen
- R-A: skeptisch aufgrund der Unfallgefahr
- 30 km/h verlängern bis Haltener Str.
- 30 km/h an der Bahnhofstr. ist gut
- Ampelschaltung für Radfahrer anpassen
- Mehr Radwege die über den Außenbereich führen

Alt-Marl und Polsum (Donnerstag, 16.05.2019, 18.30-20.30) – 20 Teilnehmer

Ergebnisse der Arbeitsphase

MIV

- Digitales Parkleitsystem und kein statisches
- Erdgastankstelle?
- Keine Fahrräder auf der Fahrbahn

ÖPNV

- Hemmnis unterschiedlicher Verkehrsverbünde
- Tarifsystem: Zonensystem einführen und Bezahlung nach Entfernung
- Barrierefreiheit: Umbau der Haltestellen und Nutzung via App

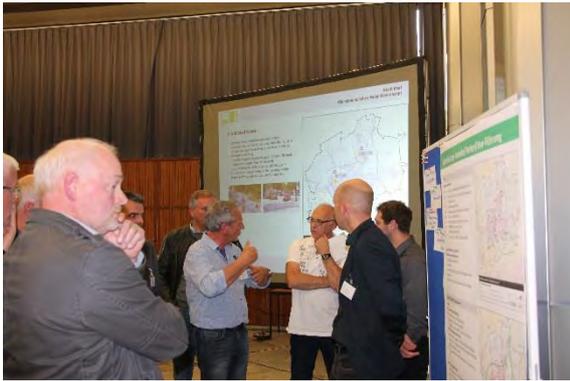
Fußverkehr

- F1: wichtige Maßnahme
- Hervester Straße / Willy-Brandt-Allee: Abgrenzung des Fuß- und Radweges durch niedrige Bordsteine (Gefahrensituation)
- Lange Wartezeiten an Ampeln
- Trennung von Fuß- und Radverkehr

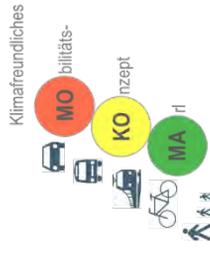
Radverkehr

- Radweg an der Scholvenerstr. Richtung Westen ist sinnlos und sollte vorzeitig enden (auch andere Meinungen!)
- Radweg an der Schachtstraße (L601) fehlt
- Einfache Radbügel
- Auslagern auf Gehwegen stören Fußgänger
- Trennung von Fuß- und Radwegen
- Schillerstr. / Brassertstr. / Goethestr. stellt der Fuß- bzw. Radweg eine Gefahr dar
- Bauliche Trennung der Fuß- und Radwege
- Optimierung der Lichtzentralschaltung, z.B. Hervester Str. / Riegestr.
- Brücken Hervester Str. und Herzlia Allee für das Rad freigeben (Geländer)
- Radweg Westerholter Straße ist wichtig und notwendig

Impressionen



1.5 Dokumentation der Zusatzerhebung im Fuß- und Radverkehr



Klimafreundliches Mobilitätskonzept

Stadt Marl:

Ergänzende Bestandsaufnahme des Fuß- und

Radwegenetzes

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

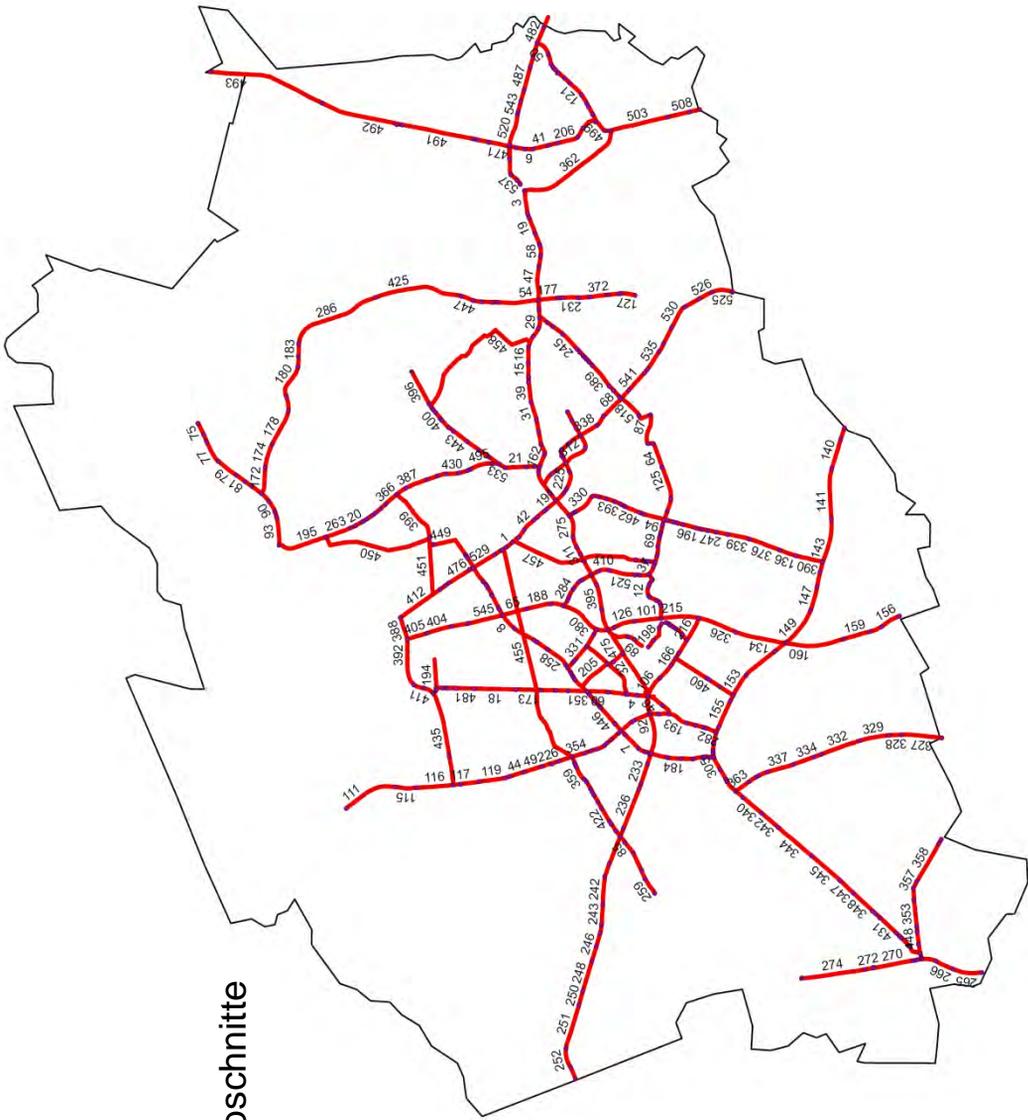


Vorbehaltsnetz Radverkehr

Fuß- und Radwegenetz Marl

Vorhaltnetz Radverkehr:

- 96 km Gesamtlänge
- 552 unterschiedlich lange Abschnitte



Fuß- und Radwegenetz Marl

Vorhaltnetz Radverkehr:

- Beispiel der Einzelkarten



Mobilitätskonzept Marl

Marl Bestandsaufnahme Radverkehr

Karte 1: Innenstadt
(Schillerstr./Brasseriestr.)

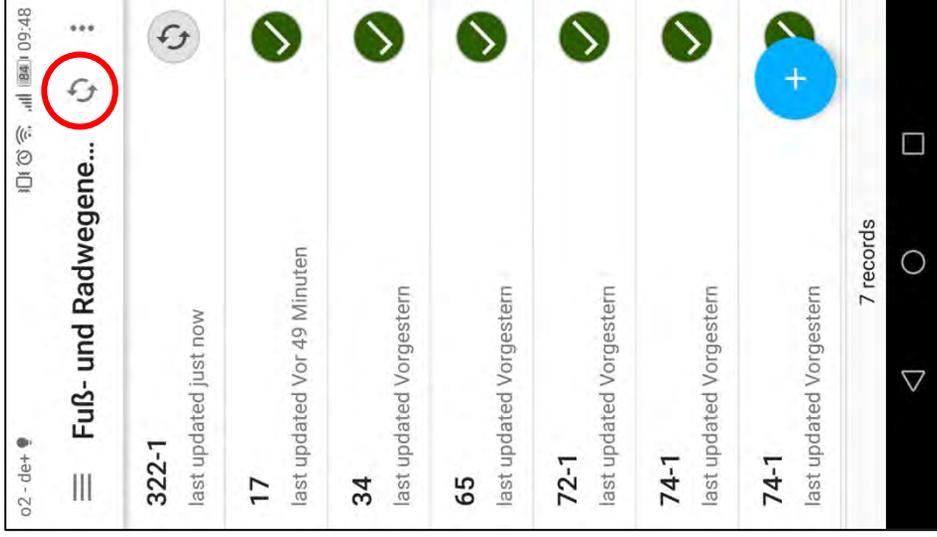
Stadtgrenze Marl

Vorhaltnetz: Befahrung
 266 Befahrungsabschnitt

Auftraggeber: Stadt Marl
 Bearbeiter: Büro Stadtkinder
 STADTKINDER
 Stand: 26.11.2016

Erhebungsmethodik

Erhebung des Rad- und Fußwegenetzes per App



Synchronisation:

Hochladen der Erhebungsdaten auf den Server und
Zurverfügungstellung für die Büros.

- Muss nicht nach jedem einzelnen Abschnitt, aber bestenfalls am Ende des Erhebungstages erfolgen (im heimischen WLAN, da Upload von Fotos teilweise relativ viel Datenvolumen verbraucht)
- Einstellungen: Automatische Synchronisation bei Einwahl in WLAN

7 Kriterien der Erhebung des Rad- und Fußwegenetzes

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Lage und Führung	Ausschilderung	Oberflächenart	Oberflächenqualität	Wurzelschäden	Störungen	Mindestbreiten
Lage	Sonderweg Fußgänger	Bituminös	Gut	Vorhanden	Gut	(zw. 1,5- und 2m) Unterschritten
Einseitig	Sonderweg Radfahrer	Pflaster	Mittel	Nicht vorhanden	Mittel	Kritisch
Beidseitig	Gemeinsamer Fuß- und Radweg	Platten	Schlecht		Schlecht	Eingehalten
Auf der Fahrbahn	Getrennter Fuß- und Radweg	Wassergebundene Decke				
Eigenständige Wegeführung	Sonderweg Fußgänger, Radfahrer frei	Beton				
Führung	Fahrradstraße	Natursteinpflaster				
Radfahrstreifen	ohne					
Schutzstreifen						
Selbstständig geführt						
Gehweg, Radfahrer frei						
Auf der Fahrbahn ohne Markierung						
Fahrradstraße						

Ergebnisse

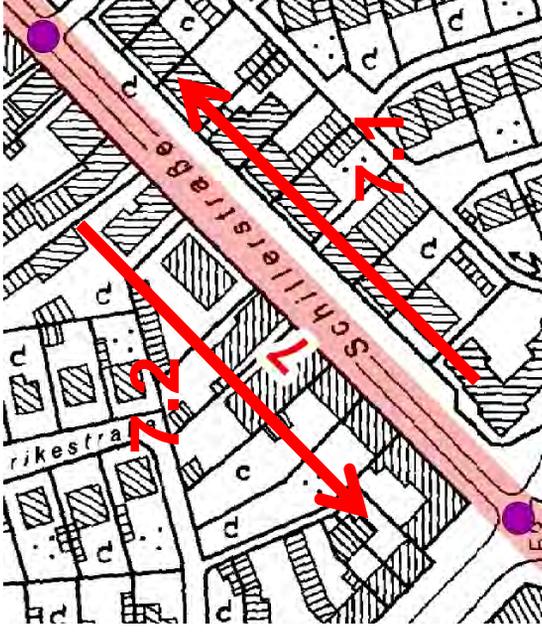
Vorbemerkungen

- Befahrung des Radverkehrs-Vorbehaltsnetz von 03.12.2018 bis 28.01.2019 mit Fahrrädern und Aufnahme der vereinbarten Ausprägungsmerkmale per App
- Aufnahme von Fotos bei schlechter Oberflächenqualität, störenden Elementen und sonstigen Besonderheiten

→ (insgesamt 180 Fotos)

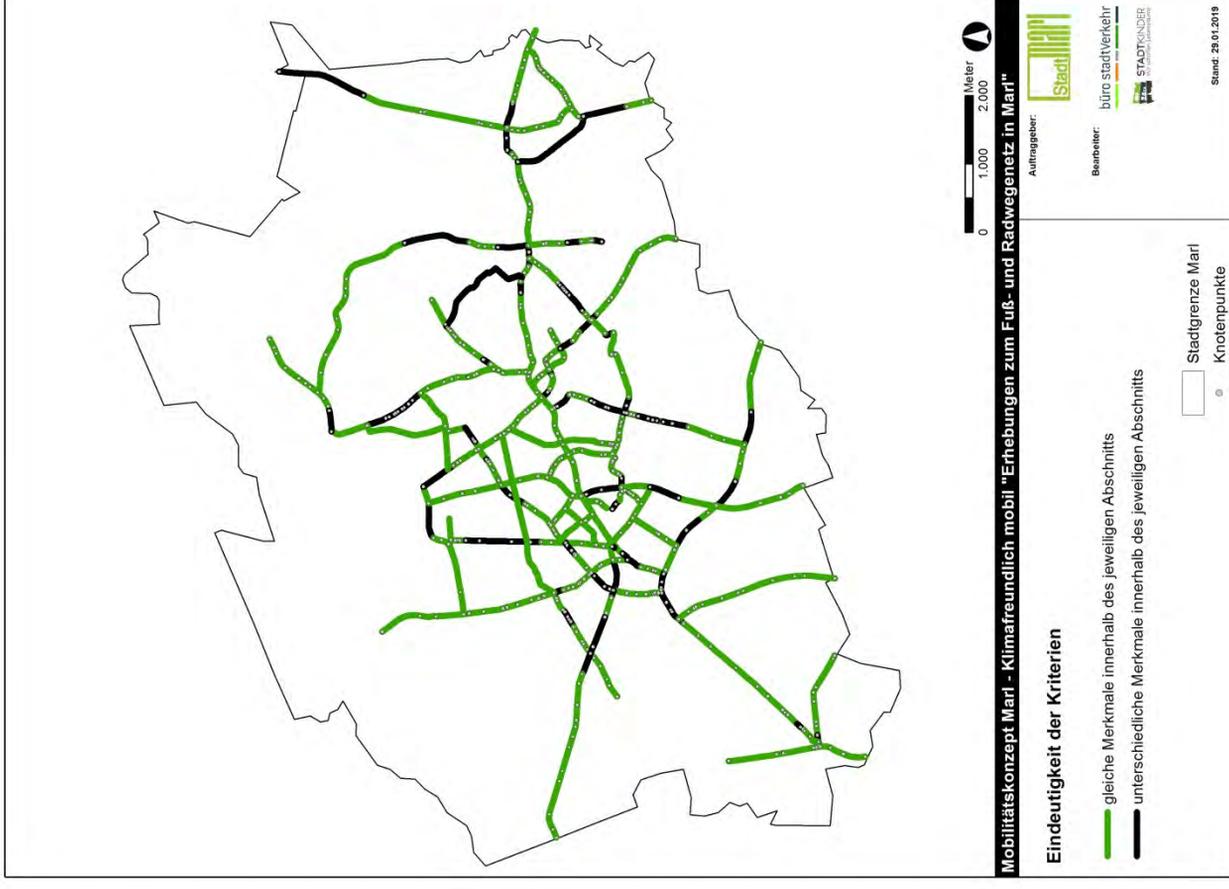
- Bei abweichenden Merkmalsausprägungen mehrmalige Eintragungen der Merkmale in Abschnitte (X.1 und X.2 bzw. Xa und Xb, siehe Grafiken rechts), jedoch keine Veränderung der Abschnitte der SHP des Vorbehaltsnetz

→ Für die Kartendarstellungen ab Seite 11 Wahl der negativsten Bewertungen des Gesamtabschnitts (Übersicht s. Seite 10)

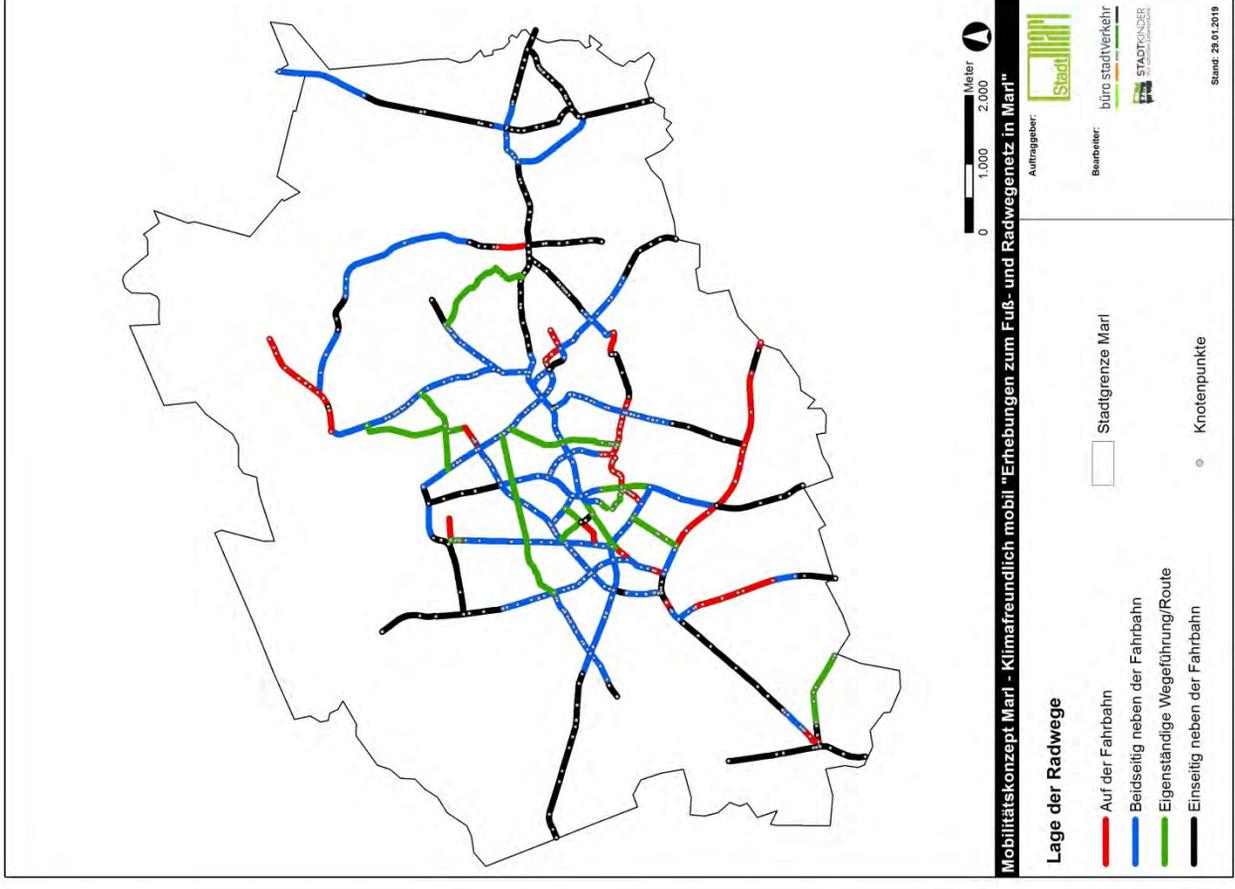


Ergebnisse

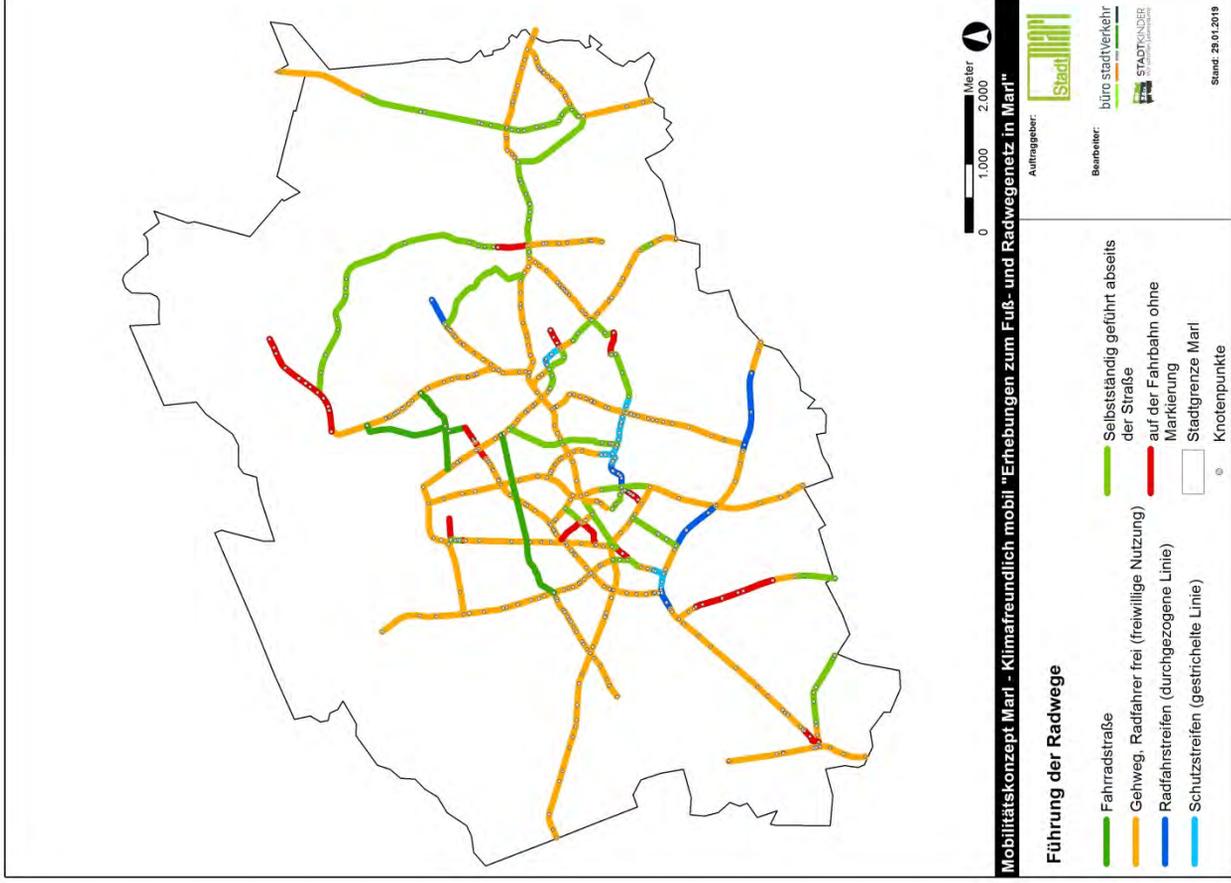
- *Auswertung nach allen erhobenen Ausprägungsmerkmalen*
 - *Präsentation*
 - *Kartenmaterial*
- *Datensatz im SHP-Format (Einpflegen in SHP-Datenmaske des AG; Verknüpfung der Abschnitte über Abschnittsnummer „ID61“)*
- *Datensatz in Tabellenformat (insbesondere für Abschnitte mit unterschiedlichen Ausprägungsmerkmalen; Unterteilung der Abschnitte nach Länge und Breite)*
- *Foto-Datenbank zu den Merkmalen*
- *Oberflächenqualität*
- *Störende Elemente*
- *Besonderheiten*



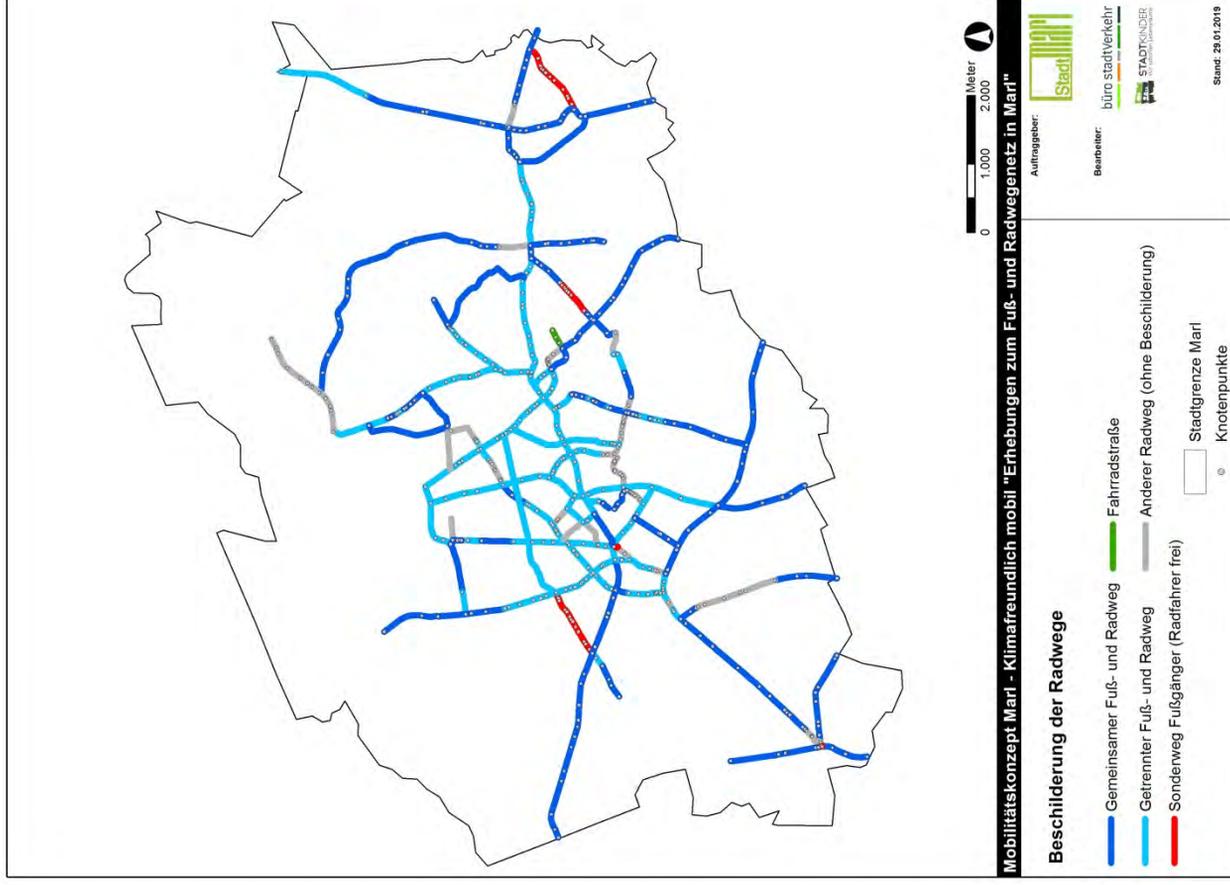
Lage der Geh- und Radwege



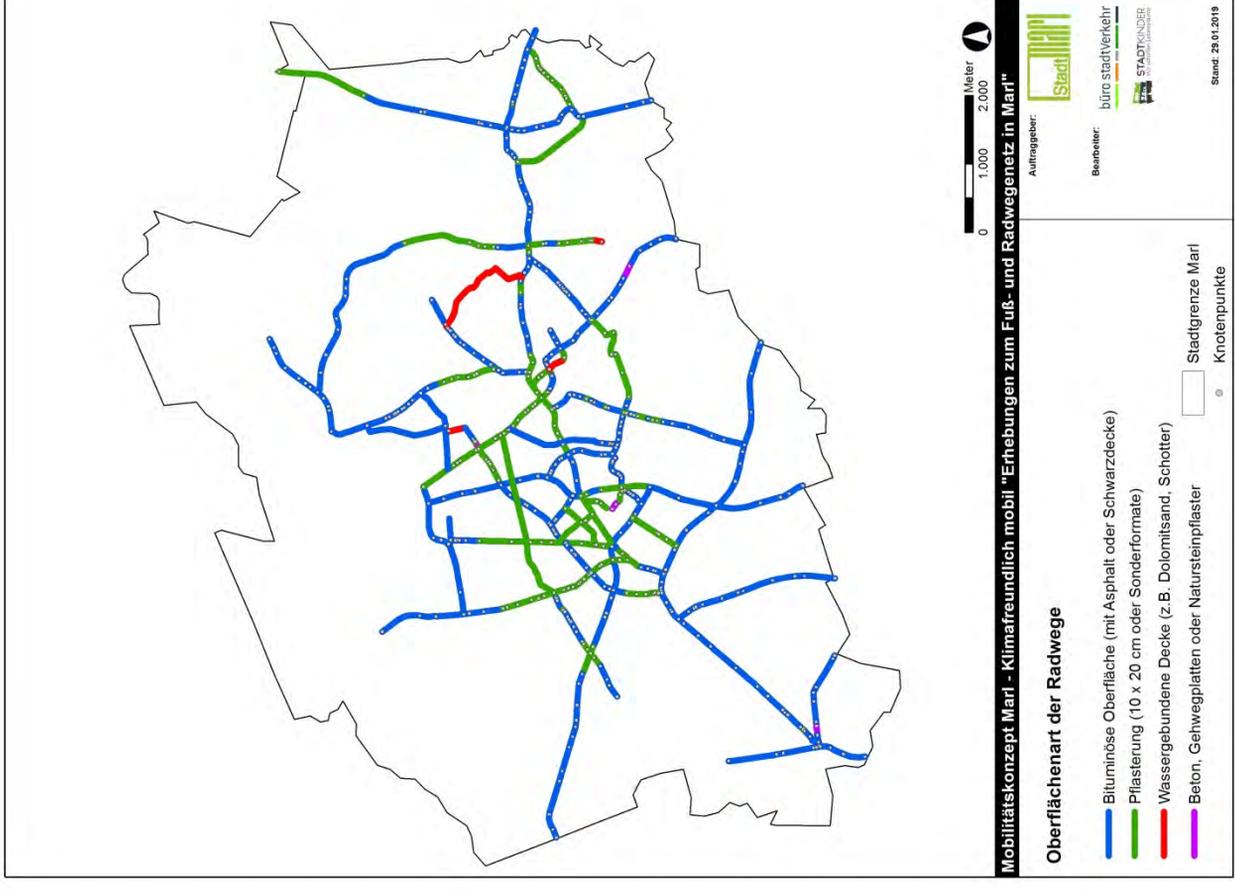
Führung der Geh- und Radwege



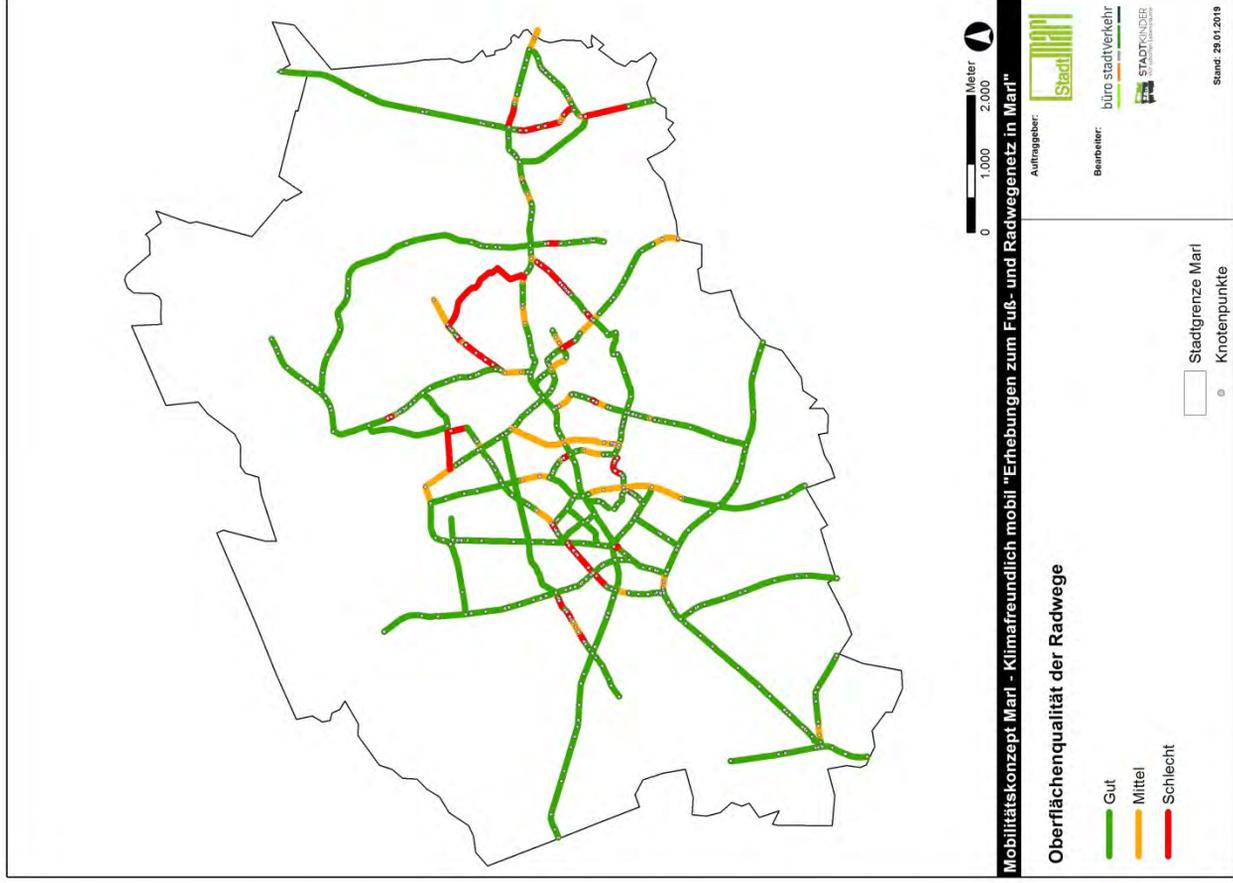
Beschilderung der Geh- und Radwege



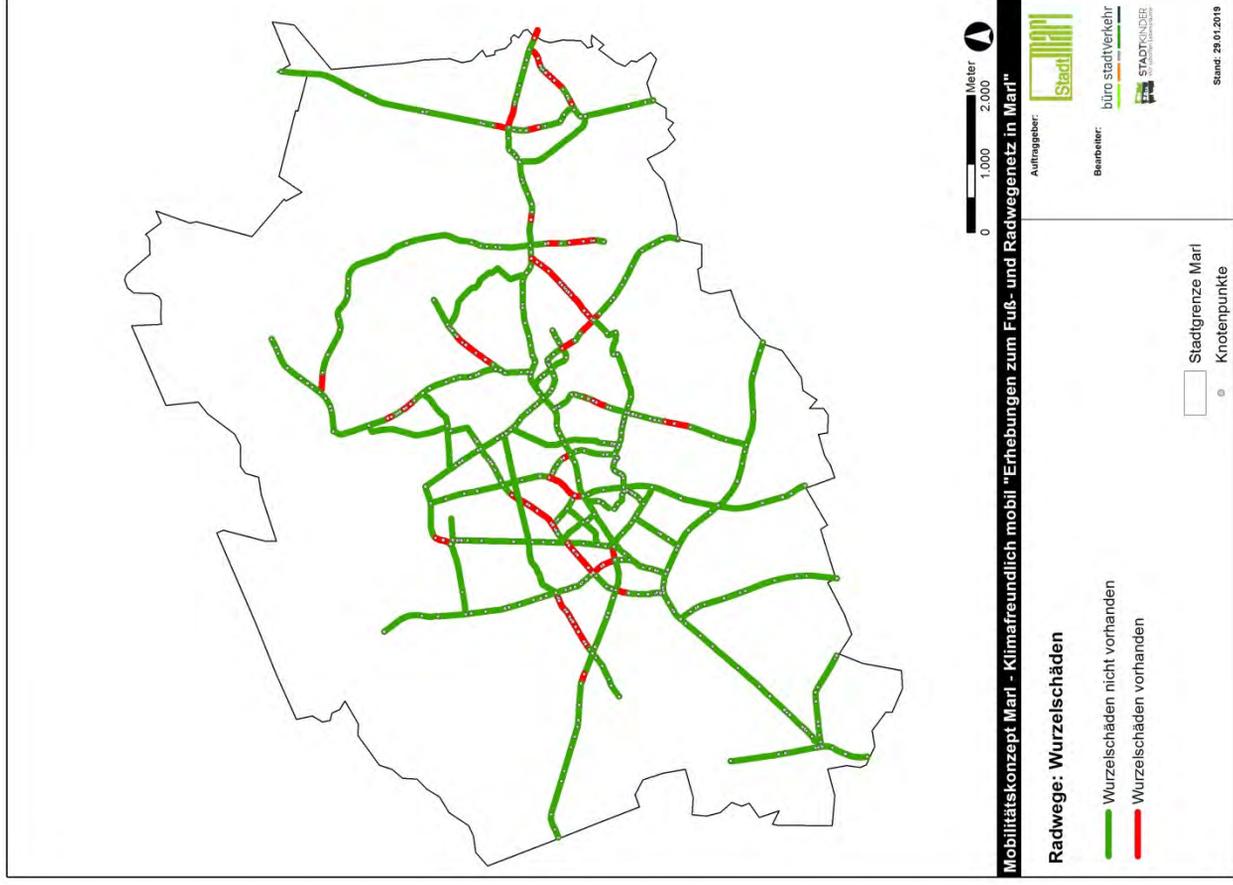
Oberflächenart der Geh- und Radwege



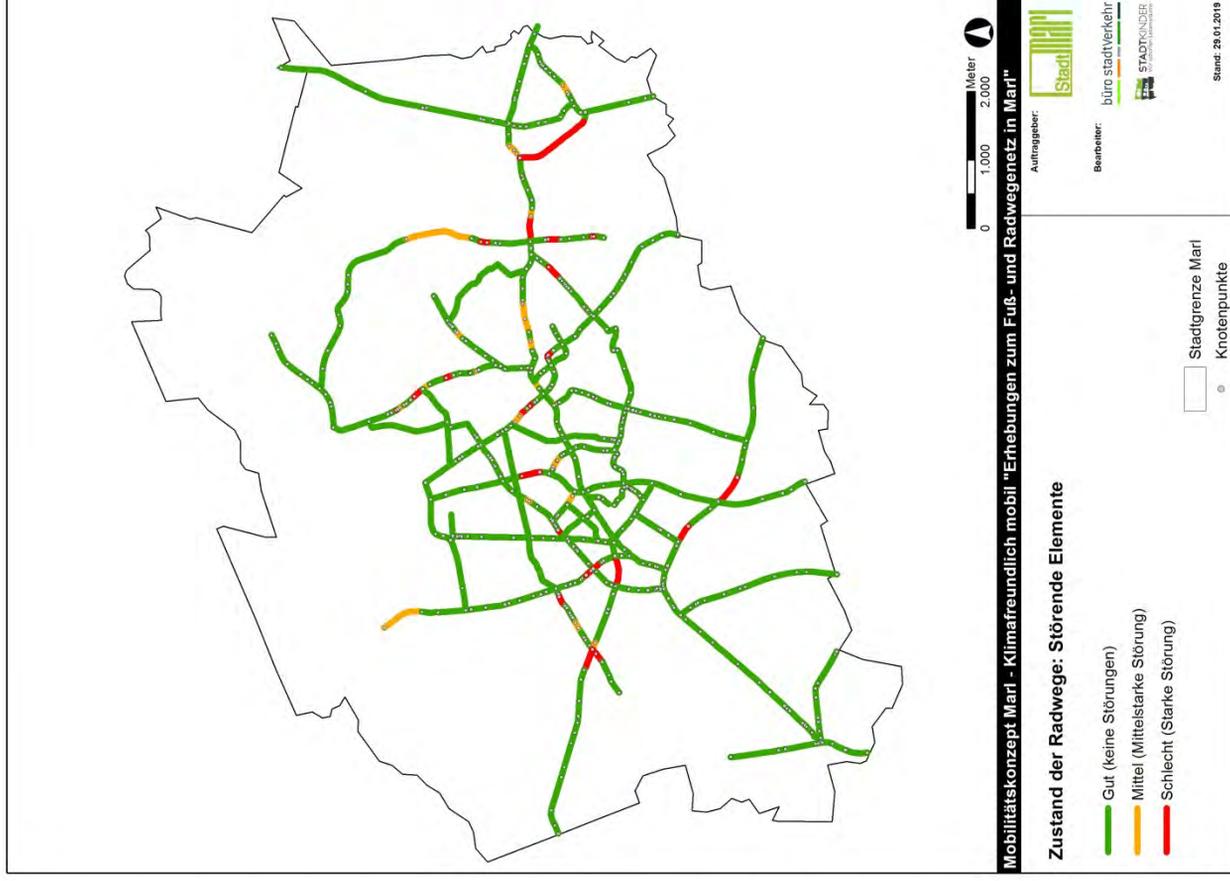
Oberflächenqualität der Geh- und Radwege



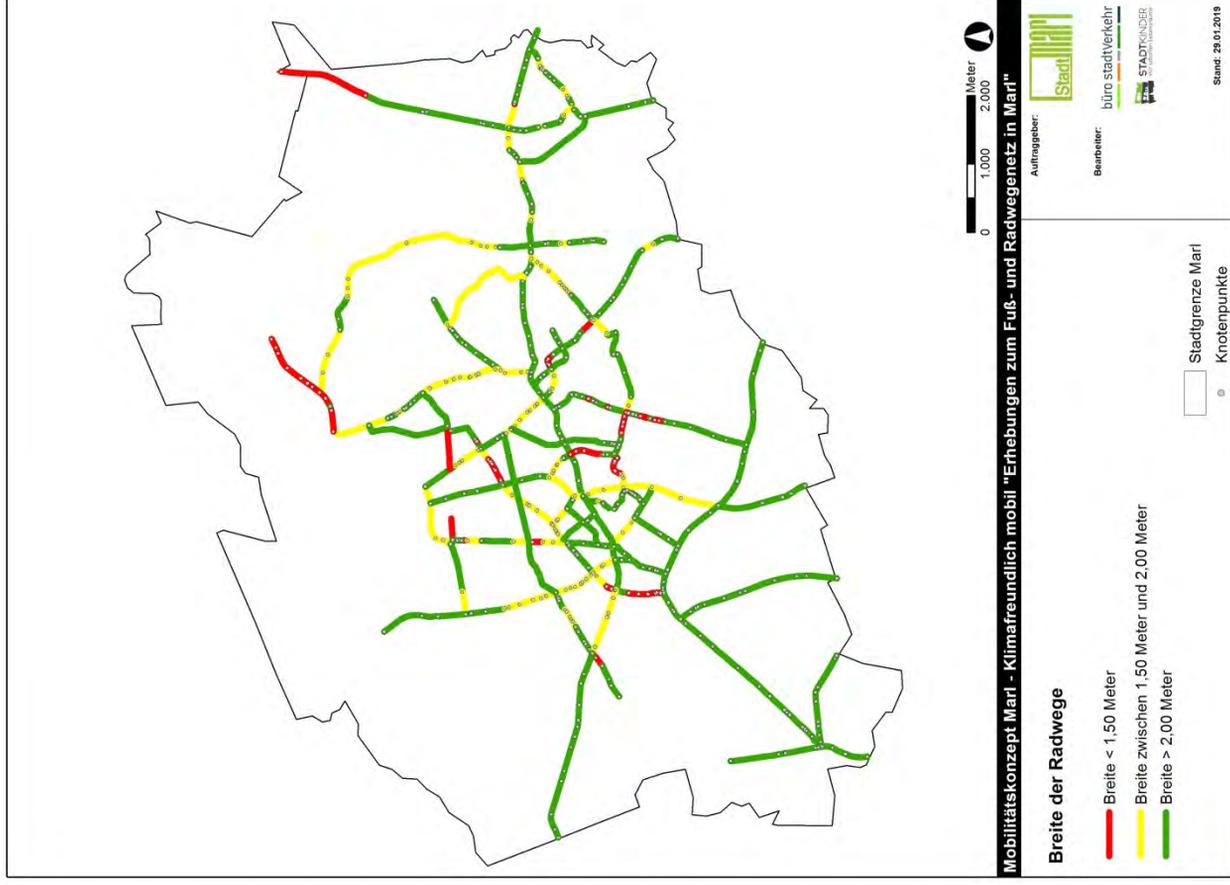
Wurzelschäden der Geh- und Radwege



Zustand der Geh- und Radwege



Breite der Geh- und Radwege



Fotodokumentation Beispiele



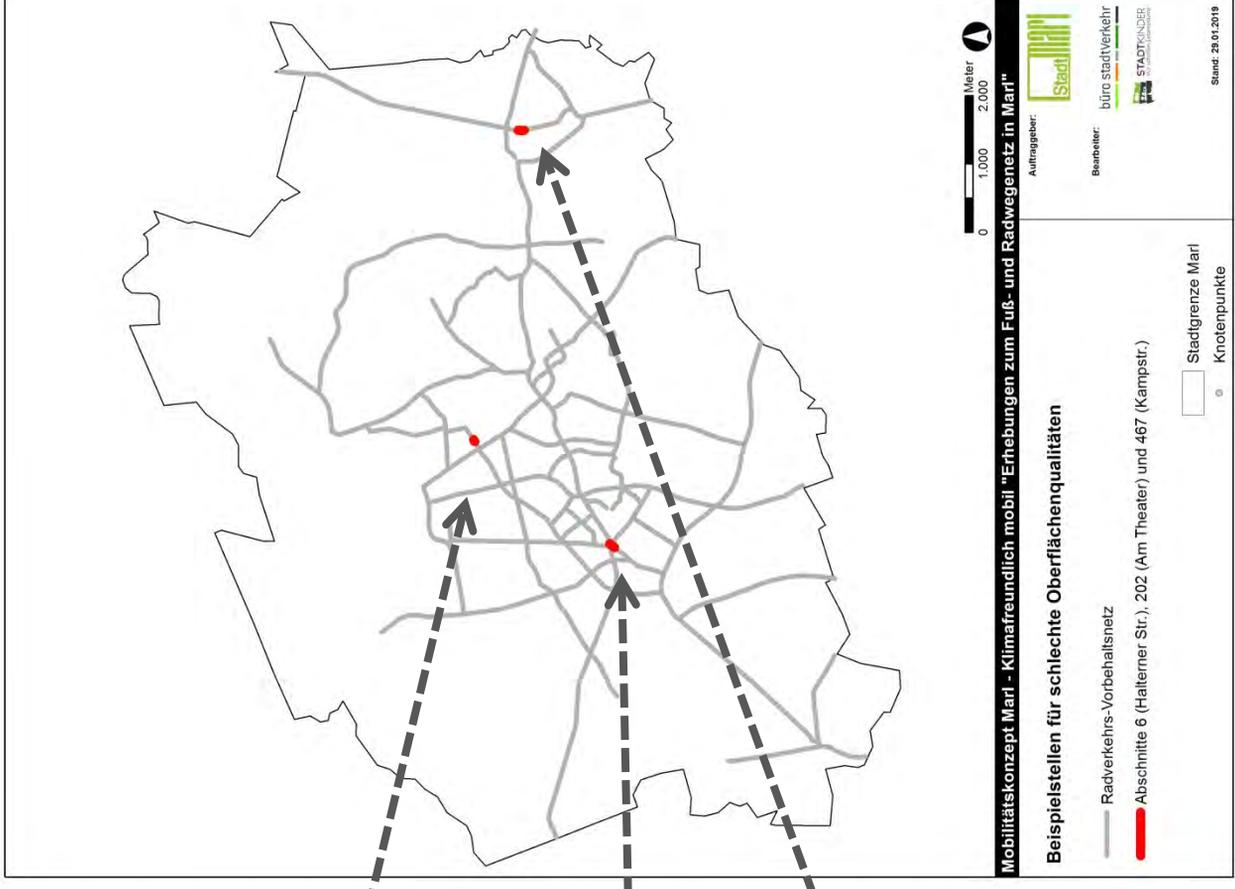
Abschnitt 467: Kampstr.



Abschnitt 202: Am Theater



Abschnitt 6: Halterner Str.

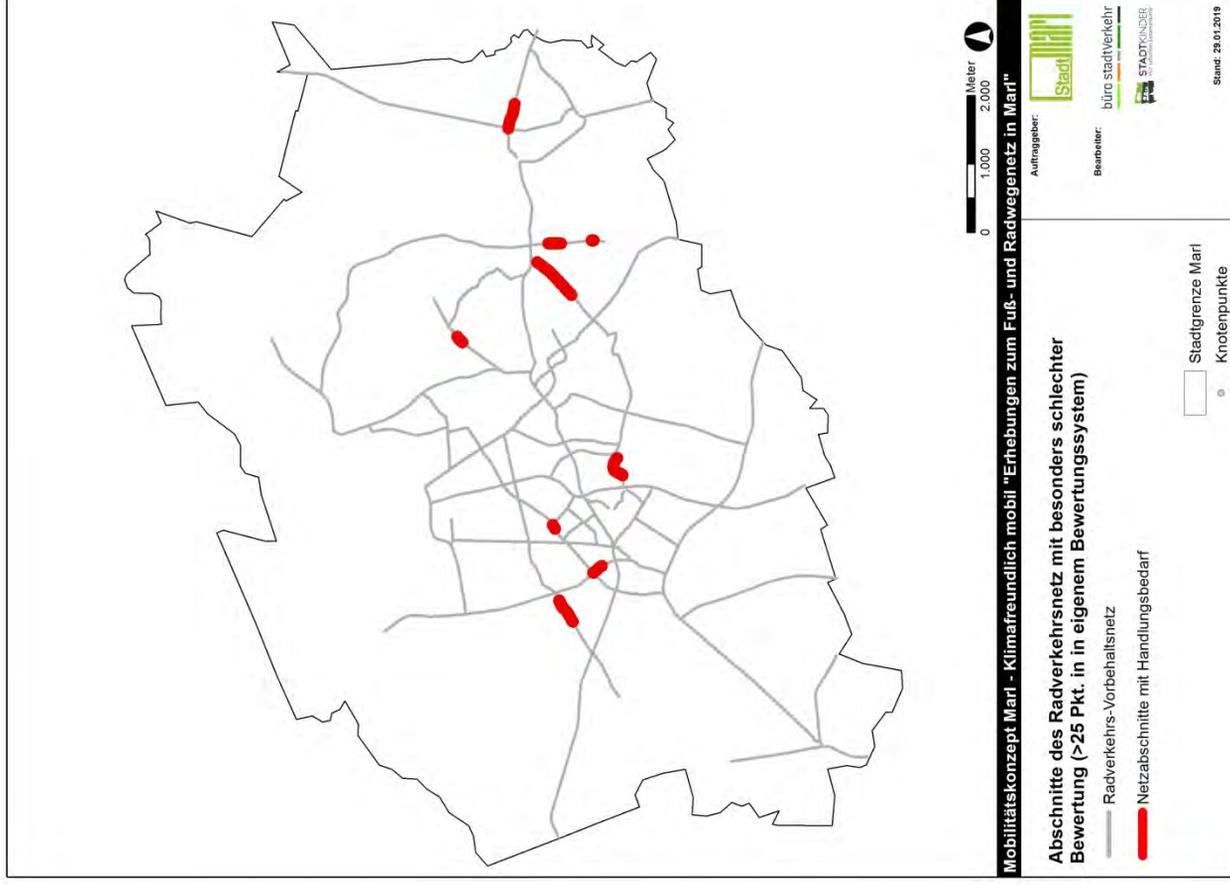


Bewertungssystem* zur Ermittlung des Handlungsbedarfs

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Lage und Führung	Ausschilderung	OF-Art	OF-Qualität	Wurzelschäden	Störungen	Mindestbreiten
<u>Lage</u>	Sonderweg Fußgänger	Bituminös	Gut	Vorhanden	Gut	Unterschritten
Einseitig	Sonderweg Radfahrer	Pflaster	Mittel	Nicht vorhanden	Mittel	Kritisch
Beidseitig	Gemeinsamer Fuß- und Radweg	Platten	Schlecht		Schlecht	Eingehalten
Auf der Fahrbahn	Getrennter Fuß- und Radweg	Wassergebundene Decke				
Eigenständige Wegeführung	Sonderweg Fußgänger, Radfahrer frei	Beton				
<u>Führung</u>	Fahrradstraße	Natursteinpflaster				
Radfahrstreifen	ohne					
Schutzstreifen						
Selbstständig geführt						
Gehweg, Radfahrer frei						
Auf der Fahrbahn ohne Markierung						
Fahrradstraße						

* Eigene Erstellung zum Vergleich der Abschnitte untereinander. Je höher die Punktzahl, desto schlechter die Bewertung des Abschnitts.

Netzabschnitte mit Handlungsbedarf (Auswahl gemäß Bewertungsschema S. 20)

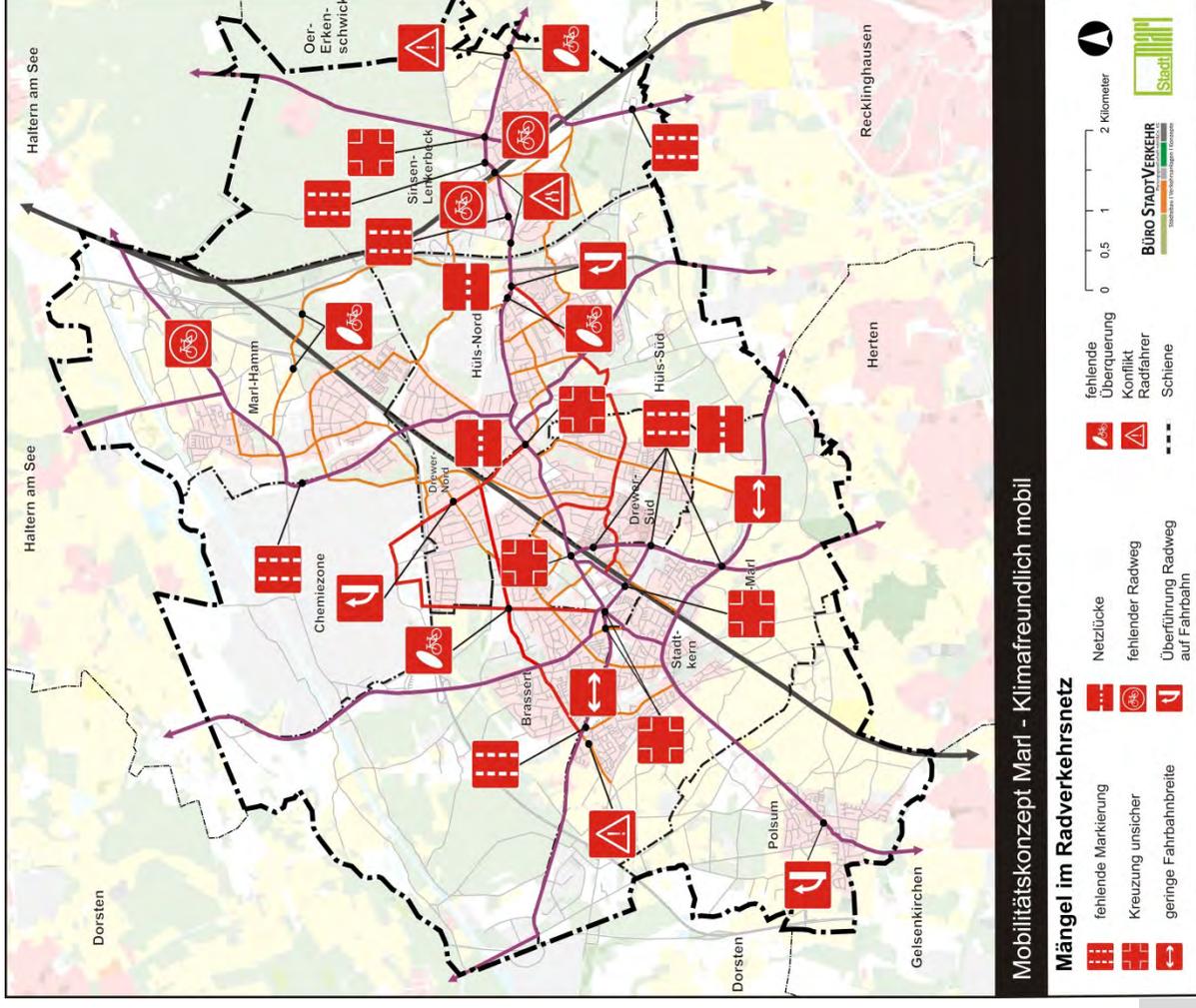


Mängelkarte

Beispiel Mängelkarte

- Luftbildanalyse
- Daten aus der Befragung
- Daten aus Befragungen und vorherigen Gutachten

➔ Verwendung für das Maßnahmenkonzept Rad- und Fußverkehr des Klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes



Bearbeiter



David Stumm

E-Mail: stumm@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 - 17



Vladimir Feldmann

E-Mail: vladimir.feldmann@stadt-kinder.de
0231 / 5240 - 31

1.6 Lokale Presse Marl

Verwaltung diskutiert mit Bürgern Neue Wege für die Autostadt Marl

MARL Die Stadt will mit den Bürgern in vier Stadtteilwerkstätten ein neues Mobilitäts- und Verkehrskonzept für Marl diskutieren. Basis sind auch die Wünsche der Marler, die sich in einer Befragung zeigten: Die Bürger wollen bessere Straßen und Wege, geben den Radwegen schlechte Schulnoten.



Die Stadt will Marl mobiler machen – auch ohne Autos. Foto: MZ-Archiv

Marl ist eine Autostadt. 38 Prozent der Haushalte verfügen sogar über einen Zweitwagen. Andererseits ist der Anteil an Elektrofahrrädern (E-Bikes) je Haushalt mit 16 Prozent sehr ausgeprägt. Das ergab eine Befragung der Stadt in den Haushalten und online. Ziel war es, Daten und Wünsche der Bürger für das neue Mobilitätskonzept zu bekommen.

Den Ergebnissen zufolge ist der Durchschnittsmarler täglich 69 Minuten unterwegs – ob mit Auto, Bus, Fahrrad oder zu Fuß. Noch die besten Schulnoten geben die Marler den Fußwegen (im Durchschnitt 2,59), gefolgt von der Infrastruktur für Kraftfahrzeuge (2,99), Bus und Bahn (3,21). Der Radverkehr in der einst fahrradfreundlichen Stadt Marl wird mit 3,52 eher negativ bewertet. Bei den Wegen und der Infrastruktur sehen die Bürger überall Verbesserungsbedarf.

Als besonders unattraktiv, ja sogar als Angstraum bewerten die Marler den Bahnhof. Sehr häufig fordern sie die Sanierung von Fahrbahnen, Fuß- und Radwegen (die oft als nicht verkehrssicher angesehen werden) und die Anpassung der Ampelschaltungen. Ein weiterer Wunsch sind neue Geh- und Radwege.

E-Bike soll größere Rolle spielen

Baudezernentin Andrea Baudek sieht in den Antworten ein „repräsentatives Bild“. Die Ergebnisse zeigten im Vergleich zur letzten Befragung 1991, dass die Bürgerinnen und Bürger für kürzere Wege öfter das Auto und seltener das Rad benutzen. Das bestärke die Stadt darin, für umweltfreundlichere Fortbewegungsmittel zu werben: „Dabei könnte unter anderem das E-Bike eine wichtige Rolle spielen“.

In vier Werkstätten will die Stadtverwaltung mit den Bürgern diskutieren, wie Marl mobiler werden kann – auf klimafreundliche Weise. Wer nicht vorbeikommen kann, hat bis zum 26. Oktober die Möglichkeit, Anregungen und Kritik online abzugeben: verkehrsplanung@marl.de.

Marler Zeitung

AUTOR



Heinz-Peter Mohr
Redaktion Marl

» alle Artikel von Heinz-Peter Mohr

ZUM ARTIKEL

Erstellt: **5. Oktober 2018, 07:13 Uhr**

Aktualisiert: **5. Oktober 2018, 07:15 Uhr**

Orte: **Marl Marl-Mitte**

THEMEN

Mobilität in Marl, Mobilitätskonzept, Verkehr in Marl

Auch interessant:

close

powered by plista

Bessere Wege und Straßen gewünscht

In der nächsten Woche will die Stadtverwaltung mit den Bürgern ihr Mobilitätskonzept diskutieren. Was die Bürger wollen, weiß sie aber schon

Von Heinz-Peter Mohr

Marl. Marl ist eine Autostadt. 38 Prozent der Haushalte verfügen sogar über einen Zweitwagen. Andererseits ist der Anteil an Elektrofahrzeugen (E-Bikes) je Haushalt mit 16 Prozent sehr ausgeprägt. Das ergab eine Befragung der Stadt in den Haushalten und online. Ziel war es, Daten und Wünsche der Bürger für das neue Mobilitätskonzept zu bekommen.

Den Ergebnissen zufolge ist der Durchschnittsmarler täglich 69 Minuten unterwegs – ob mit Auto, Bus, Fahrrad oder zu Fuß. Noch die besten Schulnoten geben die Marler den Fußwegen (im Durchschnitt 2,59), gefolgt von der Infrastruktur für Kraftfahrzeuge (2,99), Bus und Bahn (3,21). Der Radverkehr in der einst fahrradfreundlichen Stadt Marl wird mit 3,52 eher

negativ bewertet. Bei den Wegen und der Infrastruktur sehen die Bürger überall Verbesserungbedarf. Als besonders unattraktiv, sogar als Angstraum, bewerten die Marler den Bahnhof. Sehr häufig fordern sie die Sanierung von Fahrbahnen, Fuß- und Radwegen (die oft als nicht verkehrssicher angesehen werden) und die Anpassung der Ampelschaltungen. Ein weiterer Wunsch: neue Geh- und Radwege.

Klimafreundlich

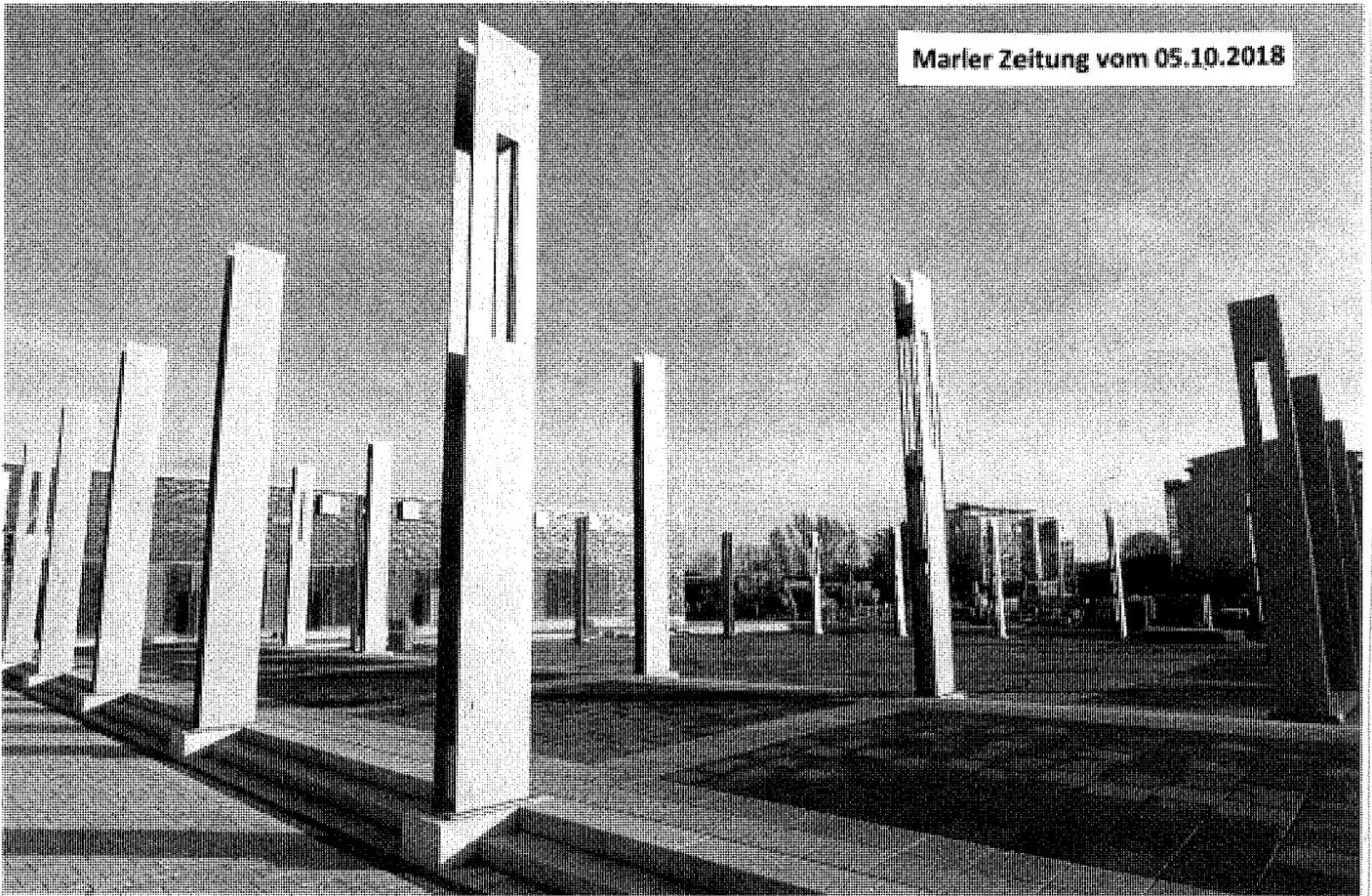
Baudezernentin Andrea Bauderk sieht in den Antworten ein „repräsentatives Bild“. Sie seien für das neue klimafreundliche Mobilitätskonzept eine wichtige Basis. Die Ergebnisse zeigten im Vergleich zur letzten Befragung 1991, dass die Bürgerinnen und Bürger für kürzere Wege öfter das Auto und

seltener das Rad benutzen. Das bestärke die Stadt darin, für umweltfreundlichere Fortbewegungsmittel zu werben: „Dabei könnte unter anderem das E-Bike eine wichtige Rolle spielen“. Es werde in Marl immer beliebter.

In vier Werkstätten will die Stadtverwaltung mit den Bürgern diskutieren, wie Marl mobiler werden kann – auf klimafreundliche Weise. Mit zwei Fachbüros und den Bürgern soll ein Mobilitätskonzept für die ganze Stadt entwickelt werden. Basis sind die abgefragten Wünsche der Bürger, Daten zu Verkehr und Lärm sowie eine Verkehrsprognose für das Jahr 2035. Alle Interessierten sind zu den Werkstätten eingeladen. Wer nicht vorbeikommen kann, hat bis zum 26. Oktober die Möglichkeit, Anregungen und Kritik online abzugeben (verkehrsplanung@marl.de).

Hier finden die Bürgerwerkstätten statt:

- Montag, 8. Oktober, in der Goetheschule, Hervester Straße 81, mit den Schwerpunkten Polsum und Alt-Marl
- Dienstag, 9. Oktober im großen Saal des Rathauses, Creiler Platz 1, für Brassert, Drewer und die Stadtmitte
- Mittwoch, 10. Oktober im Gemeindezentrum Pauluskirche, Römerstraße 57, für Sickingmühle, Hamm und Hüls-Nord
- Donnerstag, 11. Oktober im Pfartheim Liebfrauen, Schulstraße 102 für Hüls-Süd, Sinsen und Lenkerbeck.
- Alle Termine beginnen um 18.30 Uhr und sind für zwei Stunden angesetzt.



Ein Platz, der niemanden anzieht: Für Millionen wurde aus dem ehemaligen Busbahnhof eine öde Forumsplatte. Der Fachverband Fußverkehr Deutschland, Partner Marls bei dem Projekt fußgängerfreundliche Stadt, regt an, die teuren Betonplatten wieder zu beleben – ein Vorschlag für das neue Mobilitätskonzept. —FOTO: STEFAN KORTE (ARCHIV)

Marler wünschen bessere Wege und Straßen

MARL. In der nächsten Woche will die Stadtverwaltung mit den Bürgern ihr Mobilitätskonzept diskutieren. Was die Bürger wollen, weiß sie aber schon.

Von Heinz-Peter Mohr

Marl ist eine Auto-stadt. 38 Prozent der Haushalte verfügen sogar über einen Zweitwagen. Andererseits ist der Anteil an Elektrofahrrädern (E-Bikes) je Haushalt mit 16 Prozent sehr ausgeprägt. Das ergab eine Befragung der Stadt in den Haushalten und online. Ziel

war es, Daten und Wünsche der Bürger für das neue Mobilitätskonzept zu bekommen.

Den Ergebnissen zufolge ist der Durchschnittsmarler täglich 69 Minuten unterwegs – ob mit Auto, Bus, Fahrrad oder zu Fuß. Noch die besten Schulnoten geben die Marler den Fußwegen (im Durchschnitt 2,59), gefolgt von der Infrastruktur für Kraftfahrzeuge (2,99), Bus und Bahn

(3,21). Der Radverkehr in der einst fahrradfreundlichen Stadt Marl wird mit 3,52 eher negativ bewertet. Bei den Wegen und der Infrastruktur sehen die Bürger überall Verbesserungsbedarf.

Als besonders unattraktiv, ja sogar als Angstraum bewerten die Marler den Bahnhof. Sehr häufig fordern sie die Sanierung von Fahrbahnen, Fuß- und Radwegen (die oft als nicht verkehrssicher angesehen werden) und die Anpassung der Ampelschaltungen. Ein weiterer Wunsch sind neue Geh- und Radwege.

Baudezernentin Andrea Baudek sieht in den Antworten ein „repräsentatives Bild“. Sie seien für das neue klimafreundliche Mobilitätskonzept eine wichtige Basis. Die Ergebnisse zeigten im Vergleich zur letzten Befragung 1991, dass die Bürgerinnen und Bürger für kürzere Wege öfter das Auto und sel-

tener das Rad benutzen. Das bestärke die Stadt darin, für umweltfreundlichere Fortbewegungsmittel zu werben: „Dabei könnte unter anderem das E-Bike eine wichtige Rolle spielen“. Es werde in Marl immer beliebter.

In vier Werkstätten will die Stadtverwaltung mit den Bürgern diskutieren, wie Marl mobiler werden kann – auf klimafreundliche Weise. Mit zwei beauftragten Fachbüros und den Bürgern soll ein Mobilitätskonzept für die ganze Stadt entwickelt werden. Basis sind die abgefragten Wünsche der Bürger, Daten zu Verkehr und Lärm sowie eine Verkehrsprognose für das Jahr 2035. Alle Interessierten sind zu den Werkstätten (siehe Info) eingeladen. Wer nicht vorbeikommen kann, hat bis zum 26. Oktober die Möglichkeit, Anregungen und Kritik online abzugeben (verkehrsplanung@marl.de).

INFO

Hier finden die vier Bürgerwerkstätten statt:

Montag, 8. Oktober, in der Goetheschule, Hervester Straße 81, mit den Schwerpunkten Polsum und Alt-Marl

Dienstag, 9. Oktober im großen Saal des Rathauses, Creiler Platz 1, für Brassert, Drewer und die Stadtmitte

Mittwoch, 10. Oktober im

Gemeindezentrum Pauluskirche, Römerstraße 57, für Sickingmühle, Hamm und Hüls-Nord

Donnerstag, 11. Oktober im Pfarrheim Liebfrauen, Schulstraße 102 für Hüls-Süd, Sinsen und Lenkerbeck.

Alle Termine beginnen um 18.30 Uhr und sind für zwei Stunden angesetzt.



„Hier sollte ein Kreisverkehr sein“, meint die 17-jährige Sarah Schuster. Nachdem sie an der Kreuzung Halterner Straße / Schulstraße / Bahnhofstraße einen schlimmen Unfall mit ansehen musste, sammelt die junge Sinsenerin Unterschriften für ihren Vorschlag.

—FOTO: MARTINA MÖLLER

17-Jährige startet Petition für einen Kreisverkehr

SINSEN. Die Sinsenerin Sarah Schuster fordert, dass die Unfall-Kreuzung an der Halterner Straße endlich entschärft wird.

Von Martina Möller

Sarah Schuster ist 17 Jahre alt, besucht die Oberstufe der Martin-Luther-King-Gesamtschule. Sie will 2020 ihr Abitur machen und danach am liebsten Medizin studieren. Mit Politik hatte die junge Marlerin bisher wenig am Hut. Das änderte sich vor knapp vier Wochen schlagartig, als sie Augenzeugin eines schlimmen Unfalls vor ihrer Haustür in Sinsen wurde.

Seitdem sammelt die Schülerin fleißig Unterschriften für den Bau eines Kreisverkehrs, der die gefährliche Kreuzung Halterner Straße / Schulstraße / Bahnhofstraße entschärfen könnte. Mit dieser Meinung steht sie nicht allein da, erfährt die 17-Jährige, seitdem sie ihre Petition gestartet hat. Mehr als 340 Unterschriften hatte sie bis gestern schon mit den beiden ersten Listen zusammen, die sie ausgelegt hatte.

Der Anlass für Sarah Schusters Initiative war dramatisch: Die 17-Jährige stand am 16. September zufällig mit ih-



An der Halterner Straße gab es Mitte September mehrere Verletzte. —FOTO: SASCHA KAPPEL (ARCHIV)

rer Schwester und dem Familienhund an der Fußgängerampel, als ein Unfall auf der Kreuzung mehrere Schwerverletzte forderte. Eine Autofahrerin übersah auf der Halterner Straße das Rotlicht und raste ungebremst in eine Gruppe von Motorradfahrern, die aus der Bahnhofstraße Richtung Haltern abbiegen wollte. Eine Bikerin wur-

de lebensbedrohlich verletzt. „Ich hatte zwei Wochen lang Albträume, weil mir die Bilder von der blutenden Frau auf der Straße nicht aus dem Kopf gingen“, sagt Sarah Schuster. Bereits am 3. September hatte es an derselben Stelle einen schweren Unfall mit mehreren Verletzten gegeben. Die Liste lässt sich mit Blick auf die vergangenen Jahre fortsetzen. „Es kracht immer wieder“, beklagt die junge Sinsenerin. Ihre Familie wohnt nicht weit von der Unfallkreuzung entfernt.

Viele unterstützen die Idee der Schülerin

Noch am Ort des Unfallgeschehens kam die 17-Jährige beim Gespräch mit Passanten auf die Idee mit dem Kreisverkehr. Seitdem ist sie in ihrer Freizeit unterwegs, um Befürworter zu finden. „Ich hätte gar nicht gedacht, dass es so viele sind“, sagt sie. Inzwischen liegen ihre Listen in den meisten Sinsener Geschäften aus. Bei Ausflüglern auf dem Haard-Parkplatz an der Halterner Straße sammelt sie Stimmen für den Kreisverkehr, Mitschüler unterstützen sie. Auch die SPD Sinsen-Lenkerbeck will helfen, Sarah Schuster Gehör zu verschaffen. Bereits 2005 hatten die

RÜCKBLICK

Geplant, aber nie gebaut

2005 beantragte die SPD-Fraktion im Rat den Bau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung in Sinsen. Daraufhin nahm die Verwaltung auch die Planung auf. Gebaut wurde bis heute nicht, nicht nur weil das Geld fehlte. Doch inzwischen sind unter anderem offene Grundstücksfragen geklärt. Der Kreisverkehr ist ein Baustein im integrierten Stadtentwicklungskonzept für den Stadtteil Sinsen.

Sinsener Genossen im Rat den Bau des Kreisverkehrs gefordert. Daran erinnert der Ortsvereinsvorsitzende Arvid Weber in einem Brief an Bürgermeister Werner Arndt.

Auf der Investitionsliste der Stadt Marl ist der Kreisell bereits zu finden. Etwa 390.000 Euro der rund 600.000 Euro teuren Baumaßnahme könnten vom Land gefördert werden, so die Verwaltung. Als möglicher Baubeginn wird das Jahr 2023 genannt.

So lange will Sarah Schuster nicht warten. Am Donnerstag wird sie Bürgermeister Werner Arndt ihre Petitionslisten in der Bürgerwerkstatt zum neuen Mobilitätskonzept für Marl übergeben.

Die Idee lässt sie nicht ruhen. Aber seitdem sie weiß, dass die Motorradfahrerin auf dem Weg der Besserung ist, kann die Sinsenerin immerhin wieder ruhig schlafen.

@ Wer mehr über Sarah Schusters Petition erfahren möchte, kann sich per E-Mail an sie wenden: kreisverkehrbauungmarl@gmail.com

INFO Bürgerwerkstatt zum Mobilitätskonzept für Sinsen/Lenkerbeck, 11. Oktober, 18.30 Uhr, Liebfrauenkirche, Schulstraße 102

AUF EIN WORT

Gute Gründe



Von Martina Möller

Respekt vor dieser jungen Marlerin! Sarah Schuster hat ihre Erschütterung über ein tragisches Unglück in eine intelligente Initiative umgewandelt. Dass sie nun so viel Zustimmung bekommt, ist wiederum nicht nur für sie ein schöner Erfolg.

Die Einsicht, dass diese Art von Verkehrsführung die Gefahr entschärfen könnte, gab

es ja auch bei Politik und Verkehrsplanern. Aber die Pläne für den Kreisverkehr in Sinsen waren mehr als ein Jahrzehnt in der Schublade verschwunden.

Laut Verkehrsforschern gilt der Kreisell als die bessere Kreuzung, weil dort weniger Unfälle passieren. Wer auf einen Kreisverkehr zufährt, nimmt in der Regel den Fuß vom Gas. Das haben die Schilder mit Tempobegrenzung und der Abbiegepeil an der Ampel bisher nicht geschafft. Die meisten Autofahrer seien zu schnell, berichten Anwohner übereinstimmend.

Gute Gründe für den Kreisverkehr gibt es also. Sarah Schuster gibt ihnen jetzt Gewicht.

Petition für einen Kreisverkehr

Die 17-jährige Sinsenerin Sarah Schuster fordert, dass die Kreuzung an der Halterner Straße endlich entschärft wird

Von Martina Möller

Marl. Sarah Schuster ist 17 Jahre alt, besucht die Oberstufe der Martin-Luther-King-Gesamtschule in Hüls. Sie will 2020 ihr Abitur machen und danach am liebsten Medizin studieren. Mit Politik hat die junge Marlerin bisher wenig am Hut gehabt. Das änderte sich vor knapp vier Wochen schlagartig, als sie Augenzeugin eines schlimmen Unfalls vor ihrer Haustür in Sinsen wurde.

„Ich hätte gar nicht gedacht, dass es so viele sind.“

Sarah Schuster freut sich über den Zuspruch ihrer Aktion.

Seitdem sammelt die Schülerin fleißig Unterschriften für den Bau eines Kreisverkehrs, der die gefährliche Kreuzung Halterner Straße/Schulstraße/Bahnhofstraße entschärfen könnte. Mit dieser Meinung steht sie nicht allein da, erfährt die 17-Jährige, seitdem sie ihre Petition gestartet hat. Mehr als 340 Unterschriften hatte sie bis gestern schon mit den beiden ersten Listen zusammen, die sie ausgelegt hatte.

Der Anlass für Sarah Schusters Initiative war dramatisch: Die 17-Jährige stand am 16. September zufällig mit ihrer Schwester und dem Familienhund an der Fußgängerampel, als ein Unfall auf der Kreuzung mehrere Schwerletzte forderte. Eine Autofahrerin übersah auf der Halterner Straße das Rotlicht und raste ungebremst in eine Gruppe von Motorradfahrern, die aus



Nachdem Sarah Schuster an der Kreuzung Halterner Straße/Schulstraße/Bahnhofstraße einen schlimmen Unfall mit ansehen musste, sammelt die junge Sinsenerin Unterschriften für ihren Vorschlag.

FOTO: MARTINA MOELLER

der Bahnhofstraße Richtung Haltern abbiegen wollte. Eine Bikerin wurde lebensbedrohlich verletzt. „Ich hatte zwei Wochen lang Alpträume, weil mir die Bilder von der blutenden Frau auf der Straße nicht aus dem Kopf gingen“, sagt Sarah Schuster.

Bereits am 3. September hatte es an derselben Stelle einen schweren Unfall mit mehreren Verletzten gegeben. Die Liste der Verkehrsunfälle lässt sich mit Blick auf die vergangenen Jahre fortsetzen. „Es kracht immer wieder“, beklagt die

junge Sinsenerin. Ihre Familie wohnt nicht weit von der Unfallkreuzung entfernt.

Noch am Ort des Unfallgeschehens kam die 17-Jährige beim Gespräch mit Passanten auf die Idee mit dem Kreisverkehr. Seitdem ist sie in ihrer Freizeit unterwegs, um Befürworter zu finden. „Ich hätte gar nicht gedacht, dass es so viele sind“, sagt sie. Inzwischen liegen ihre Listen in den meisten Sinsener Geschäften aus.

Auf der Investitionsliste

Bei Ausflüglern auf dem Haard-Parkplatz an der Halterner Straße sammelt sie Stimmen für den Kreisverkehr, Mitschüler unterstützen sie. Auch die SPD Sinsen-Lenkerbeck will helfen Sarah Schuster Gehör zu verschaffen. Bereits 2005 hatten die Sinsener Genossen im Rat den Bau des Kreisverkehrs gefordert. Daran erinnert der Ortsvereinsvorsitzende Arvid Weber in einem Brief an Bürgermeister Werner Arndt. Auf der Investitionsliste

der Stadt Marl ist der Kreisel bereits zu finden. Etwa 390.000 Euro der rund 600.000 Euro teuren Baumaßnahme könnten vom Land gefördert werden, so die Verwaltung. Als möglicher Baubeginn wird das Jahr 2023 genannt.

So lange will Sarah Schuster nicht warten. Am Donnerstag wird sie Bürgermeister Werner Arndt ihre Petitionslisten in der Bürgerwerkstatt zum neuen Mobilitätskonzept für Marl übergeben. Die Idee lässt sie nicht ruhen. Aber seitdem sie weiß, dass die Motorradfahrerin auf dem Weg der Besserung ist, kann die Sinsenerin immerhin wieder ruhig schlafen.

Wer mehr über Sarah Schusters Petition erfahren möchte, kann sich per E-Mail an sie wenden:



kreisverkehrbauung-marl@mail.com; Bürgerwerkstatt zum Mobilitätskonzept für Sinsen/Lenkerbeck, 11. Oktober, 18.30 Uhr, Liebfrauenkirche, Schulstraße 102

Geplant, aber nie gebaut

■ **2005 beantragte** die SPD-Fraktion im Rat den Bau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung in Sinsen. Daraufhin nahm die Verwaltung auch die Planung auf.

■ **Gebaut wurde** bis heute nicht, nicht nur weil das Geld fehlte.

Doch inzwischen sind unter anderem offene Grundstücksfragen geklärt.

■ **Der Kreisverkehr** ist ein Baustein im Integrierten Stadtentwicklungskonzept für den Stadtteil Sinsen.



Rund 40 interessierte Bürger kamen am Montagabend zum Bürgerdialog in die Goetheschule.

FOTO: SASCHA KAPPE

Bessere Radwege gefordert

In der ersten von vier Bürgerwerkstätten äußern Marler in Arbeitsgruppen ihre Wünsche für das Mobilitätskonzept

Von Sascha Kappel

Marl. Rund 40 Bürger aus Polsum und Alt-Marl kamen am Montagabend zur Goetheschule. Dorthin hatten die Stadtverwaltung und die Planungsgesellschaft „büro stadtkverkehr“ eingeladen.

Umgehungsstraße

Die Forderungen reichen von der Entlastung der B 225 in Alt-Marl vom Lkw-Verkehr über bessere Radwege im ganzen Stadtgebiet und eine höhere Taktung der Bahnlinie S 9. Willi Tewes möchte einen Vier-Jahres-Plan mit umsetzbaren Ideen. Wichtig ist ihm vor allem eine Lösung, die Alt-Marl vom Lkw-Verkehr befreit. Abhilfe könnte eine 1,4 Kilometer lange Umgehungsstraße schaffen, wie David Stumm von der Planungsgesellschaft „büro stadtkverkehr“ sagt. „Die würde an der Hertener Straße ansetzen und bis zur Westerholter Straße laufen.“ Eine Entlastung gäbe es zwar für Alt-Marl, aber letztlich mehr Verkehr auf der Wes-

terholter Straße, wie Stumm sagt. „Die steht im Bundesverkehrsplan. Aber in den nächsten 20, 30 Jahren ist die nicht in Sicht“, so der Verkehrsplaner.

Ein Bürger wünscht sich eine höhere Taktung der Bahnlinie S9. Aber auch das ist laut Helmut Ceba von der Stadt Marl nicht kurzfristig zu realisieren. „Dafür müsste ein zweites Gleis für den Begegnungsverkehr her. Möglich ist das nur in Marl-Mitte. Aber der Bahnhof spielt in der Planung keine Rolle, weil es zu wenig Bahnfahrer gibt.“ Ganz abschreiben möchte der Marler Eisenbahxperte die Idee nicht. „Mit dem geplanten Aufzug

und dem Park+Ride-Parkplatz können wir versuchen, die Frequenz zu erhöhen.“ Schneller zu realisieren ist die Sanierung von Radwegen. „Ich wünsche mir, dass Fahrradfahren in Polsum und Alt-Marl ohne Buckelpisten möglich ist. Es soll endlich Spaß machen“, sagt Wilhelm Kopmann. Gute Radwege seien durch schlechten Streckenabschnitte unterbrochen. Der Polsumer ist mit seinem Rad häufig im Münsterland unterwegs und schätzt dort die gut ausgebauten Wege.

Auch Sabine Adamczyk ist häufig mit dem Rad unterwegs und bemängelt die Qualität der Marler

Radwege. Als Berufspendlerin ist das aber nicht ihr einziger Wunsch. „Ich arbeite in Dortmund. Die Umsteigezeit am Bahnhof Recklinghausen ist mit zwei Minuten zu kurz. Ein Puffer wäre schön.“

Nachdem gestern Brassert, Drewer und Stadtmitte Thema waren geht die Bürgerwerkstatt heute Abend von 18.30 bis 20.30 Uhr in Gemeindezentrum Pauluskirche Römerstraße 57, mit den Stadtteilen Sickingmühle, Hamm und Hüls-Nord weiter. Morgen stehen im Pfarrheim Liebfrauen, Schulstraße 102, die Stadtteile Hüls-Mitte/-Süd, Sinsen, Lenkerbeck im Mittelpunkt.



„Es gibt zu viele Schlaglöcher auf den Radwegen.“

Jutta Gartz, Alt-Marl



„Viele Radwege in Marl gleichen Buckelpisten.“

Wilhelm Kopmann, Marl



„Auch der Nahverkehr müsste verbessert werden.“

Sabine Adamczyk, Alt-Marl

Bessere Radwege und mehr Ruhe an der B 225

In der Bürgerwerkstatt bekräftigen
Marler altbekannte Forderungen.

Von Sascha Kappel

Alt-Marl. Rund 40 Bürger aus Polsum und Alt-Marl kamen am Montagabend zur Goetheschule. Die Stadtverwaltung und die Planungsgesellschaft „büro stadVerkehr“ hatten zur ersten von vier Bürgerwerkstätten eingeladen, in der Marler in Arbeitsgruppen ihre Wünsche für das Mobilitätskonzept äußern können.

Die Forderungen reichen von der Entlastung der B 225 in Alt-Marl vom Lkw-Verkehr über bessere Radwege im ganzen Stadtgebiet und eine höhere Taktung der Bahnlinie S 9. Willi Tewes möchte einen Vier-Jahres-Plan mit umsetzbaren Ideen. Wichtig ist ihm vor allem eine Lösung, die Alt-Marl vom Lkw-Verkehr befreit. Abhilfe könnte eine 1,4 km lange Umgehungsstraße schaffen, wie David Stumm von der Planungsgesellschaft „büro stadVerkehr“ sagt. „Die würde an der Hertener Straße ansetzen und bis zur Westerholter Straße laufen.“ Eine Entlastung gäbe es zwar für Alt-Marl, aber letztlich mehr Verkehr auf der Westerholter Straße, wie Stumm sagt. „Die steht im Bundesverkehrsplan. Aber in den nächsten 20, 30 Jahren ist die nicht in Sicht“, so der Verkehrsplaner.

Ein Bürger wünscht sich eine höhere Taktung der Bahnlinie S9. Aber auch das ist laut Helmut Cepa von der Stadt Marl nicht kurzfristig zu realisieren. „Dafür müsste ein zweites Gleis für den Begegnungsverkehr her. Möglich ist das nur in Marl-Mitte. Aber der Bahnhof spielt in der Planung keine Rolle, weil es zu wenig Bahnfahrer gibt.“ Ganz abschreiben möchte der Marler Eisenbahxperte



„Als Radfahrer lebt man in Marl gefährlich“, sagt die Alt-Marlerin Jutta Gartz. Es gebe viele Schlaglöcher.



Wilhelm Kopmann bemängelt die vielen Buckelpisten auf den Marler Radwegen.



Nicht nur bessere Radwege wünscht sich Sabine Adamczyk. Sie hätte gerne Verbesserungen beim Nahverkehr.

die Idee nicht. „Mit dem geplanten Aufzug und dem Park+Ride-Parkplatz können wir versuchen, die Frequenz zu erhöhen.“

Schneller zu realisieren ist die Sanierung von Radwegen. „Ich wünsche mir, dass Fahrradfahren in Polsum und Alt-Marl ohne Buckelpisten möglich ist. Es soll endlich Spaß machen“, sagt Wilhelm Kopmann. Gute Radwege seien durch schlechten Streckenabschnitte unterbrochen. Der Polsumer ist mit seinem Rad häufig im Münsterland unterwegs und schätzt dort die gut ausgebauten Wege.

Auch Sabine Adamczyk ist häufig mit dem Rad unterwegs und bemängelt die Qualität der Marler Radwege. Als Berufspendlerin ist das aber nicht ihr einziger Wunsch. „Ich arbeite in Dortmund. Die Umsteigezeit am Bahnhof Recklinghausen ist mit

zwei Minuten zu kurz. Ein Puffer wäre schön.“

INFO Nach dem gestern Brasert, Drewer und Stadtmitte Thema waren, geht die Bürgerwerkstatt heute Abend von 18.30 bis 20.30 Uhr im Gemeindezentrum Pauluskirche, Römerstraße 57, mit den Stadtteilen Sickingmühle, Hamm und Hüls-Nord weiter. Morgen stehen im Pfarrheim Liebfrauen, Schulstraße 102, die Stadtteile Hüls-Mitte/Süd, Sinsen, Lenkerbeck im Mittelpunkt.

@ Über welche Straßen, Rad- und Gehwege in Marl ärgern Sie sich. Schreiben Sie uns und senden sie uns Ihre Fotos per E-Mail an: mzredaktion@medienhaus-bauer.de

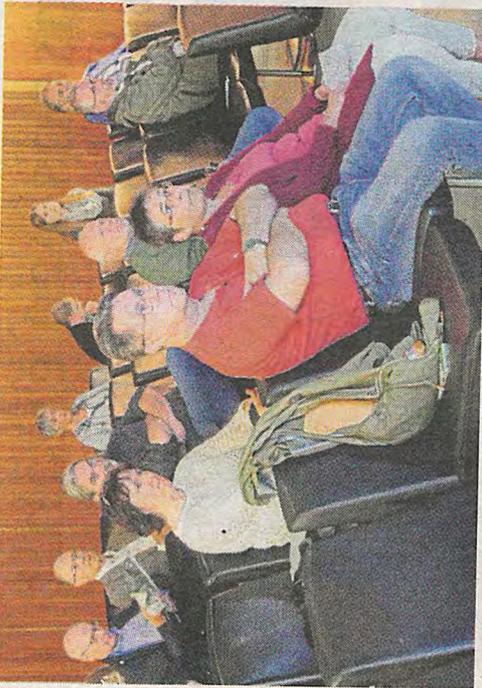


Wie soll Mobilität in Alt-Marl und Polsum aussehen? Darüber machten sich am Montagabend rund 40 Bürger Gedanken.

—FOTOS: SASCHA KAPPEL

Viele Radwege sind ein Ärgernis

Nur wenige Teilnehmer kommen zur Bürgerwerkstatt mit dem „Mobilitätskonzept“ ins Rathaus.



Gerade mal 20 Zuhörer kamen zur Bürgerwerkstatt zum Thema Mobilitätskonzept ins Rathaus. —FOTOS: PAWLINKA (2)



Der marode Radweg an der Bonifatiusstraße ist für Passanten ein Ärgernis. Baumwurzeln heben den Asphalt hoch.

Von Claus Pawlinka

Stadtmitte. Die Resonanz war enttäuschend. Gerade mal 20 Besucher kamen zur zweiten Bürgerwerkstatt am Dienstagabend ins Rathaus. Anwohner aus der Stadtmitte, Drewer und Brassert konnten dort Anregungen zur Verbesserung der Verkehrssituation in ihrem Umfeld darlegen. Ihre Ideen sollen in das Mobilitätskonzept „Klimafreundlich mobil“ einfließen, das den Rahmenplan für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Marl bilden soll.

Baudezernentin Andrea Bauderk war ein wenig enttäuscht, dass die Resonanz auf das Angebot so dürftig ausfiel. Die Auftaktveranstaltungen der Reihe – vier Werkstätten werden insgesamt angeboten – sei aber besser besucht gewesen.

Trotz der geringen Besucherzahl konnten die Verantwortlichen viele Anregungen – und Verbesserungswünsche – mitnehmen. Rolf Baier beispielsweise, ein begeisterter Radfahrer, ärgerte sich über den maroden Zustand des Radwegs an der Bonifatiusstraße. Schlaglöcher und Baumwurzeln, die den Asphalt hochheben, würden zur Gefahr für Radler und Senioren werden, die auf den Rollator angewiesen sind.

Ähnliche Probleme gebe es auch an der Schachtstraße. Für ihn schlimm: „Die Stadt weiß Bescheid und es tut sich nichts.“

Martin Dominik wünscht sich einen durchgehenden Radweg entlang der Westholter Straße zwischen Westholt und Marl, der bis jetzt nur in Teilbereichen existiert. Er ärgert sich auch darüber, dass Marl den Titel „Fahrradfreundliche Stadt“ verloren hat. „Niemand ist aufgestanden und hat dagegen protestiert.“ Matthias Pothmann hat die Recklinghäuser Straße ins Visier genommen. „Der Mehrzweckstreifen zwischen der Einmündung Langehegge und der Gärtnerei ist zu schmal gehalten. Wenn Lkw dort mit hohem Tempo entlangfahren, ist der Sog sehr groß. Das ist gefährlich“, sagt er.

Die Bürgerwerkstatt für die Stadtteile Hüls-Mitte/-Süd, Sinsen und Lenkerbeck findet heute um 18.30 Uhr im Pfarrheim Liebfrauen, Schulstraße 102, statt.

INFO Über welche Straßen, Rad- und Gehwege in Marl ärgern Sie sich. Schreiben Sie uns und senden sie uns Ihre Fotos per E-Mail an: mzredaktion@medienhaus-bauer.de

IHRE MEINUNG

„Täglich verunsichert“

Marl. (Mö) Kaum noch zu erkennen, dass hier einmal ein Radweg eingezeichnet war: Leserin **Jutta Rosin** schickt nach unserem Aufruf in der Marler Zeitung ein Foto von der Pommernstraße. „Das ist ein Radweg in Marl, auf dem ich mich täglich verunsichert fühle, wobei die Liste der kaputten Radwege unendlich ist“, schreibt die Dreweranesin. Sie ist Anwohnerin der Münsterlandstraße. Für Rad- und Autofahrer ist an der Pommernstraße auf dem Asphaltflicken-Teppich dort kaum noch zu erkennen, wo der Radweg verläuft.

„Ich befahre täglich mit meinem E-Bike unter anderem Radwege auf der Langehegge. Ich fühle mich durch den sehr schlechten Zustand der Wege dabei sehr verunsichert und gefährdet“, ergänzt **Elisbeth Rosin**. Die Marlerin ist 83 Jahre alt und wohnt am Lipper Weg.

Mit Blick auf die Bürgerwerkstatt zum Mobilitätskonzept für die Stadtteile Hüls-Mitte, Hüls-Süd, Sinsen und Lenkerbeck die heute Abend, 18.30 Uhr im Gemeindezentrum der Liebfrauenkirche, Schulstraße 102, stattfindet, nimmt Leser **Hubert Danihelka** die Anregung der 17-jährigen **Sarah Schuster** aus Sinsen auf. Die Schülerin regt wie berichtet an, die Kreuzung Halterner Straße, Schulstraße, Bahnhofstraße durch einen Kreisverkehrs zu ent-



An der Pommernstraße sind die weißen Linien, die den Radweg anzeigen, nicht mehr zu erkennen.

schärfen. Hubert Danihelka aus Sinsen unterstützt die Idee. Er weist aber darauf hin, dass bei der Verkehrsplanung auch der weitere Verlauf der Halterner Straße berücksichtigt werden müsse. „Ein zweiter Kreislauf muss an der Kreuzung Halterner Straße, Neulandstraße, Wallstraße gebaut werden“, fordert Danihelka. Wenn dort eine Ampel bleibe, entstehen Rückstaus, fürchtet er.

Kritisch sieht Hubert Danihelka, dass die Ampel derzeit um 22 Uhr ausgeschaltet wird. „Das lädt zum Rasen ein und ist besonders für den Lkw-Verkehr attraktiv, weil sie die A 43 bequem umfahren können und Mautgebühren sparen.“

Kaum Interesse an zweiter Werkstatt

Bürger bemängeln
viele Radwege

Von Claus Pawlinka

Marl. Die Resonanz war enttäuschend. Gerade mal 20 Besucher kamen zur zweiten Bürgerwerkstatt im Dienstagabend ins Rathaus. Anwohner aus der Stadtmitte, Drewer und Brassert konnten dort Anregungen zur Verbesserung der Verkehrssituation in ihrem Umfeld darlegen. Ihre Ideen sollen in das Mobilitätskonzept „Klimafreundlich mobil“ einfließen.

Baudezernentin Andrea Baudek war ein wenig enttäuscht, dass die Resonanz so dürrig ausfiel. Die Auftaktveranstaltung – vier Werkstätten werden insgesamt angeboten – sei besser besucht gewesen.

Trotz der geringen Besucherzahl konnten die Verantwortlichen viele Anregungen und Verbesserungswünsche mitnehmen. Rolf Baier beispielsweise, ein begeisterter Radfahrer, ärgerte sich über den maroden Zustand des Radwegs an der Bonifaziusstraße. Schlaglöcher und Baumwurzeln, die den Asphalt hochheben, würden zur Gefahr für Radler und Senioren werden, die auf den Rollator angewiesen sind. Ähnliche Probleme gebe es auch an der Schachtstraße. Für ihn schlimm: „Die Stadt weiß Bescheid und es tut sich nichts.“

Martin Domnik wünscht sich einen durchgehenden Radweg entlang der Westerholter Straße zwischen Westerholt und Marl, der bis jetzt nur in Teilbereichen existiere.

Die Bürgerwerkstatt für die Stadtteile Hüls-Mitte/-Süd, Sinsen und Lenkerbeck findet heute um 18.30 Uhr im Pfarrheim Liebfrauen, Schulstraße 102, statt.

Lange Wunschliste für ein mobiles Marl

Anwohner der Hülsener Hauptstraßen leiden unter Verkehrslärm

Von Heinz-Peter Mohr

Marl. Eine lange Wunschliste haben Bürger aus Hüls-Nord, Hamm und Sickingmühle für das neue klimafreundliche Mobilitätskonzept. Die Stadtverwaltung entwickelt es mit drei Fachbüros und beteiligt daran Einwohner aller Stadtteile in Werkstätten. 25 Bürger aus dem Marler Norden erklärten am Mittwochabend im Haus der Kulturen, was in ihren Ortsteilen verbessert werden kann. Viele waren Bewohner der Silvertiedlung.

Als Abkürzung genutzt

„Alle nutzen unsere Siedlung als Abkürzung von der Römerstraße in Richtung Schnellstraße“, berichtet Norbert Hüskens, Vorsitzender des Silvert-Siedlervereins: „Je mehr Leute durchrasen, desto mehr gehen die Straßen kaputt und wir müssen die Sanierung bezahlen.“ Tempo-30-Schilder, für deren Aufstellung die Siedler vor 25 Jahren sogar Geld gesammelt hatten, brächten nicht viel – obwohl die Polizei in der Siedlung blitzt. Unbedingt sollte die Stadtverwaltung eine Lösung für das Parkchaos am Merkelheider Weg finden, meint Fredy Körner, Vorsitzender des SSV Marl-Hamm. Der Verein hat dort sein Domizil – in Nachbar-



Geograf David Stumm (l.) vom Büro StadtVerkehr stellte die Planungen für das Mobilitätskonzept vor.

FOTO: HEINZ-PETER MOHR

schaft zweier Schulen, eines Kindergartens und der Stunt and Dance Company: „Da steht Auto an Auto und der Gegenverkehr weiß nicht, wohin“, sagt Fredy Körner. Wie andere Anwohner bemängelt auch er den Zustand des Radwegs an der Römerstraße. An manchen Stellen sei er nicht erkennbar: Begrenzungspfähle wurden mehrfach ausgerissen, Markierungen vom Regen weggeschwemmt. Es gibt also viel zu tun für die Verkehrsplaner. Die Stadt und die Fachbüros hatten bereits Daten bei Verkehrszählungen und

Lärmberechnungen gesammelt. Sie befragten 1000 Haushalte sowie Schüler, die nach Streifzügen durch die Stadtteile mitteilten, was sie störte. Fazit: Römer-, Victoria- und Carl-Duisberg-Straße sind stark mit dem Autoverkehr belastet, die beiden letztgenannten Straßen sind Lärm-Hot-Spots. Dort müssen Anwohner entlastet werden.

Auch von der Bahn erwarten die Stadtplaner Verbesserungen: Die S-Bahn sollte öfter fahren und an Autobahn und Bahnlinie sollte eine Lärmschutzwand errichtet werden.

Wunschliste für ein mobiles Marl ist lang

Anwohner der Hülser Hauptstraßen leiden unter Verkehrslärm.

Von Heinz-Peter Mohr

Hüls/Hamm. Eine lange Wunschliste haben Bürger aus Hüls-Nord, Hamm und Sickingmühle für das neue klimafreundliche Mobilitätskonzept. Die Stadtverwaltung entwickelt es mit drei Fachbüros und beteiligt daran Einwohner aller Stadtteile in Werkstätten. 25 Bürger aus dem Marler Norden erklärten am Mittwochabend im Haus der Kulturen, was in ihren Ortsteilen verbessert werden kann. Viele waren Bewohner der Silvertsiedlung.

„Alle nutzen unsere Siedlung als Abkürzung von der Römerstraße in Richtung Schnellstraße“, berichtet **Norbert Hüsken**, Vorsitzender des Silvert-Siedlervereins: „Je mehr Leute durchrasen, desto mehr gehen die Straßen kaputt und wir müssen die Sanierung bezahlen.“ Tempo-30-Schilder, für deren Aufstellung die Siedler vor 25 Jahren sogar Geld gesammelt hatten, brächten nicht viel – obwohl die Polizei in der Siedlung blitzt.

Anwohner **Benjamin Brand** (36) wünscht eine verlängerte Linksabbiegespur an der Einmündung Römerstraße/Victoriastraße, dort wo der Verkehr sich staut: „Außerdem sollte dort die Ampelschaltung für Fußgänger angepasst werden. Man wartet dort sehr lange.“

Dance Company: „Da steht Auto an Auto und der Gegenverkehr weiß nicht, wohin“, sagt **Fredy Körner**. Wie andere Anwohner bemängelt auch er den Zustand des Radwegs an der Römerstraße. An manchen Stellen sei er nicht erkennbar: Begrenzungspfähle wurden mehrfach ausgerissen, Markierungen vom Regen weggewaschen. Es gibt also viel zu tun für die Verkehrsplaner.



Fredy Körner nervt das Park-Chaos.

Die Stadt und die Fachbüros hatten bereits Daten bei Verkehrszählungen und Lärmrechnungen gesammelt. Sie befragten 1000 Haushalte sowie Schüler, die nach Streifzügen durch die Stadtteile mitteilten, was sie stört.

Fazit: Römer-, Victoria- und Carl-Duisberg-Straße sind stark mit Autoverkehr belastet, die beiden letztgenannten Straßen sind Lärm-Hotspots. Hier müssen Anwohner entlastet werden.

Klaus Michel aus Sicking-

mühle ist zwar mit der Verkehrsführung im Ortsteil zufrieden, bemängelt aber den Zustand der Straßen. Vor allem der Ollenkamp sei voller Schlaglöcher.



Unbedingt sollte die Stadtverwaltung eine Lösung für das Parkchaos am Merkelheider Weg finden, meint **Fredy Körner**, Vorsitzender des SSV Marl-Hamm. Der Verein hat dort sein Domizil – in Nachbarschaft zweier Schulen, eines Kindergartens und der Stunt and

Norbert Hüsken will Rasen bremsen.

Radwege oft zugeparkt

Auch folgende, häufig von Bürgern genannten Hinweise notierten die Planer:

- ◆ An der Hülbergstraße kommt es zu gefährlichen Begegnungen von Radfahrern mit dem Verkehr.
- ◆ Bachackerweg und Loe-mühlenweg sollten saniert werden.
- ◆ An der Ernst-Immel-Realschule konzentriert sich der Verkehr, wenn Eltern ihre Kinder dorthinbringen und abholen.
- ◆ Die Radwege an der Otto-Wels-Straße und am Lipper Weg werden immer wieder zugeparkt.

Auch von der Bahn erwarten die Hammer Verbesserungen: Die S-Bahn-Linie 9 sollte öfter fahren und an Autobahn und Bahnlinie sollte unbedingt eine Lärmschutzwand errichtet werden. Die Petition dafür haben bekanntlich 1015 Hammer unterschrieben.



Geograf **David Stumm** vom Büro StadtVerkehr stellte die Planungen für das Mobilitätskonzept vor. —FOTOS: MOHR

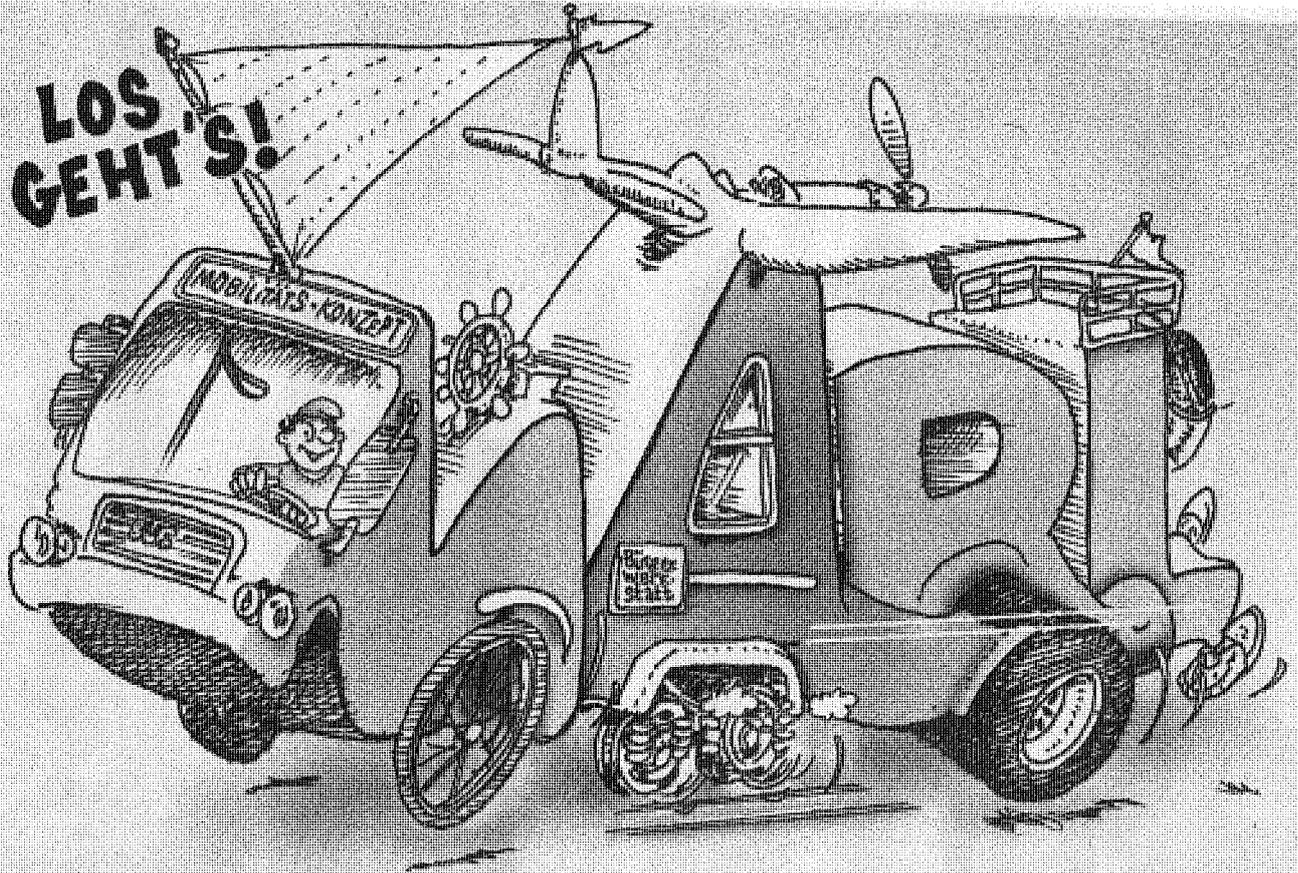
Thema Radverkehr brennt Bürgern unter den Nägeln

Marl. Rund 40 Marlerinnen und Marler waren ins Pfarrheim der katholischen Gemeinde gekommen, um Kritik und Anregungen zu den Stadtteilen Sinsen, Lenkerbeck und Hüls-Süd loszuwerden. Wie berichtet arbeitet das Planungs- und Umweltamt der Stadt mit drei Fachbüros an einer Strategie für klimafreundliche Verkehrsentwicklung in Marl.

Hohe Verkehrsbelastung

Wie an den vorangegangenen Abenden nahm das Thema Radverkehr breiten Raum ein. Weitere Themen der Bürgerwerkstatt waren die hohe Verkehrsbelastung auf der Hauptverkehrsachse Bahnhofstraße/Victoriastraße/Bergstraße sowie von Pendlern zugeparkte Straßen und Gehwege rund um den Bahnhof Sinsen.

Die Bürger aus den Stadtteilen Sinsen, Lenkerbeck und Hüls-Süd vermissen auch ein ausreichendes Netz von Stromladesäulen für E-Bikes und E-Autos. Ihre Vorschläge sowie die der bisherigen Gesprächsrunden werden jetzt ausgewertet. Im Frühjahr 2019 gibt es noch einmal Bürgerwerkstätten. Mitte des Jahres soll das neue Leitbild zur Mobilität in Marl vorgestellt werden.



Marl macht mobil: Wie sind Marler in der Zukunft in der Stadt unterwegs? Diese Frage möchte die Stadtverwaltung nicht nur in Zusammenarbeit mit drei Planungsbüros beantworten. Sie holte auch die Bürger ins Boot, die in vier Bürgerwerkstätten Anregungen und Wünsche geäußert haben.

—KARIKATUR: ULRICH QUESTE

„Die Kreuzung ist eine Katastrophe“

In der vierten und letzten Bürgerwerkstatt zur Mobilität in Marl ging es um Lärm, Radwege, Parkplätze und den Kreisverkehr an der Halterner Straße.

Von Martina Möller

Sinsen. Sarah Schuster ist mit ihrer Initiative für den Bau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Halterner Straße/Schulstraße/ Bahnhofstraße erfolgreich. 510 Unterschriften hat die 17-Jährige bereits gesammelt. Seitdem unsere Zeitung in dieser Woche über ihre Petition für den Kreisverkehr an der Gefahrenkreuzung berichtet hat, steht ihr Telefon kaum noch still.

„Viele Anrufer wollen mich unterstützen“, sagt die junge Sinsenerin. Auch das Medieninteresse ist groß. Für ihr Anliegen wollte die 17-Jährige am Donnerstagabend im Gemeindezentrum Liebfrauen werben. Dort stand die letzte der vier Bürgerwerkstätten zum Mobilitätskonzept

für Marl „Klimafreundlich mobil“ auf dem Programm.

Sarah Schusters Einsatz für mehr Sicherheit auf der Straße fand Zustimmung und landete als Forderung vieler an der Themenwand. Auch Maren Thewes unterstützt den Vorschlag. Sie wohnt an der Bahnhofstraße. „Ich nutze die Kreuzung als Fußgängerin, Rad- und Autofahrerin. Sie ist eine Katastrophe. Ich habe selbst dort mehrere gefährliche Situationen erlebt“, berichtete die Marlerin. Vor allem überhöhte Geschwindigkeit sei ein Problem. „In der Kurve der Bahnhofstraße gilt noch Tempo 30, danach geben die Autofahrer Gas und rasen mit 70, 80 oder 90 Sachen auf die Kreuzung zu.“

Rund 40 Marlerinnen und Marler waren ins Pfarrheim



Gut besucht war die Bürgerwerkstatt zum Thema Mobilität in Marl am Donnerstag in Sinsen.



Sarah Schuster stellt Marls Baudezernentin Andrea Baudek (Mitte) ihre Petition vor. Katja Wehrland von CityInfo TV filmt das Gespräch.

—FOTOS: MARTINA MÖLLER

der katholischen Gemeinde gekommen, um Kritik und Anregungen zu den Stadtteilen Sinsen, Lenkerbeck und Hüls-Süd loszuwerden. Wie berichtet arbeitet das Planungs- und Umweltamt der Stadt mit drei Fachbüros an einer Strategie für klimafreundliche Verkehrsentwicklung in Marl.

Wie an den vorangegangenen Abenden nahm das Thema Radverkehr breiten Raum ein. Weitere Themen waren die hohe Verkehrsbelastung auf der Hauptverkehrsachse Bahnhofstraße/Victoriastraße/Bergstraße sowie von

Pendlern zugeparkte Straßen und Gehwege rund um den Bahnhof Sinsen. Die Bürger vermissen auch ein ausreichendes Netz von Stromladesäulen für E-Bikes und E-Autos. Ihre Vorschläge werden jetzt ausgewertet. Im Frühjahr 2019 gibt es noch einmal Bürgerwerkstätten. Mitte des Jahres soll das neue Leitbild zur Mobilität in Marl vorgestellt werden.

INFO Ihre Petitionslisten übergibt Sarah Schuster am Dienstag, 16. Oktober, im Rathaus, an die Baudezernentin Andrea Baudek.

ZAHL DES TAGES

510 Unterschriften hat die 17-jährige Sarah Schuster bereits gesammelt. Sie möchte, dass ein Kreisverkehr an der Kreuzung Halterner Straße/Schulstraße/Bahnhofstraße gebaut wird.

Daten zur Luftqualität sind unvollständig

MARL. In Marl wird die Belastung durch Stickoxide und Feinstaub nicht gemessen. Experten erwarten hier keine Überschreitung von Grenzwerten.

Von Heinz-Peter Mohr

Großstädte wie Hamburg, Frankfurt und Stuttgart müssen für mehrere Straßen Diesel-Fahrverbote verhängen. In Marl und im Kreis stehen keine Fahrverbote bevor. Unsere Leser wollen nun wissen, ob es überhaupt Daten über die Stickoxid- und Feinstaubbelastung in Marl gibt.

? Wie wird die Luftqualität in Marl gemessen?

! Seit 1980 steht eine Messstation des Landesumweltamts auf dem Gelände des Kindergartens an der Alten Straße in Sickingmühle. Sie misst aber nur die Ozon-Belastung in Marl. Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub-Werte werden nicht registriert.

? Warum nicht?

! Weil es in Marl keine Hotspots (= Brennpunkte) gibt, sagt Birgit Kaiser de Garcia, Sprecherin des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV): „Hier erwarten wir keine Grenzwert-Überschreitungen.“ Die Messgeräte würden an 172 Orten eingesetzt dort, wo Experten die höchste Belastung vermuten.

? Wie stark ist Marl mit Feinstaub belastet?

! Bei Feinstaub habe es in ganz NRW seit 2014 keine Überschreitung der EU-Grenzwerte gegeben, selbst an der Kurt-Schumacher-Straße in Gelsenkirchen nicht, die als absoluter Hotspot galt. Feinstaub entstehe durch Dieselruß, durch Verbren-

nung beim Reifenabrieb, aber auch in Industrie und Landwirtschaft, erklärt Birgit Kaiser de Garcia. Nach der Verschärfung der Umweltzonen im Jahr 2013 mussten Dieselfahrer, die keine grüne Plakette hatten, ihr Fahrzeug nachrüsten oder sogar austauschen. Der Erfolg sei seit 2014 messbar, sagt Kaiser de Garcia. Wenn sogar an Brennpunkten die Grenzwerte unterschritten werden, seien sie woanders auf jeden Fall geringer.

? Und wie steht es um die Belastung mit Stickoxiden?

! Sie wird als kritisch bewertet, ist ein großräumiges Problem im Ballungsraum Rhein-Ruhr. Die Belastung entsteht in Ballungszentren mit Straßenschluchten, starkem Verkehr und wenig Luftaustausch. Grenzwertüberschreitungen gab es nach dem letzten aktuellen Jahresbericht für Luftqualität von 2016 an Messstellen in Gladbeck und Gelsenkirchen. Um die Belastung für Marl grob

abzuschätzen, könnte die Stadtverwaltung die Software IMMISluft verwenden. Allen Kommunen wird sie vom Landesumweltamt zur Verfügung gestellt. Gibt man Daten über die Bebauung und Verkehrsstärke am Ort ein (ermittelt bei Verkehrszählungen), dann wird die Belastung über ein Modell hochgerechnet. Falls dabei hohe Werte festgestellt werden, sind die Städte aufgefordert, das Umweltamt zu unterrichten – damit es die Standorte in seine Messplanung aufnimmt.

? Könnte auch die Stadt Marl Fahrverbote aussprechen?

! Ja, aber nur auf städtischen Straßen. Dazu sah sie bisher keinen Anlass, da es bisher keine Hinweise auf eine erhöhte Belastung gibt. „Marl gehört nicht zum Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, hier gibt es keine Umweltzone“, sagt Stadtsprecher Rainer Kohl. Trotzdem würden sich die Verkehrsplaner die Software IMMISluft jetzt genauer ansehen.

DAS THEMA: Radwege in Marl



Radeln auf der Buckelpiste: Viele Radwege in Marl bergen Gefahren. Unser Foto zeigt die Schachtstraße in Alt-Marl, wo Baumwurzeln den Asphalt hochdrücken. Für Radler können solche „Stolperfallen“ gefährlich werden. —FOTO: RALF DEINL

Zu viele Stolperfallen für Fahrradfahrer

Marler Zeitung vom 16.10.2018

MARL. Unsere Leser und Fotograf Ralf Deinl waren in Marl unterwegs und haben zahlreiche Punkte im Radwegesystem der Stadt gefunden.



Vier Zentimeter hohe Beulen im Radweg. Das kann Fahrradfahrer schnell ins Straucheln bringen. Das Bild wurde an der Schachtstraße in Brassert aufgenommen. —FOTO: RALF DEINL



Ein Krater bremst Radfahrer an der Römerstraße in Hüls in Richtung Carl-Duisberg-Straße aus. Unser Leser Manfred Krüger fährt die Strecke regelmäßig. —FOTO: MANFRED KRÜGER

Von Martina Möller

In allen Bürgerwerkstätten zum Thema Mobilitätskonzept der vergangenen Woche war das Radfahren in Marl ein zentrales Thema. Auf der langen Wunschliste vieler Marlerinnen und Marler für eine klimafreundliche Verkehrsentwicklung steht ganz oben das Radfahren auf gut ausgebauten Wegen.

Derzeit ist die Bestandsaufnahme quer durch alle Stadtteile allerdings ernüchternd. Schlaglöcher, zugesperrte Radwege und immer wieder gefährliche Begegnungen zwischen Radlern und Autofahrern, so die am häufigsten geäußerten Kritikpunkte. „Wenn mein Mann mit dem Rad zu seinem Arbeitsplatz im Chemiepark fährt, hat er auf dem Weg einige Gefahrenstellen zu überwinden“, sagt zum Beispiel Sabine Bo-

rowiak aus Marl-Sinsen. Dazu gehören zum Beispiel die Sinsener Bahnhofsunterführung, aber auch die Zufahrten zu den Discountern entlang der Bahnhof- und der Victoriastraße.

Die Stadtverwaltung entwickelt derzeit mit drei Fachbüros ein Mobilitätskonzept unter dem Leitmotiv „Klimafreundlich unterwegs“. In der vergangenen Woche hatten Marler in vier Bürgerwerkstätten Gelegenheit, Kritik und Anregungen zu äußern. Ihre Eingaben werden jetzt ausgewertet. Im Frühjahr 2019 soll es erneut eine Bürgerbeteiligung geben. Im Sommer soll der Rat das neue Mobilitätskonzept verabschieden.

INFO Die Marler Zeitung ist an Ihrer Meinung interessiert. Schreiben Sie uns und senden Sie uns Ihre Fotos: mzredaktion@medienhaus-bauer.de



Aus dem Radweg wurde irgendwann ein Parkstreifen gemacht. Dieses Foto entstand an der Schulstraße in Marl-Sinsen. —FOTO: RALF DEINL



„Der Bürgersteig an der Westfalenstraße in Drewer ist eine Zumutung. Ob mit Rollator oder Kinderwagen einfach schrecklich“, schreibt und zeigt Hans-Peter Stachurski.



Berg- und Talfahrt auf der Hülsbergstraße in Lenkerbeck. Auch hier finden Radfahrer keinen intakten Radweg vor, wie dieses Foto zeigt. —FOTO: RALF DEINL

BRIEFE AN DIE REDAKTION

Zunehmende Verwahrlosung

— Von: Gerd Wahlers, Marl

Der Fahrradweg auf der stadtauswärts liegenden Seite der Straße Langehegge, befindet sich weitgehend in einem Zustand zunehmender Verwahrlosung. Lediglich ein Teilstück des asphaltierten Fahrradweges auf der Westseite des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Teilstückes, zwischen dem Verkehrskreisel Langehegge/Breddenkampstraße bis kurz hinter der Einmündung Immenkamp, kann als akzeptabel gelten, denn hier wurde im Zuge der Einrichtung des genannten Verkehrskreisels sowohl die Fahrstraße als auch der Fahrradweg neu asphaltiert. (Das sind etwa 300 Meter von mehr als drei Kilometern).

Der Zustand des Reststückes weist derartige Mängel auf, dass hier die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet ist; es gibt zentimeterhohe bis handbreithohe Aufwölbungen, die sowohl quer als auch schräg zur Fahrtrichtung verlaufen sowie scharfkantige und zentimetertiefe Ausbrüche, zum Teil in einer Form und Größe, die das Einstellen eines Fahrrad-Vorderrades zum Zwecke des Parkens erlauben würden.

Hier Abhilfe zu schaffen, ist

dringend notwendig, denn dieser Fahrradweg wird besonders häufig von Schulkindern benutzt, die aus dem Umfeld der Straße Langehegge zu den beiden Gymnasien ASG/GSG und GiL mit ihren Fahrrädern unterwegs sind.

Nun handelt es sich bei der Straße Langehegge um eine beiderseitig mit mehr oder weniger alten Bäumen, in der Hauptsache Eichen, gesäumte Straße und es ist zu erwarten, dass ein Fahrradweg, der in unmittelbarer Nähe an derartigen Bäumen vorbeiführt, bei welcher Bedeckung auch immer, alsbald wieder durch die naturgemäß flach verlaufenden Wurzeln dieser Bäume oberflächlich verformt oder schließlich aufgebrochen werden wird.

Hier ist Expertenwissen gefragt und ein Konzept, das gewährleistet, dass ein Fahrradweg nicht, durch Baumwurzeln verursacht, zwangsläufig in kurzen Intervallen saniert werden muss.

Übrigens: Flachwurzeln Bäume unmittelbar an den Rand eines Fahrradweges zu pflanzen, oder einen Fahrradweg unmittelbar neben flachwurzeln Bäume anzulegen, kann man durchaus als einen Schildbürgerstreich bezeichnen.

„Ein Dauerärgernis für viele“

— Von: Carsten Reul, Marl

Hiermit möchte ich als leidenschaftlicher Fahrradfahrer meinen Unmut über den Zustand der Marler Fahrradwege hinweisen.

Speziell die an meine Wohnung angrenzende Schachtstraße, nicht nur aufgrund des Fahrradweges, ein Dauerärgernis für viele ansässige Marler Bürger bzw. Verkehrsteilnehmer.

Da ich mit meiner Kritik an der genannten Sachlage weiß Gott nicht alleine dastehe, möchte ich Sie als örtliche Presse in diesem Zusammenhang auf den „Fahrradklima-Test“ hinweisen. Der Fahrradklimatest geht noch bis November und wird für ein entsprechendes Ranking der Städte allgemein ausgewertet.

Jeder Bürger bzw. Fahrradfahrer kann sich via Internet (auch per Smartphone) an dieser Fragebogenaktion beteiligen, um seinen Unmut den Verantwortlichen der Stadt kundzutun.

Sinn der ganzen Aktion ist es, dass das Thema „Fahrradfreundliche Stadt“, ohnehin seit Jahren der Stadt Marl aberkannt, nicht einfach unter den Tisch gekehrt wird und sich vielleicht eine Bürgerschaft dagegen organisiert.

@ Anm. d. Redaktion: Wie sie das Fahrradfahren in ihrer Stadt beurteilen, können Bürgerinnen und Bürger beim ADFC-Fahrradklima-Test bis 30. November mitteilen: www.fahrradklima-test.de/

Desolate Buckelpiste

— Von: Karl-Heinz Berger

Desolate Verhältnisse auf der Friedhofstraße in Polsum. Unzumutbar mit einem Rad über diese Buckelpiste zu fahren. Bitte einmal ausprobieren, aber ohne Kind (zu gefährlich bei den Schlaglöchern).

Kommen Freunde zu Besuch: Was habt ihr denn für Straßen? Es gilt doch das Verursacherprinzip. Seit Jahren mehr Verkehr durch die Bäuerliche (Raiffeisen). Unter der Bürgermeisterin Uta Heinrich wurde einmal ein Trassenbau vorgeschlagen. Wie so oft ist

nichts passiert, außer mehr Verkehr auch in den defekten Nebenstraßen. Zur Zeit wird die Friedhofstraße saniert. Sanierung für den anderen Bereich der Straße in Richtung Bertlich wäre doch mal eine Maßnahme. Immer im Kopf ... - Verursacherprinzip!

Der Winter steht vor der Tür. Immer wurden nur die Schlaglöcher ausgefüllt. Wo soll das denn hinführen? Ich wundere mich über gar nichts mehr. Geht nicht, kein Geld da, heißt es ja wohl in diesem so reichen Land. (Der Leserbrief wurde redaktionell gekürzt).

Weite Strecken für Elektrobusse

HERTEN. Die Vestische geht im Sommer in den Praxistest mit einem E-Fahrzeug. Trotzdem ist das Unternehmen überzeugt davon, dass der Kreis Recklinghausen mit Dieselbussen ökologisch und ökonomisch besser fährt.

Von Michael Wallkötter

Die Vestische betreibt 161 Buslinien. Auf den meisten dieser Strecken (78 Prozent) legen die Wagen 250 bis 400 Kilometer zurück, ehe sie wieder das Depot ansteuern. Vor allem im Norden des Kreises RE haben die Fahrer weites Land vor sich. Für Elektro-Busse mit begrenzten Batteriekapazitäten ist das Bedienungsgebiet der Vestischen deshalb eher kein geeignetes Terrain. Diese Auffassung vertreten jedenfalls Martin Schmidt, Geschäftsführer des Nahverkehrsunternehmens, und Aufsichtsratsvorsitzender Cay Süberkrüb, Landrat des Kreises RE. Die neue EU-Richtlinie, die bei der Beschaffung von Neufahrzeugen feste Quoten für emissionsfreie Fahrzeuge vorgibt, hinterlässt bei beiden jedenfalls große Fragezeichen.

Gleichwohl wird die Vestische ab Sommer mit einem eigenen Elektrobuss in den Praxistest gehen. Rollen wird dieser auf der Linie 979 von Bottrop nach Oberhausen-Sterkrade. Es ist ein Gemeinschaftsprojekt mit dem Oberhausener Verkehrsunternehmen Stoag, das auf der Linie ebenfalls Elektrobusse einsetzen will. Für die Vestische ist das Projekt kostenneutral. Das E-Fahrzeug ist mit 533.000 Euro zwar mehr als doppelt so teuer wie ein Standard-Bus. Da der Bund (129.000 Euro) und die Stadt Bottrop (194.000 Euro) sich beteiligen, verbleibt für die Vestische nur ein Anteil, der dem Kauf eines Dieselfahrzeugs entspricht (211.000 Euro). Darüber hinaus kann die Vestische die Ladesäule der Stoag (200.000 Euro) kostenlos nutzen. „Wir müssen nur den Strom bezahlen“, sagt Schmidt.

Die Linie, die im 20-Minuten-Takt bedient wird, hat einen Umlauf von 18 Kilometern. Am Wendepunkt in Sterkrade haben

die Busse zwölf Minuten Aufenthalt, um aufzuladen. Um die Lithium-Eisenphosphat-Batterie zu schonen, soll nur die Hälfte ihrer Kapazität genutzt werden. Damit kommt der Bus nach Angaben der Vestischen 34 Kilometer weit – wenn es draußen nicht zu kalt ist. Das Nahverkehrsunternehmen gibt der Batterie eine Lebensdauer von fünf bis sieben Jahre. Dann müsse sie zum Preis von 127.000 Euro ersetzt werden.

Nach Einschätzung der Vestischen gibt es weitere Argumente, die gegen E-Busse sprechen. Die Fahrgastkapazität liege um 20 bis 30 Prozent unter der des Dieselsebusses. „Das heißt, wir müssten mehr Fahrzeuge auf die Linien schicken, um den Betrieb aufrechtzuerhalten“, rechnet Martin Schmidt vor. Auch bei der Zuverlässigkeit seien Abstriche zu machen. Die Stoag, die seit 2015 E-Fahrzeuge testet, hat entsprechende Erfahrungen gemacht. Die Verfügbarkeit ihrer E-Busse lag bei durchschnittlich 56 Prozent. Bei Dieselsebussen garantieren die Hersteller hingegen eine Verfügbarkeit von 97 Prozent.

Brennstoffzellen-Busse sind eine Alternative

Wegen des weiten Bedienungsgebietes ist auch der Brennstoffzellen-Bus eine Alternative für die Vestische. Diese mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeuge haben eine deutlich größere Reichweite als Batterie-Busse und gelten ebenfalls als emissionsfrei. Eine Wasserstoff-Pipeline des Unternehmens Air Liquide zwischen den Chemiestandorten Leverkusen und Marl verläuft genau in der Nähe des Hertener Betriebshofes der Vestischen. „Wir sind im Gespräch darüber, wie wir diese für eine Wasserstoff-Tankstelle nutzen können“, berichtet Schmidt. Allerdings seien auch Brennstoffzellen-Busse technisch



An dieser Ladesäule der Stoag in Oberhausen-Sterkrade wird die Vestische ihren E-Bus, der im Sommer in den Regelbetrieb geht, aufladen. Die Säule kostet 200.000 Euro.

—FOTO: FABIAN STRAUCH / FUNKE FOTOSERVICES

AUF EIN WORT

So wird das nichts



Von Michael Wallkötter

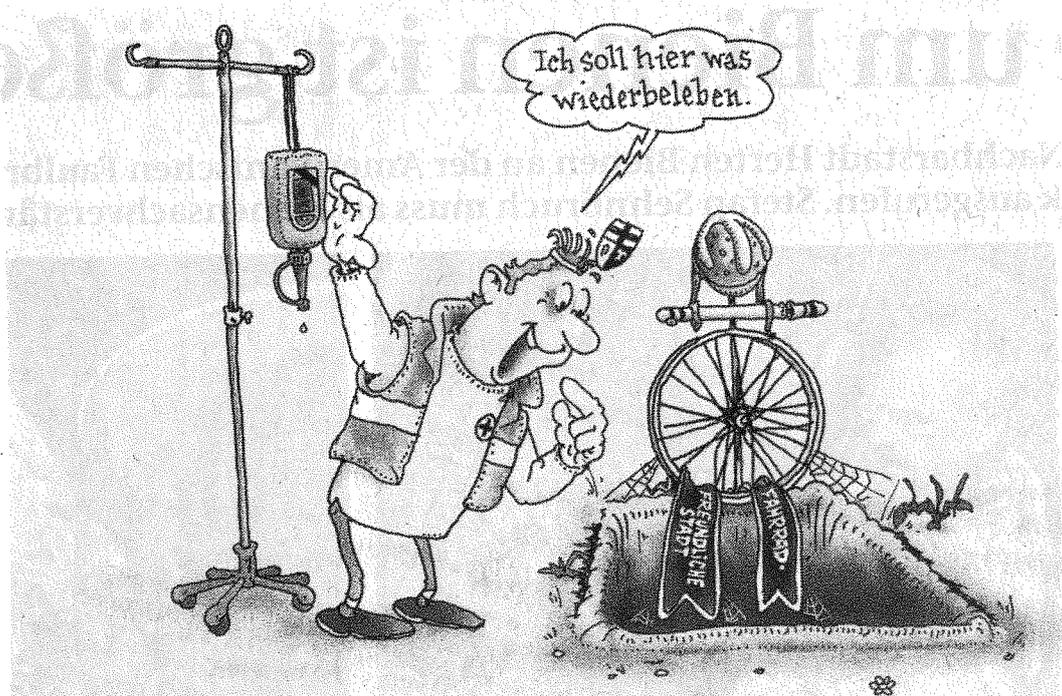
Nach vielen Jahren des Sparens ist die Nahverkehrsleistung der Vestischen 2018 erstmals wieder ausgewei-

tet worden. Die Motivation dahinter ist klar: Wer Autofahrer in Bus und Bahn locken will, muss attraktive Angebote machen. Doch zur Verkehrswende gehört noch mehr als dichtere Takte und bessere Anschlüsse: Busbeschleunigungsspuren, Barrierefreiheit oder elektronische Echtzeit-Anzeigen an Haltestellen zum Beispiel. Das alles kostet viel Geld. Die kommunalen Gesellschafter gehen mit ihren Zuschüssen für die Verluste ein-

fahrende Vestische (2018: 25 Mio. Euro) an die Schmerzgrenze. Was soll dem Steuerzahler noch zugemutet werden?

Jetzt „beglückt“ die EU die Nahverkehrsunternehmen auch noch mit Zwangsquoten für E-Busse. Dabei sind Dieselsebuse nur für vier Prozent des Stickoxid-Ausstoßes verantwortlich. Egal wer am Ende die Zeche zahlt. So wird das nichts mit der Verkehrswende!

Marler Zeitung vom 27.04.2019



An den Tropf muss die Stadt Marl beim Thema „Fahrradfreundlichkeit“. Nach schlechten Noten im bundesweiten Ranking sollen die Bedingungen fürs Radeln in der Stadt jetzt wieder besser werden. —KARIKATUR: ULRICH QUESTE

Marler Zeitung vom 27.04.2019

Intelligente Ampelsteuerung gesucht

Marls Verkehrsrechner ist veraltet. Es gibt keine Bauteile und Updates mehr.

Von Heinz-Peter Mohr

Marl. Die Stadtverwaltung lässt ihren Verkehrsrechner und die Steuerung ihrer Ampelanlagen überprüfen. Der Rat hatte dafür knapp 60.000 Euro zusätzlich bereitgestellt.

Im Rahmen des klimafreundlichen Mobilitätskonzeptes (siehe Info) will die Stadt feststellen, wie der Verkehr über Ampeln zeitgemäß und intelligent gesteuert werden kann. So sollen Schadstoffe und Lärm verringert werden.

Der Marler Verkehrsrechner war vor knapp 20 Jahren der erste Verkehrsrechner der „intelligenten Art“ im Ruhrgebiet, so das Planungsamt. Doch einige elektrische Bauteile sind mittlerweile auf dem Weltmarkt nicht mehr erhältlich. Die Softwarepakete der Firma Siemens wurden auf der Plattform Windows 2000 aufgesetzt, die seit Jahren von Microsoft nicht mehr weiterentwickelt wird. Updates können nicht mehr aufgespielt werden.

Deshalb steht die Entscheidung an, ob der Marler Verkehrsrechner gegen einen neuen ausgetauscht werden soll, oder ob es andere Alternativen gibt.

Signalplanung sei eine hoch spezialisierte Nische der Ingenieurwissenschaften, erklärt das Planungsamt. Nur ein professionelles Planungsbüro könne die Untersuchung rechnergestützt leisten.

Baudezernentin Andrea Baudek kündigte an, dass das neue Signalanlagenkonzept

INFO

Das Marler Mobilitätskonzept

Die Stadt arbeitet mit drei Fachbüros aus Dortmund, Hilden und Bergisch-Gladbach an einem Mobilitätskonzept unter dem Titel „Klimafreundlich mobil“. Ziel ist eine langfristige koordinierte Verkehrsplanung in Marl. Neben einem Lärmaktionsplan und dem Programm „Mehr Freiraum für Kinder“ sind die Analyse des Verkehrsnetzes, Verkehrszählungen, Datenerhebungen, der Aufbau eines Verkehrsmodells und die Erstellung einer Energie- und CO2-Bilanz Teile des Konzepts. Die Untersuchung soll Mitte dieses Jahres fertig sein. Gefördert wird sie unter anderem vom Bundesumweltministerium und der Nationalen Klimaschutz-Initiative.

noch vor den Sommerferien Thema im Rat sein soll.

Die Wählergemeinschaft Die Grünen wünscht, dass die Stadt in dem neuen Konzept dem fließenden Autoverkehr keinen Vorrang gibt: „Staus entstehen durch viele Autos, durch zu langsames und zu schnelles Fahren“, sagt ihr stellvertretender Fraktionsvorsitzender Johannes Westermann. „Es ist wichtig, dass wir auf einen neuen Verkehrsrechner setzen und nicht vor jeder roten Ampel >Verkehrschao< stöhnen.“

LOKALES

Überholt

Der Marler Verkehrsrechner – vor 20 Jahren einer der intelligentesten seiner Art – ist überholt. Bauteile und Updates gibt es nicht mehr. Was nun? → Seite 3

Elektro-Busse machen Nahverkehr noch teurer

KREIS RE. Neue EU-Richtlinie zwingt auch die Vestische, im großen Stil umzurüsten. Das Unternehmen bezweifelt den ökologischen Nutzen.

Von Michael Wallkötter

Wird Busfahren demnächst noch teurer? Eine neue Richtlinie der Europäischen Union (EU) zwingt Nahverkehrsunternehmen zum Umstieg auf E-Mobilität. Das ist nach Einschätzung von Fachleuten mit hohen Investitionen und Kosten für den ohnehin defizitären öffentlichen Nahverkehr verbunden. Und die Ökobilanz werde dabei nicht verbessert, sagt Martin Schmidt, Geschäftsführer der Vestischen in Herten.

Die „Clean Vehicles Directive“ (CVD) ist vor Ostern vom EU-Parlament verabschiedet worden. Die Richtlinie, die innerhalb von 24 Mo-

naten in den Staaten umgesetzt werden muss, macht klare Vorgaben: Bis 2025 müssen mindestens 22,5 Prozent aller Busse, die neu angeschafft werden, emissionsfrei fahren. Danach (bis 2030) steigt die Quote auf 32,5 Prozent. Diese Voraussetzungen erfüllen nur Batterie-, Oberleitungs- oder Brennstoffzellen-Busse.

Städtetag: Nur wenige marktreife Modelle

Der Aufsichtsrat der Vestischen steht jetzt vor strategischen Entscheidungen: Batterie oder Brennstoffzelle? Mit beiden Alternativen lässt sich nach Einschätzung von Geschäftsführer Schmidt ein zuverlässiger Linienbus-Betrieb derzeit nicht gewährleisten.

Auch der Deutsche Städtetag verweist darauf, dass es nur wenige marktreife Modelle für emissionsfreie Busse gebe. Schmidt, der sich im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) an vorderster Front mit dieser Thematik beschäftigt, rechnet u. a. wegen der Störungsanfälligkeit mit 40 Prozent höheren Betriebskosten für E-Fahrzeuge. Die Hochschule Landshut kommt in einer Studie zu dem Ergebnis, dass der „Ausschluss der hoch sauberen Verbrennungsmotortechnik unter ökologischen und erst recht ökonomischen Gesichtspunkten nicht gerechtfertigt“ sei.

Tatsächlich sind E-Busse in der Anschaffung doppelt so teuer wie Diesel-Standardbusse. Hohe Investitionen in die Lade-Infrastruktur sind ebenfalls erforderlich. Für das gesamte Paket gibt es allerdings (noch) hohe staatliche Zuschüsse. Fahrpreiserhöhungen als Konsequenz der E-Offensive oder zusätzliche Belastungen der kommunalen Gesellschafter lehnt der Aufsichtsratsvorsitzende der Vestischen, Landrat Cay Süberkrüb (SPD), grundsätzlich ab. „Die Mehrkosten werden Bund und Land auffangen müssen“, fordert er.

Die Stadtwerke Münster, die schon seit 2015 E-Busse im Stadtgebiet einsetzen, sehen der neuen EU-Richtlinie gelassen entgegen. „Wir beabsichtigen sowieso, unseren Fuhrpark bis 2030 komplett auf Batterie- und Wasserstoffbusse umzustellen“, sagt Unternehmenssprecher Florian Adler. Rund 100 Fahrzeuge sollen angeschafft werden. Im Herbst 2018 haben die Stadtwerke bereits fünf neue E-Busse erhalten. „In den drei Jahren hat sich in Sachen Zuverlässigkeit, Qualität und Reichweite sehr viel verbessert“, betont Adler.

Ob E-Fahrzeuge tatsächlich klimafreundlicher sind als moderne Dieselmotoren, darüber streiten die Experten – u. a. weil der Strom für die E-Automobile noch zum großen Teil in Braun- und Steinkohlekraftwerken erzeugt wird. Statt einer E-Zwangsquote fordert Vestische-Geschäftsführer Martin Schmidt höhere Investitionen in die Attraktivität des Nahverkehrs, um Autofahrer zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen: „Das wäre ein echter Gewinn fürs Klima, aber dafür wird dann kein Geld mehr vorhanden sein.“

➔ Weite Strecken: Seite 15

DATEN UND FAKTEN

25 Mio. Euro Verlust

◆ Die neue EU-Richtlinie verlangt, dass die höheren Kosten durch den Umstieg auf „saubere“ Busse nicht durch höhere Fahrpreise oder Angebotsreduzierungen kompensiert werden dürfen. Doch genau das befürchtet der Deutsche Städtetag.

◆ Die Gesellschafter der Vestischen (Kreis RE, Bottrop, Gelsenkirchen) gleichen die Verluste des Nahverkehrsunternehmens aus. 2018 waren das 25 Mio. Euro. Zusätzliche Investitionen und Kosten durch E-Fahrzeuge könnten dieses Defizit noch höher ausfallen lassen.

Gesucht: die fleißigsten Radler

Fürs Klima und für den Spaß an der Freud



Insgesamt 179 Marler waren 2018 beim „Stadtradeln“ aktiv.

Foto: ST

Aktiver Klimaschutz, Spaß im Team und die Chance auf attraktive Sachpreise: Das verspricht auch in diesem Jahr das „Stadtradeln“.

Vom 25. Mai bis 14. Juni steigen Marler Bürger, Kommunalpolitiker und Mitarbeiter der Stadtverwaltung auf das Fahrrad und messen sich in einem klimafreundlichen Wettbewerb. Die Anmeldung ist ab sofort möglich.

Ziel der bundesweiten Kampagne ist es, gemeinsam möglichst viele Kilometer mit dem Rad zurückzulegen und so CO₂ einzusparen. Die Stadt beteiligt sich im Verbund mit 15 weiteren Kommunen der Metropolregion Ruhr zum

dritten Mal an der Aktion des Klima-Bündnisses und sucht motivierte Mitstreiter. Jeder, der in Marl wohnt, arbeitet, zur Schule geht, oder einem lokalen Verein angehört, kann sich unter www.stadtradeln.de/marl registrieren und einem Radlerteam beitreten.

Nach Ablauf der 21-tägigen Aktion ermittelt die Stadtverwaltung die fleißigsten Fahrradfahrer und belohnt sie für ihr Klimaschutz-Engagement mit Sachpreisen. Zusätzlich werden unter allen Teilnehmern weitere Sachpreise verlost, denn auch kleine Beiträge sind wichtige Schritte auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Mobilität.

Mit dabei ist auf jeden Fall Baudezernentin Andrea

Baudek. Als leidenschaftliche Radfahrerin wird sie das städtische Team „Bauturm“ anführen. „Das Fahrrad ist in meinem Alltag ein häufiger Begleiter. Gerade bei Strecken durch die Stadt lasse ich das Auto gern stehen und trete lieber in die Pedale.“

Mindestens einen Konkurrenten gibt es schon: Klimaschutzmanager Michael Klement hat ein offenes Team für alle Interessierten ins Leben gerufen. Weitere Teams können von jedem Teilnehmer selbst gegründet werden.

Rekordhalter von 2018 ist übrigens der Kinderschutzbund Marl mit 9168 gefahrenen Kilometern. Die beste Einzelleistung erradelte Winni Stapper mit 1293 Kilometern.

Verkehrskonzept schneller entwickeln

Die BürgerUnion Marl steckt Ziele ab und bestätigt ihren Vorstand.

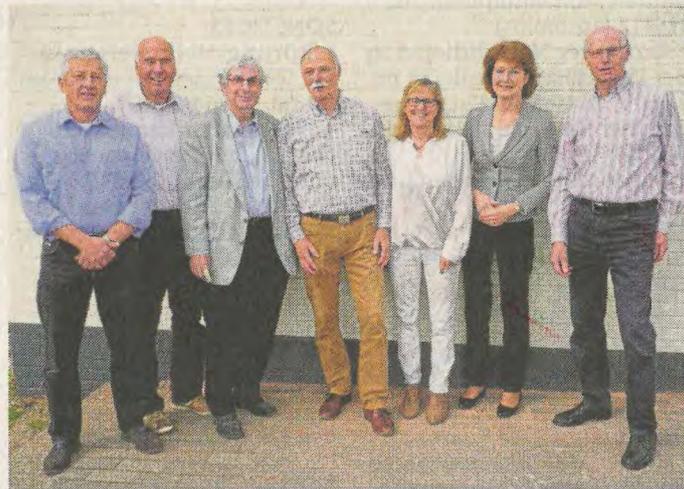
Marl. Die BürgerUnion Marl (BUM) will ein mittelfristig angelegtes Verkehrskonzept für Marl zur Ergänzung des Mobilitätskonzepts, das zurzeit bereits entwickelt wird. Beim Mobilitätskonzept handelt es sich eher um eine Zukunftsvision für 2035, so die Begründung.

Auf ihrer Jahreshauptversammlung steckten die Mitglieder der BUM weitere politische Aufgaben fest. Dazu gehört eine klare Planung für den Ost - West Verkehr durch Marl (von Sinsen bis Polsum), die auf die Bedürfnisse aller Marler Bürger abgestellt ist. Die BUM fordert außerdem ein Sofortprogramm zur Instandhaltung von Straßen, Rad- und Gehwegen. Außerdem wollen die BUM-Vertreter eine aussagekräftige

Schulentwicklungsplanung und ein Programm, um kurzfristig ausreichend Kitaplätze sicherzustellen.

Positiv bewertete der BUM-Vorsitzende Adolf Nadrowski die Arbeit der Marler Wirtschaftsförderung. Kritik gibt es unter anderem an den Kosten der Rathaussanierung.

Turnusmäßig stand die Vorstandswahl auf der Tagesordnung. Wiedergewählt wurden: Adolf Nadrowski (Vorsitzender), Horst Andes (Stellvertreter), Barbara Danda-Ohrenberg und Uta Heinrich (Geschäftsführung), Jörg Dorka und Dr. Friedrich Heinrich (Schriftführung), Renate Herrmann und Jörg Friedrich (Kasse), Reinhold Rösner (Beisitzer). Kassenprüfer sind Brigitte Andes und Berthold Hutmacher.



In den Vorstand gewählt wurden (v. l.): Jörg Friedrich, Berthold Hutmacher, Reinhold Rösner, Horst Andes, Renate Herrmann, Uta Heinrich und Adolf Nadrowski. —FOTO: PRIVAT

Marler Zeitung vom 01.05.2019

In Zukunft klimafreundlich?

**Planer laden zur Diskussion
über das Mobilitätskonzept ein.**

Marl. Mit einer Befragung von 3000 nach dem Zufallsprinzip ausgewählten Marler Haushalten begann im September 2017 die Arbeit an einem neuen Mobilitätskonzept für die Stadt Marl. Nach mehreren Bürgerwerkstätten, in denen Marlerinnen und Marler ihre Vorschläge einbringen konnten, haben drei Planungsbüros die Anregungen und Vorschläge ausgewertet und weitere Daten erhoben. Das Konzept steht unter der Überschrift „Klimafreundlich mobil“.

Jetzt präsentieren die Planer ihre Vorschläge für die Zukunft des motorisierten und nicht motorisierten Verkehrs in Marl mit dem städtischen Planungsamt in den Stadtteilen. An vier Abenden stellen Vertreter der Stadt Marl, der Büros StadtKinder, StadtVerkehr und grasy + za-

nolli engineering ihre Ideen zur Diskussion:

- ◆ Dienstag, 7. Mai, 18.30 bis 20.30 Uhr, Rathaus, Creiler Platz 1, mit den Schwerpunktthemen Brassert, Drewer, Marl-Mitte
- ◆ Donnerstag, 9. Mai, 18.30 bis 20.30 Uhr, Katholisches Gemeindezentrum Sankt Barbara, Bachackerweg 128, mit den Schwerpunktthemen Sickingmühle, Hamm, Hüls-Nord
- ◆ Dienstag, 14. Mai, 18.30 bis 20.30 Uhr, Katholisches Gemeindezentrum Liebfrauen, Schulstraße 102, mit den Schwerpunktthemen Hüls-Mitte, Hüls-Süd, Sinsen, Lenkerbeck
- ◆ Donnerstag, 16. Mai 18.30 bis 20.30 Uhr, Goetheschule, Hervester Straße 81, mit den Schwerpunktthemen Polsum, Alt-Marl



Auch die Fußgängerzone in Hüls soll mit dem Mobilitätskonzept aufgewertet werden.—FOTO: PATRICK KÖLLNER (ARCHIV)

Marler Zeitung vom 03.05.2019



Rückblick: Insgesamt 179 Marler waren 2018 beim „Stadtradeln“ aktiv. Viele von ihnen nutzten die Gelegenheit und machten mit ihren Teams bei den Radtouren des ADFC mit. —FOTO: STADT MARL / PRESSESTELLE

WETTBEWERB

Wer sind die fleißigsten Fahrradfahrer in Marl?

Marl beteiligt sich wieder am „Stadtradeln“/ Jetzt zur Klimaschutz-Aktion anmelden

MARL. Aktiver Klimaschutz, Spaß im Team und die Chance auf Sachpreise: Das verspricht auch in diesem Jahr wieder das „Stadtradeln“. Vom 25. Mai bis 14. Juni steigen Marler Bürger, Kommunalpolitiker und Mitarbeiter der Stadtverwaltung auf das Fahrrad und messen sich in einem klimafreundlichen Wettbewerb. Die Anmeldung ist ab sofort möglich.

Ziel der bundesweiten Kampagne ist es, gemeinsam möglichst viele Kilometer mit dem Rad zurückzulegen und so CO₂ einzusparen. Die Stadt beteiligt sich im Verbund mit 15 weiteren Kommunen des Ruhrgebiets zum dritten Mal an der Aktion des Klima-Bündnisses und sucht motivierte Mitstreiterinnen und Mitstreiter. Jeder, der in Marl wohnt, arbeitet, zur Schule geht, oder einem lokalen Verein angehört, kann sich unter www.stadtra-

INFO

Zum Auftakt der diesjährigen Kampagne laden die Stadt Marl und der ADFC am 25. Mai alle Teilnehmenden zu einer Fahrradtour zum Revierpark Nienhausen ein. Dort wird das „Stadtradeln“ gemeinsam mit Vertretern aus anderen Kommunen des Ruhrgebiets offiziell eröffnet. Abfahrt ist um 12 Uhr auf dem Creiler Platz. Weitere

Touren mit dem ADFC und zusätzliche Programmpunkte rund ums „Stadtradeln“ sind geplant. Einzelheiten zur Aktion und Anmeldung erhalten Bürgerinnen und Bürger unter www.stadtradeln.de oder direkt beim städtischen Klimaschutzmanager Michael Klement, E-Mail: michael.klement@marl.de, ☎ (02365) 99 61 21.

und einem Radlerteam beitreten. Kommunalpolitiker und Beschäftigte der Stadtverwaltung sind ebenfalls aufgerufen, aktiv ein Zeichen für das Fahrrad als alltags-taugliches und umweltfreundliches Verkehrsmittel zu setzen.

Nach Ablauf der 21-tägigen Aktion ermittelt die

Stadtkommune die fleißigsten Fahrradfahrer und be- lohnt sie für ihr Klima- schutz-Engagement mit Sachpreisen. Zusätzlich werden unter allen Teilnehme- rinnen und Teilnehmern wei- tere Sachpreise verlost, denn auch kleine Beiträge sind wichtige Schritte auf dem Weg zu einer klimafreundli- chen Mobilität. Bereits ange- meldet hat sich Radezer- nentin Andrea Baudek. Als leidenschaftliche Radfahrerin wird sie das städtische Team „Bauturm“ anführen. „Das Fahrrad ist in meinem Alltag ein häufiger Begleiter. Gerade bei Strecken durch die Stadt trete lieber in die Pedale.“ Der Wettbewerb ist für sie ein „sportlicher Ansporn“, auch andere mit ihrer Begeisterung anzustecken.

Mindestens eine Konkur- renz-Mannschaft gibt es je- denfalls schon: Klimaschutz- manager Michael Klement hat ein offenes Team für alle Interessierten ins Leben ge- rufen. Weitere Mannschaften können von jedem Teilneh- mer selbst gegründet werden. Rekordhalter von 2018 ist übrigens der Kinderschutz- bund Marl mit 9.168 gefahren- en Kilometern und einer CO₂-Einsparung von 1,3 Tonnen. Die beste Einzellei- stung erradelte Winni Stapper mit insgesamt 1.293 Kilome- tern

Stadt sucht fleißige Radler

**Marl nimmt an bundesweiter Klima-Aktion teil.
Der offizielle Startschuss fällt am 25. Mai.**

Marl. Aktiver Klimaschutz, Spaß im Team und die Chance auf attraktive Sachpreise: Das verspricht auch in diesem Jahr wieder das „Stadtradeln“. Vom 25. Mai bis 14. Juni steigen Marler Bürger, Kommunalpolitiker und Mitarbeiter der Stadtverwaltung auf das Fahrrad und messen sich in einem klimafreundlichen Wettbewerb. Die Anmeldung ist ab sofort möglich.

Ziel der bundesweiten Kampagne ist es, gemeinsam möglichst viele Kilometer mit

dem Rad zurückzulegen und so Kohlendioxid (CO₂) einzusparen. Die Stadt Marl beteiligt sich im Verbund mit 15 weiteren Kommunen der Metropolregion Ruhr zum dritten Mal an der Aktion des Klima-Bündnisses und sucht motivierte Mitstreiterinnen und Mitstreiter. Jeder, der in Marl wohnt, arbeitet, zur Schule geht oder einem lokalen Verein angehört, kann sich unter www.stadtradeln.de/marl registrieren und einem Radlerteam beitreten.

Nach Ablauf der 21-tägigen

Aktion ermittelt die Stadtverwaltung die fleißigsten Fahrradfahrer und belohnt sie für ihr Klimaschutz-Engagement mit Sachpreisen. Zusätzlich werden unter allen Teilnehmern weitere Sachpreise verlost.

Bereits angemeldet hat sich Baudezernentin Andrea Baudek. Als leidenschaftliche Radfahrerin wird sie das städtische Team „Bauturm“ anführen. Mindestens eine Konkurrenz-Mannschaft gibt es jedenfalls schon: Klimaschutzmanager Michael Kle-

ment hat ein offenes Team für alle Interessierten ins Leben gerufen.

Zum Auftakt der diesjährigen Kampagne laden die Stadt Marl und der ADFC am Samstag, 25. Mai, alle Teilnehmenden zu einer Fahrradtour zum Revierpark Nienhausen ein.

Dort wird das „Stadtradeln“ gemeinsam mit Vertretern aus anderen Kommunen der Metropole Ruhr offiziell eröffnet. Der Startschuss zur Abfahrt fällt um 12 Uhr auf dem Creiler Platz.

Marler Zeitung vom 07.05.2019



Ein Mobilitätskonzept mit vielen Ideen und Vorschlägen

Jean-Marc Stuhm vom Büro „StadtVerkehr“ stellte die umfangreiche Liste vor.

→ Seite 3

Radschnellwege statt breiter Straßen

MARL. Die erste Bürgerwerkstatt zum klimafreundlichen Mobilitätskonzept stieß auf wenig Resonanz. Die Planer stellten umfangreiche Maßnahmen vor.

Von Claus Pawlinka

Wie kann der Verkehr in Marl in Zukunft klimafreundlicher gestaltet werden? Dieser Frage gehen seit 2017 Sachverständige der Stadt und verschiedener Planungsbüros nach. Auch Anregungen der Bürger flossen in die Ergebnisse ein. Das erarbeitete Konzept wurde am Dienstagabend bei einer ersten Bürgerwerkstatt vorgestellt. In der umfangreichen Liste tauchten eine Menge spannende Ideen auf. Leider fanden nur wenige Marler den Weg ins Rathaus, um sich die Vorschläge anzuhören. Baudezernentin Andrea Baudek war über die Resonanz ein wenig enttäuscht. „Ich hoffe, dass an den anderen Bürgerwerkstätten mehr Leute teilnehmen“, sagte sie.

Den möglichen Maßnahmenkatalog für die Bereiche Bus und Bahn, Rad, Fußgänger sowie Auto und stellte Diplom-Ingenieur Jean-Marc Stuhm vom Büro „StadtVerkehr“ aus Hilden vor. Einer der vielen Vorschläge: Die Planer wollen den Rückbau der vierspürigen Straßen in Marl anvisieren. Zählungen hätten ergeben, dass der Verkehr auch ohne breite Trassen abfließen könne. Die frei wer-



Der Bürgerworkshop im Rathaus zum klimafreundlichen Mobilitätskonzept stieß auf wenig Resonanz.

—FOTO: STEFAN KORTE

dende Fläche würde Möglichkeiten für Radfahrer eröffnen. „Hier könnte man beispielsweise Radschnellwege einrichten“, so Stuhm.

Den Stadtteil Hüls vom Autoverkehr entlasten könnte eine neue Verbindung von der Otto-Hue-Straße über das Gelände der ehemaligen Schachtanlage AV 1/2, die in Höhe des „Dicken Steins“ in die Römerstraße münden soll. Auch eine Attraktivitätssteigerung des Bus-Angebotes müsse angestrebt werden, so Stuhm. Nur so könne man Autofahrer weg vom Steuer holen. Über allem stehe aber die Instandsetzung und Pfl-

ge von Straßen, Rad- und Fußwegen.

Bei den meisten Bürgern stießen die Ideen auf positive Resonanz. „Das klingt gut“, meinte Rolf Baier, selber ein begeisterter Radfahrer. „Mal schauen, was umgesetzt wird.“

INFO Die nächste Bürgerwerkstatt für die Stadtteile Sickingmühle, Hamm und Hüls-Nord findet heute im Gemeindezentrum St. Barbara Bachackerweg 128 statt.

@ Ein Video zum Thema finden Sie im Internet auf www.cityinfo.tv

INFO

Auszüge aus dem Konzept

Viele Punkte enthält das Maßnahmenpaket. Unter anderem:

- ◆ Die Zusammenführung der Buslinie 221 und 225, so das eine Stadtdurchführung ohne Umsteigen möglich ist.
- ◆ Einführung von Info-Kampagnen für Radler, um Falsch-Radler auszubremsen.
- ◆ Verzicht auf das Gehwegparken für Autos, um Fußgängern „freie Fahrt“ zu ermöglichen.
- ◆ Rückbau der Lipperandstraße und Anbindung an die Hülsstraße
- ◆ Die Einführung eines Parkleitsystems für Autofahrer
- ◆ Die direkte Anbindung der Zechenstraße an den Dümmerweg
- ◆ Bessere Taktung der S-Bahnlinie 9 auf einen 30-Minuten-Rhythmus
- ◆ Fernziel: Die Einführung von autonom fahrenden E-Bussen in der Stadt
- ◆ Heraushalten des Lkw-Durchgangsverkehrs aus der Stadt



Goodbye Elterntaxi: Diese Aktion des Auto-Clubs Europa (ACE) Kreis Recklinghausen beleuchtete gestern Morgen die Situation an der Bonifatiuschule. Wie an anderen Schulen bringen hier viele Mütter oder Väter ihre Kinder im Auto zur Schule. „Das muss nicht sein“, so Roger Zwihehoff (li.), ACE-Regionalbeauftragter. Durch gefährliche Manöver (Wenden, Halten auf Geh- und Radwegen) werde oft der Nachwuchs selbst gefährdet. Zwihehoff dokumentierte die Situation vor der Schule auf Erhebungsbögen, wies auch Eltern auf die Unfallgefahr durch Elterntaxis hin. Und: „Kinder sind durchaus in der Lage, die letzten 500 Meter zur Schule zu Fuß zurückzulegen.“ Das würde die Verkehrslage vor den Schulen entschärfen. —FOTO: JULIA DZIATZKO

@ Ein Video zur Aktion gibt es unter www.cityinfo.tv

Marler Zeitung vom 10.05.2019

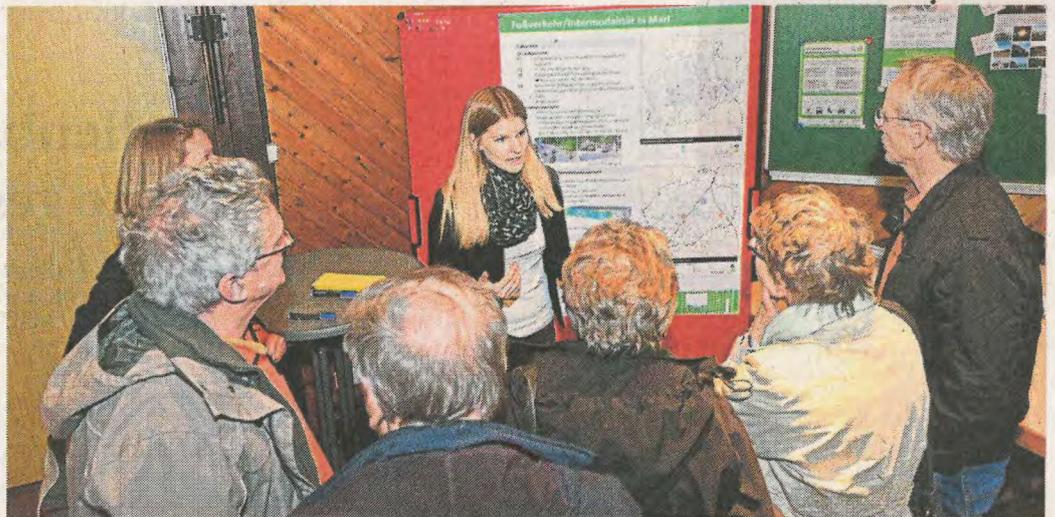
Ideen für die Stadtteile

Bessere Radwege, weniger Lkw-Verkehr – das und mehr steht im klimafreundlichen Mobilitätskonzept, das jetzt diskutiert wird.

Von Martina Möller

Hüls-Nord/Hamm/Sickingmühle. Anwohner aus den Stadtteilen Hüls-Nord, Hamm und Sickingmühle fühlen sich beim Thema Verkehr und Lärmschutz im Stich gelassen. In der zweiten Bürgerwerkstatt zum Mobilitätskonzept am Donnerstagabend machten einige ihrem Ärger Luft. „Es wird alles für den Stadtkern getan. Aber hier in Hamm haben wir nicht mal Radwege“, schimpfte Cornelia Germesin, die an der Marler Straße wohnt. Dass der Kreis Recklinghausen die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Straße zwischen Sickingmühle und Hamm-Bossendorf zum Teil bis auf Tempo 100 heraufgestuft hat, kann die Marlerin nicht verstehen.

Beim Thema Schwerlastverkehr seien Hamm und Hüls-Nord besonders schwer belastet: „Der Schwerlastverkehr



Mit Pascale Schulte vom Planungsbüro Stadtkinder diskutierten Marler die Verkehrsvorschläge für ihre Stadtteile.

—FOTO: RALF DEINL

wird immer mehr“, klagte ein Anwohner. „Wir haben die Autobahn, Chemiepark, Metro, Alba und jetzt auch noch AV 3/7.“

Für die erste Phase der Erschließung von AV 3/7 zum

Industrie- und Gewerbegebiet gate.ruhr hat die Stadt, wie unserer Zeitung berichtete, zunächst die Carl-Duisberg-Straße als Hauptverkehrsader vorgesehen. Sie wird ausgebaut und bekommt zwei Kreisverkehre. Geplant ist darüber hinaus ein neuer Autobahnanschluss, der die Carl-Duisberg-Straße auf längere Sicht wieder vom Lkw-Verkehr entlasten soll. Die Anfahrt der Lkw erfolgt dann über die Hülsbergstraße. Der Anschluss kommt allerdings frühestens 2025.

Im Mobilitätskonzept für die Stadtteile Hüls-Nord, Hamm und Sickingmühle sind die Instandsetzung der der Römerstraße und der Carl-Duisberg-Straße enthal-

ten, aber auch ein späteres Lkw-Fahrverbot.

Beim Thema Radverkehr geht es unter anderem um den Bachackerweg und die Hammer Straße. Vorgeschlagen ist, Fahrbahnen künftig nicht mehr getrennt vom Radweg verlaufen zu lassen, sondern dass Rad- und Autoverkehr sich den sogenannten „Shared Space“ teilen. Für Autos gilt dann Tempo 20. Auch eine Verlängerung der Zechenbahntrasse für den Radverkehr und ein Rad-schnellweg an der Marler Straße sind im Konzept enthalten. Ebenso wie in der Stadtmitte sollen in den Stadtteilen Radstationen mit E-Bike-Verleih und Beratungsangeboten entstehen.

INFO

Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept „Klimafreundlich mobil“ soll den Rahmenplan der künftigen Verkehrsentwicklung in Marl bilden. Es ist als Handlungsleitfaden und Entscheidungsgrundlage für den Bau von Radwegen, Radstationen, Aus- oder Rückbau von Straßen sowie die Verkehrsfüh-

rung gedacht.

In vier Workshops stellen Stadt Marl und externe Planungsbüros einzelne Vorhaben vor.

Die nächste Bürgerwerkstatt (Hüls-Mitte/Süd, Sinsen, Lenkerbeck) findet am Dienstag, 14. Mai, 18.30 Uhr, im Gemeindezentrum Liebfrauen, Schulstraße 102, statt.

„Planungssünden haben uns eingeholt“

— Von: Christian Thieme
— Betr.: Bericht
„Radschnellwege statt breiter Straßen“
— MZ vom 9. Mai

Von Rappaport stammt die Vision der autogerechten Stadt, die sich an der nach ihm genannten vierspurigen Straße manifestiert.

Die Planungssünden der Vergangenheit haben uns jetzt eingeholt, ein halbes Jahrhundert später.

Diese Fehler und Versäumnisse wurden bei der Vorstellung des Konzepts im Rathaus offensichtlich, jetzt sollen neue Ideen für die Begrenzung der Autolawine sorgen. Rückbau der innerstädtischen Autobahnen, Wiederaufbau eines Straßenbahn-Netzes, Ausweisung von Radschnellwegen und so weiter und so fort.

Nur, die aktuelle Stadtplanung geht in die entgegengesetzte Richtung. Anstatt den innerstädtischen Individualverkehr einzuschränken, wird dieser noch ausgeweitet, siehe Marler Stern.

Statt dem umweltfreundli-

chen Drahtesel die Vorfahrt zu gewähren, wird diese eingeschränkt, siehe Zebrastreifen auf der Sickingmühler Straße.

Neue Wohngebiete wie Hülsener Waldpark oder auch nur das Gewerbegebiet in Drewer werden für weitere Inflation sorgen, da hilft auch kein Kreisverkehr. Sollte sich dieser Trend fortsetzen, dann braucht man kein Prophet sein, um die Dinge kommen zu sehen.

Dass mit der aktuellen Stadtregierung eine Kehrtwende möglich ist, mag ich nicht mehr glauben.

INFO Leserbriefe sind in keinem Fall Meinungsäußerungen der Redaktion. Wir freuen uns auf Ihre Zusage, behalten uns aber Kürzungen vor. Unsere Adresse für Briefe zu lokalen Themen:

Medienhaus Bauer
Lokalredaktion Marl
Kampstraße 84 b
45772 Marl
Telefax: 02365-1071490
E-Mail: lesermeinung@medienhaus-bauer.de

Klimafreundlich in die Zukunft

Planer laden heute wieder zur Diskussion über das Mobilitätskonzept ein.

Marl. Zwei Bürgerwerkstätten zum Thema „klimafreundliches Mobilitätskonzept“ haben bereits stattgefunden. Heute Abend geht es in die dritte Runde.

Treffen ist von 18.30 bis 20.30 Uhr im katholischen Gemeindezentrum Liebfrauen an der Schulstraße 102. Dort wird zum einen das gesamte Konzept in Kurzform präsentiert, zum anderen

schwerpunktmäßig auf die Bereiche Hüls-Mitte, Hüls-Süd, Sinsen und Lenkerbeck eingegangen.

Mit einer Befragung von 3000 nach dem Zufallsprinzip ausgewählten Marler Haushalten begann im September 2017 die Arbeit am neuen Mobilitätskonzept für die Stadt. Nach mehreren Bürgerwerkstätten, in denen Marlerinnen und Marler ihre

Vorschläge einbringen konnten, haben drei Planungsbüros (StadtKinder, StadtVerkehr und grasy + zanolli engineering) die Anregungen und Vorschläge ausgewertet und weitere Daten erhoben.

Das Konzept steht unter der Überschrift „Klimafreundlich mobil“. Jetzt stellen die Planer ihre Vorschläge für die Zukunft des motorisierten und nicht motorisierten Ver-

kehrs in Marl mit dem städtischen Planungsamt zur Diskussion.

INFO Die letzte Bürgerwerkstatt zum klimafreundlichen Mobilitätskonzept findet am Donnerstag, 16. Mai, 18.30 bis 20.30 Uhr, in der Goetheschule, Hervester Straße 81, statt. Schwerpunktthemen sind Polsum und Alt-Marl.

Marler Zeitung vom 14.05.2019



Freuen sich über die modernisierten Bushaltestellen (v.li.): Marieke Averding, Michael Lauche (beide ZBH), Bürgermeister Werner Arndt, Klaus Kahl (Seniorenbeirat), Ingo Nölker, Sandra Kettner (beide Stadt Marl), Martin Schmidt und Wilhelm Eckert (beide Vestische).

—FOTOS: PATRICK KÖLLNER

Einsteigen wird leichter

MARL. Die Bushaltestellen in der Stadt sollen bis 2022 barrierefrei sein. In Hüls-Süd sind die Arbeiten jetzt abgeschlossen.

Von Patrick Köllner

Ohne den öffentlichen Nahverkehr wären viele ältere Menschen in Marl aufgeschmissen“, sagt Klaus Kahl: „Viele saßen dann wahrscheinlich zu Hause fest.“ Der Vorsitzende des Seniorenbeirats freut sich deshalb umso mehr, dass die Stadt in Zusammenarbeit mit der Vestischen die Modernisierung der teilweise sichtbar in die Jahre gekommenen Bushaltestellen in Angriff genommen hat. Ziel ist es, Fahrgästen zukünftig ein barrierefreies Ein- und Aussteigen zu ermöglichen.

35 Haltepunkte sind bereits umgebaut

„Von den betroffenen 150 Haltepunkten sind bereits 35 umgebaut“, erklärt Michael Lauche, Leiter des Zentralen Betriebshofs (ZBH). Sechs weitere „neue“ Haltepunkte wurden jetzt in Hüls-Süd prä-



Liselore Mahr

sentiert. Erneuert wurden die Stationen Georg-Herwegh-Straße, Gustav-Mahler-Straße, Johannes-Brahms-Straße, Josefstraße, Max-Reger-Straße und Clara-Wieck-Straße. Übrigens: Durch die Verlegung der ehemaligen Haltestelle Josefstraße zur Clara-Wieck-Straße haben nun auch die Bewohner der Siedlung An den Loe-Auen sowie der 84 Wohnungen im Quartierspark Hüls-Süd einfacheren Zugang zum Nahverkehr.



Norbert Dembski

Die Neugestaltung macht es für Fahrgäste mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen leichter, die Busse zu besteigen. In komplizierteren Fällen kann der Busfahrer an der Hintertür zusätzlich eine Rampe ausklappen, um den Einstieg zu ermöglichen.

„Nachdem die Stadt für die nötigen Straßenbaumaßnahmen gesorgt hat, kümmert sich die Vestische um den Neubau der Haltestellen“, erläutert Martin Schmidt, Ge-

schäftsführer der Vestischen, den Ablauf der Maßnahme.

Liselore Mahr findet die Aktion grundsätzlich gut. Die Rentnerin nutzt aber lieber ein Taxi, wenn sie mal in die Stadt muss. „Mit meinem Rollator müsste ich hinten in den Bus einsteigen und mir dann vorne beim Fahrer ein Ticket kaufen“, sagt Liselore Mahr: „Auf dem Weg zurück nach hinten fährt der Fahrer aber schon los, dabei könnte ich stürzen.“ Norbert Dembski ist auf einen E-Rolli angewiesen. Er befürwortet den Neubau der Haltestellen ebenfalls, weil es ihm die Nutzung erleichtern würde.

Auslöser für den Umbau der Haltestellen ist eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes, die am 1. Januar 2013 in Kraft trat. Sie schreibt vor, dass alle Haltestellen im öffentlichen Personennahverkehr bis zum 1. Januar 2022 barrierefrei sein müssen. Für die Beteiligten gibt es also noch viel zu tun.

Mobilitätskonzept mit Zukunftsmusik

Bürger diskutieren über den Verkehr.

Sinsen. (pk) In den Räumen der Gemeinde Liebfrauen fand jetzt die dritte Bürgerwerkstatt zum klimafreundlichen Mobilitätskonzept statt. Während die Auftaktveranstaltung im Rathaus nur wenige Besucher anlockte (wir berichteten), fanden sich in Sinsen knapp 50 interessierte Bürger zusammen.

Die Veranstaltung begann mit einem Vortrag von Jean-Marc Stuhm vom Büro „StadtVerkehr“ aus Hilden. Darin stellte der Diplom-Ingenieur im Schnelldurchlauf noch einmal die Vorschläge für die Verkehrsplanungen der Zukunft vor.

Dazu gehören unter ande-

rem die mögliche Wiedereinführung einer Straßenbahnlinie, neue Busverbindungen oder die Verwendung von automatisierten Kleinbussen, deren Einsatz Jean-Marc Stuhm ab dem Jahr 2030 für denkbar hält. Auch den Rückbau der vierspurigen Straßen hält er für machbar.

Zum Abschluss teilten sich die Besucher in vier Gruppen auf, um einzelne Aspekte des Konzepts näher unter die Lupe zu nehmen.

INFO Die nächste Werkstatt findet heute von 18.30 bis 20.30 Uhr in der Goetheschule, Hervester Straße 81, in Polsum statt.



Das Mobilitätskonzept sorgte auch bei der Bürgerwerkstatt in Sinsen für Diskussionsbedarf. —FOTO: KÖLLNER

Marler Zeitung vom 16.05.2019



Überzeugten sich gemeinsam von den Vorzügen der neuen barrierefreien Haltestellen: Klaus Kahl, Rollatorfahrer und Vorsitzender des Seniorenbeirats (vorne), sowie (v. l.) Wilhelm Eckert von der Abteilung Leistungsplanung der Vestischen, Vestische-Geschäftsführer Martin Schmidt, Sandra Kettner und Ingo Nölker vom Planungs- und Umweltamt, Bürgermeister Werner Arndt, Michael Lauche, Leiter des Zentralen Betriebshofs der Stadt, und die städtische Bauleiterin Marieke Averdung. —FOTO: STADT MARL / PRESSESTELLE

Kurier zum Sonntag vom 18.05.2019

VERKEHR

Wichtiger Baustein im Mobilitätskonzept

Zwölf Haltestellen in Hüls-Süd barrierefrei umgebaut

MARL. Das Busfahren in Marl wird bequemer: Die Stadt hat zwölf Haltestellen in Hüls-Süd barrierefrei umgebaut, die Vestische Straßenbahn GmbH zeitgleich neun Fahrgastunterstände neu errichtet. Weitere barrierefreie Haltestellen im Stadtgebiet sind in Vorbereitung. „Damit verbessern wir den Komfort des öffentlichen Personennahverkehrs in unserer Stadt“, sagt Bürgermeister Werner Arndt zum Abschluss der Baumaßnahmen.

Die barrierefreie Umgestaltung der Haltestellen sei „ein wichtiger Baustein des umweltfreundlichen Mobilitätskonzeptes“, das die Verwaltung derzeit abschließend mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutierte, so Arndt. „Wir hoffen, dass der bequeme Einstieg in unsere Busse auch zu einem Umstieg auf

die umweltfreundlichen Transportangebote des öffentlichen Personennahverkehrs führt“, ergänzt Martin Schmidt, Geschäftsführer der Vestischen in Herten.

Von der barrierefreien Umgestaltung profitieren vor allem Bus-Nutzer, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind: Fahrgäste mit Rollatoren sowie Geh- und Sehbehinderungen, kleine Kinder und Eltern mit Kinderwagen.

Über die Neugestaltung der Bushaltestellen freut sich auch Klaus Kahl. Er ist Vorsitzender des Seniorenbeirats der Stadt und ist auf längeren Wegen auf den Rollator angewiesen. „Das barrierefreie Ein- und Aussteigen bedeutet eine große Erleichterung für alle

älteren Menschen“, bestätigt Kahl.

In Hüls-Süd können die Fahrgäste jetzt außerdem an den Haltepunkten Georg-Herwegh-Straße, Gustav-Mahler-Straße, Johannes-Brahms-Straße, Josefstraße (am Ovelheider Wege) und Max-Reger-Straße auf beiden Straßenseiten bequem in die Busse einsteigen. „Wir haben an den neu gestalteten Haltestellen auch neun Fahrgastunterstände neu

aufgestellt“, erläutert Martin Schmidt. Für die Haltestellen „Gustav-Mahler-Straße“ und „Johannes-Brahms-Straße“ hatte die Neue Marler Baugesellschaft die benötigten Flächen kostenfrei zur Verfügung gestellt. Im Zuge der barrierefreien Umgestaltung

wurde auch die ehemalige Haltestelle „Josef-Straße“ in der Max-Reger-Straße verlegt und umbenannt.

Die Auftragssumme betrug 350.000 Euro und wurde aus Mitteln des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes bezuschusst. Die Planung lag in den Händen des Planungs- und Umweltamtes, die Ausschreibung, Auftragsvergabe und Bauleitung beim Zentralen Betriebshof der Stadt Marl. Weitere barrierefreien Haltestellen sind bereits in Vorbereitung.

Mit den zwölf Haltestellen in Hüls-Süd hat Marl annähernd ein Drittel seiner Haltepunkte barrierefrei umgebaut. „Wir gehen davon aus, dass wir alle Haltestellen im Stadtgebiet nach und nach barrierefrei gestalten können“, sagt Bürgermeister Arndt.

„Erleichterung für alle älteren Menschen“

Marler fordern Lärmschutz und sichere Radwege

Fließen Vorschläge aus Brassert und Alt-Marl ins Mobilitätskonzept ein?

Von Jürgen Wolter

Alt-Marl. Die letzte Bürgerwerkstatt zum Konzept „Klimafreundlich mobil“ der Stadt Marl fand am Donnerstagsabend in der Goetheschule statt. Jean-Marc Stuhm vom Planungsbüro Stadtverkehr und Alexander Zanolli vom Büro Grasy und Zanolli stellten noch einmal Eckdaten des Verkehrskonzepts und Lärminderungsziele vor.

Neue Busanbindungen unter anderem nach Dorsten und Gelsenkirchen oder überregionale Rad-Schnellwege sind Aspekte, die auch für Alt-Marl relevant sind. Die Idee einer Ortsumgehung ist dagegen nicht Teil des Konzeptes. Sie sei wohl nicht realisierbar, außerdem unter den Aspekten der Klimafreundlichkeit auch kein Gewinn, so die Experten. Lärminderung auf der Hochstraße würde mit einem Anwachsen des Lärms an der Verbindung zur Ortsumgehung erkauft. Das Ziel, privaten Pkw-Verkehr zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs, des Rad- und Fußgängerverkehrs zu reduzieren, steht als oberstes Ziel im klimafreundlichen Mobilitätskonzept.

In Arbeitsgruppen wurde auch beim letzten Bürger-Workshop weiter diskutiert. Ludger Vortmann wünscht sich einen Fuß- und Radweg entlang der Schachtstraße

Richtung Altendorf-Ulfkotte, oder eine Aktivierung der Buslinie: „Meine Kinder müssen, wenn sie zur nächsten Bushaltestelle wollen, einen Kilometer auf einer Landstraße ohne Fuß- und Radweg laufen.“

Eine andere Besucherin monierte die Situation für Radfahrer im Bereich Brassertstraße/Schillerstraße:

„Hier fahren die Autos viel zu dicht neben den Radfahrern und halten den vorgeschriebenen Abstand nicht ein.“

Die Mitarbeiter der Stadt und der Planungsbüros prüfen jetzt, welche Vorschläge der Bürger in die Planungen einfließen können. „Auch wenn es wenig komplett neue Ideen gab, war die Resonanz doch überwiegend positiv“, stellte Baudezernentin Andrea Baudek im Gespräch fest. Die Besucherfrequenz zu den Werkstätten war in den Stadtteilen unterschiedlich. In die Goetheschule waren rund 20 Interessierte gekommen.

Das Mobilitätskonzept wird jetzt überarbeitet. „Das sollte bis zu den Sommerferien erledigt sein, sodass wir das Konzept nach den Ferien den Ausschüssen vorlegen können“, so die Baudezernentin. 2020 könnte es an die Umsetzung einzelner Maßnahmen gehen. „Insgesamt stellt das Mobilitätskonzept für uns den Handlungsrahmen bis 2035 dar“, so die Baudezernentin.



Ernst Püschel, Benedikt Stelthove und Friethjof Karkhoff (v.l.) interessierten sich bei der Bürgerwerkstatt vor allem für die Radwegeplanung.
—FOTO: JÜRGEN WOLTER

Der Bügerradweg ist fertig

FRENTROP. Auf 130 Metern haben Landwirt Hermann Leineweber und Unterstützer eine Trasse für Fußgänger und Radfahrer gebaut.

von Claus Pawlinka

In Marl gibt es einen neuen Bügerradweg. In Eigeninitiative plante der Landwirt Hermann Leineweber mit Unterstützung von Nachbarn, Bekannten und Firmen aus der Umgebung eine Trasse parallel zur Schachtstraße zwischen der Kreuzung B 225 und der Frentroper Straße. Mittlerweile ist der Weg fertig. Er sorgt für 130 Meter mehr Sicherheit.

Fußgänger und Radfahrer können nun gefahrlos den Bereich passieren. Denn dort verläuft auch der Anlieferverkehr für den Entsorger Saria an der Rennbachstraße. Daher sind dementsprechend viele Lkw unterwegs.

Etwa zwei Drittel der benötigten Fläche für den Weg zwackte er von seinem Land ab, den Rest steuerte die Fa-



Der Bügerradweg in Frentrop ist fertig.

—FOTO: CLAUS PAWLINKA

milie Schulte dazu. Der neue Weg endet an der Frentroper Straße. Von hier aus kann man über Wirtschaftswege nach Polsum, Frentrop, Gelsenkirchen und Altendorf kommen, ohne eine viel be-

fahrene Hauptstraße nutzen zu müssen.

Die Marler CDU will sich dafür einsetzen, dass der Radweg in Richtung Altendorf-Ulfkotte weitergeführt wird. Sie wird einen entsprechen-

den Antrag im Betriebsausschuss ZBH, Grünflächen und Verkehr einreichen.

Auch Alt-Marl und Westerholt sollen für Radfahrer mit einem durchgehenden Bügerradweg verbunden werden. Die Stadtverwaltung will ihn mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW an der Westerholter Straße errichten – vom Kötterweg bis zu den Radwegen in Alt-Marl. In Gesprächen erkundet die Stadt die Bereitschaft der Landwirte, dafür Flächen von ihrem Land abzuwickeln.

Einige Landwirte aus Herthen hatten Flächen für die Verwendung als Radweg bereitgestellt.

STICHWORT

Büggerradweg

Im Jahr 2009 hat die Landesregierung das Modellprojekt „Büggerradweg“ ins Leben gerufen. Seither stehen jedes Jahr einige Millionen Euro dafür bereit.

Das Projekt wurde eingeführt, um parallel zu der re-

gulären Radwegeplanung Lückenschlüsse und den Bau kleinerer Radwege zu ermöglichen. Von „Büggerradwegen“ ist die Rede, weil lokale Akteure einbezogen werden sollen. So könnte die jeweilige Stadtverwaltung die Planung übernehmen. Örtliche Unternehmen und engagier-

te Bürger könnten sich beim Bau einbringen. Äußeres Merkmal eines „Büggerradweges“ ist ein reduzierter Baustandard. Zum Beispiel können Sand und Kies das Pflaster ersetzen. Auch Büggerradwege müssen jedoch solide und vor allem verkehrssicher sein.

„Widersprüchliche Umwelt-Konzepte“

- Von: Eckart Erb
- Betr.: Bericht
„Mobilitätskonzept mit
Zukunftsmusik“
- vom 16. 5.

Vor genau 50 Jahren, im Mai 1969, schafften die Marler Stadtväter ihre Straßenbahnlinie quer durch die Stadt ab, die von Sinsen über Hüls und Alt-Marl bis nach Polsum ging, Anbindung an AV und CWH inclusivel! Für die moderne Großstadt mit projektierten 200.000 Einwohnern setzte man damals lieber kompromisslos auf motorisierten Individualverkehr und vierspurige Stadt-Autobahnen wie die Rappaportstraße.

Städte, die ihre Straßenbahn behalten haben (wie Witten, Bochum u.a.) sind mittlerweile froh darüber, noch ein solch umweltfreundliches Massenverkehrsmittel zu besitzen.

Dass Verkehrsplaner in Marl angesichts von Bevölkerungsrückgang und steigendem Umwelt-Bewusstsein jetzt endlich umsteuern wollen, ist nur zu begrüßen. Die alte Autofahrer-Devise „Freie Fahrt für freie Bürger!“ kann heute nur noch radikal umformuliert

werden in „Freie (= kostenlose) Fahrt im öffentlichen Personen-Nahverkehr für alle!“

Auf der anderen Seite der Medaille steht in Marl eine Bauplanung, die Klimaschutz-Siedlungen streicht (Sinsen), immer neue Bebauungsflächen ausweist, ökologisch wertvolle Innenstadt-Wäldchen zur Abholzung freigibt und verkehrsplanerische Schmuckstücke wie die Josefa-Lazuga-Allee wieder zur Autostraße umwidmen will.

All das, um sogenannte Investoren zu befriedigen, die – wie die Autobosse – mit veralteten Konzepten noch Rendite machen wollen, bevor der Wind sich dreht?

Wann werden endlich auch in Marl Parkplätze begrünt und wie auch Supermärkte mit Wohnungen überbaut? Wann endlich werden Schotter-Vorgärten und Plastikzäune in Marl verbannt und Asphalt-Grau wieder durch mehr Natur-Grün ersetzt?

Solange es kein einheitliches und konsequentes Planungs- und Handlungskonzept in der Stadtverwaltung für diese Stadt gibt, wird Marl wohl ein Umwelt-Dino bleiben.

Marler Zeitung vom 20.05.2019

Arbeiten an Geh- und Radwegen

Am Ende wird die Ringerottstraße asphaltiert.

Hüls-Süd. (cp) Die endgültige Fertigstellung der Ringerottstraße in Hüls-Süd läuft auf Hochtouren. Derzeit werden die Geh- und Radwege sowie die Parkstreifen am noch nicht ausgebauten Teil der Straße zwischen Georg-Herwegh-Straße und Hülsbergstraße gepflastert.

Des Weiteren werden in diesem Bereich neue barrierefreie Bushaltestellen angelegt, bzw. die bereits vorhandenen auf den neuesten Stand gebracht. Gegen Ende der Bauzeit wird dann die Fahrbahn asphaltiert. „Davon sind wir aber noch ein ganzes Stück entfernt“, so Michael Lauche, Leiter des Zentralen Betriebshofes Marl.

Der ZBH rechnet mit einer

Bauzeit – vorbehaltlich guter Witterung – von maximal sechs Monaten. Die Fahrbahn kann während der Pflasterarbeiten mit einigen Einschränkungen von Anliegern und dem Linienverkehr befahren werden.

Wenn zum Ende der Bauzeit die Fahrbahn asphaltiert wird, muss die Straße aber für voraussichtlich drei Tage voll gesperrt werden.

Auf die Fertigstellung der Fahrbahn warten viele Anwohner schon seit Jahren. Kosten für diese Maßnahme entstehen den Anwohnern übrigens nicht. „Die Vorauszahlung dafür wurde bereits durch die Erschließungsbeiträge geleistet“, erklärt Michael Lauche weiter.



Derzeit werden der Geh- und Radweg sowie der Parkstreifen an der Ringerottstraße fertiggestellt.

—FOTO: JULIA GRUNSCHEL

Marler Zeitung vom 21.05.2019

Kreis will Modellregion für Verkehrswende sein

KREIS RE. Mit einem umfangreichen Vorschlagskatalog bringt sich das Vest in die Ruhr-Konferenz ein. Ohne Fördermittel von Bund und Land geht es nicht.

Von Michael Wallkötter

Modellregion für die Verkehrswende zu werden, das ist ein Ziel des nördlichen Ruhrgebiets. Gemeinsam mit den Städten Gelsenkirchen, Bottrop, Herne und Oberhausen setzt der Kreis Recklinghausen auf Unterstützung durch die „Ruhr-Konferenz“ und auf entsprechende Fördergelder von Land und Bund. Die Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung im Schienenverkehr ist ein wesentlicher Punkt eines Vorschlagskatalogs, den der Kreis zur Ruhr-Konferenz anmelden will.

Der Nahverkehr auf der Schiene spielt in dem Mobilitätskonzept, das die genannten kommunalen Partner erarbeiten wollen, eine wesentliche Rolle. Die schon häufig gestellte Forderung nach einer Direktverbindung zwischen Recklinghausen und Bochum steht auch diesmal ganz oben auf der Liste. Darüber hinaus schlägt der Kreis eine Taktverdichtung auf der S9 (Essen - Haltern), eine Verlängerung des RB45 (Dorsten - Coesfeld) bis nach Münster und eine Reaktivierung der Hamm-Osterfelder Bahnstrecke für den Personenverkehr mit Halten in Datteln und Waltrop vor (im westlichen Abschnitt zwischen Gelsenkirchen-Buer und Recklinghausen soll die Hamm-Oster-

felder Strecke bereits ab Dezember 2019 mit Personenzügen befahren werden; die geplanten Halte in Hertfen und Westerholt entfallen jedoch vorerst mangels Bahnhöfen).

Um die Innenstädte im Vest vom motorisierten Verkehr zu entlasten, setzt der Kreis auf einen attraktiveren öffentlichen Nahverkehr. Das Angebot soll dichter, die Taktfrequenz erhöht, der Komfort gesteigert werden. Allerdings wird auch das nicht ohne Fördergelder gehen. Denn schon heute muss zum Bei-



spiel die Vestische mit 25 Mio. Euro aus den Haushalten ihrer kommunalen Gesellschafter gestützt werden.

Für den Umstieg auf einen emissionsfreien Nahverkehr soll vor allem die Wasserstoffkompetenz der Region genutzt werden, heißt es in dem Papier. Zur besseren Versorgung der ländlichen Gegenden plädiert der Kreis für die Förderung und Ausweitung des Einsatzes von Bürgerbussen, die - wie in Haltern am See - auf ehrenamtlichem Engagement basieren.

Trotz der gewünschten Verkehrswende bekennt sich der Kreis allerdings auch zum Ausbau und zum Erhalt der Autobahn-Infrastruktur. So hält er an seiner Forderung zum Ausbau der B224 zur A52 zwischen Essen und Gelsenkirchen-Buer mit Tunnel

in Gladbeck fest. Dieses Projekt sei wichtig für die Anbindung des Chemieparks Marl. Auch der Bau der B474n zur Anbindung des geplanten Industriegebiets newPark an die A2/A45 sei unerlässlich.

Der Forderungskatalog zur „nachhaltigen Mobilität“ ist Bestandteil eines umfangreichen Positionspapiers zur Ruhr-Konferenz, das der Kreistag am kommenden Montag verabschieden soll. Darin geht es u. a. auch um den Ausbau des Wasserstoff-Standortes Emscher-Lippe, um die Verbesserung der Infrastruktur im Umfeld der chemischen Industrie (z.B. Kanäle) und um die Standorte zur Ansiedlung international und überregional bedeutender Unternehmen (z.B. newPark in Datteln und gate.ruhr in Marl).

STICHWORT

Ruhr-Konferenz

◆ Die von der Landesregierung initiierte Ruhr-Konferenz soll Deutschlands größten Ballungsraum voranbringen. Es geht dabei um einen mehrjährigen Prozess, in dem die Regierung zusammen mit Kommunen, Hochschulen, Verbänden, Gewerkschaften und Glaubensgemeinschaften Ideen entwickeln und Projekte umsetzen

will.

- ◆ Bürger haben im Internet die Möglichkeit, Projektideen für die Ruhr-Konferenz einzureichen und über Themen abzustimmen. Im zweiten Halbjahr 2019 soll dann eine „Entscheidungsphase“ folgen. Mit Finanzhilfen des Bundes und der EU ist ab 2020 die Umsetzung der wichtigsten Leit- und Einzelprojekte geplant.
- ◆ Ministerpräsident Armin

Laschet (CDU) will mit der Ruhr-Konferenz an die Tradition bundesweiter Kraftanstrengungen für das Revier aus den Jahren 1988 und 1979 anknüpfen. Nach dem Auslaufen des Steinkohle-Bergbaus sollen Impulse für mehr Wirtschaftskraft in der Region gesetzt werden.

@ www.land.nrw/de/ruhr-konferenz



Werner Müller (2.v.l.) und Ludger Vortmann (3.v.l.) geben symbolisch ihre Autoschlüssel an Baudezernentin Andrea Baudek und Klimaschutzmanager Michael Klement. Ab Samstag sind sie nur noch klimafreundlich unterwegs.

—FOTO: STADT MARL / PRESSESTELLE

Fahrradhelm statt Autoschlüssel

MARL. Werner Müller und Ludger Vortmann verzichten zwei Wochen lang auf ihre Autos. Am Samstag beginnt das „Stadtradeln“.

Für drei Wochen das Auto stehen lassen und alle Wege klimafreundlich mit dem Rad zurücklegen: Dieser spannenden Herausforderung stellen sich ab Samstag, 25. Mai, Werner Müller und Ludger Vortmann. Die beiden nehmen am Marler „Stadtradeln“ teil und haben ihre Auto-

schlüssel jetzt symbolisch an Baudezernentin Andrea Baudek und Klimaschutzmanager Michael Klement abgegeben.

Ludger Vortmann hat bereits eine ganze „Stadtradeln-Karriere“ durchlaufen. Seit dem Start der Kampagne vor drei Jahren fährt er im Team „Tour de Rennbach“

viele Kilometer quer durchs Ruhrgebiet und ergatterte in der Gruppenbilanz sogar den ersten (2017) und zweiten Platz (2018). Auch wenn das Team in diesem Jahr wieder den Sieg anvisiert, geht es für den Radio- und TV-Reporter weniger um den Wettbewerb: „Man muss keine Sportskanone sein, um mitzumachen. Wir wollen zeigen, dass Radfahren mehr Spaß als Mühe macht.“

Neue Orte ansteuern

„Ich wohne seit zehn Jahren in Marl und lerne mit dem Drahtesel immer wieder neue Orte kennen, die ich mit dem Auto gar nicht entdecken könnte“, berichtet Werner Müller. Er ist in diesem Jahr zum ersten Mal als Stadtradler registriert und versucht ebenfalls, möglichst viele Kilometer für den Klimaschutz zu sammeln, um so CO₂ einzusparen. Als Ratsmitglied und CDU-Ortsverbandsvorsitzender Marl-Nord möchte der 70-Jährige vor allem Vorbild sein. „Ich hoffe,

mit der Aktion auch andere Marler für die Nutzung des Fahrrads zu begeistern.“

Für die Freude am Radfahren setzt sich auch der ADFC Marl mit seinen Fahrradtouren ein. Die Eröffnungsfahrt zum „Stadtradeln“ am Samstag, 25. Mai, um 12 Uhr führt vom Creiler Platz zum Revierpark Nienhausen. Diese Tour ist kostenfrei und wird – neben Ludger Vortmann und Werner Müller – von Baudezernentin Andrea Baudek und Klimaschutzmanager Michael Klement begleitet. Am Sonntag, 26. Mai, steht ein Ausflug in die Kirchheller Heide auf dem Programm. Es folgen Fahrten zum Resser Bach (1. Juni) und zur Halde Rheinreußen (2. Juni).

Zusätzlich bietet die Gemeinde Heilige Edith Stein beim „Stadtradeln“ drei „Pfarr-Rad-Touren“ (27. Mai/5. Juni/11. Juni.) an. Die Strecken sind mit 15 bis 19 Kilometern auch für Anfänger geeignet und führen jeweils an zwei bis drei Kirchen vorbei.

INFO

156 Teilnehmer bislang

Zu allen Touren sind Interessierte herzlich eingeladen. Die Abfahrtsorte und -zeiten sowie weitere Touren in den Nachbarkommunen sind unter www.stadtradeln.de/marl aufgelistet. Auf der Internetseite können sich Interessier-

te auch noch für das „Stadtradeln“ anmelden. Bisher haben sich schon 156 Teilnehmer in 21 Teams registriert. Wie sich Werner Müller und Ludger Vortmann in den nächsten drei Wochen ohne Auto schlagen, berichten sie online in einem Blog.



Sind nur noch klimafreundlich unterwegs: Werner Müller (2. v. l.) und Ludger Vortmann (3. v. l.) geben symbolisch ihre Autoschlüssel an Baudezernentin Andrea Baudek und Klimaschutzmanager Michael Klement ab.

—FOTO: STADT MARL / PRESSESTELLE

Kurier zum Sonntag vom 25.05.2019

AKTION

Fahrradhelm statt Autoschlüssel

Zwei „Stadtradeln-Stars“ verzichten auf ihr Auto/ Auftakttour am heutigen Samstag

MARL. Für drei Wochen das Auto stehen lassen und alle Wege klimafreundlich mit dem Rad zurücklegen: Dieser Herausforderung stellen sich ab heutigen Samstag, 25. Mai, Werner Müller und Ludger Vortmann. Die beiden nehmen am Marler „Stadtradeln“ teil und haben ihre Autoschlüssel jetzt symbolisch an Baudezernentin Andrea Baudek und Klimaschutzmanager Michael Klement abgegeben.

Ludger Vortmann hat bereits eine ganze „Stadtradeln-Karriere“ durchlaufen. Seit dem Start der Kampagne vor drei Jahren fährt er im Team „Tour de Rennbach“ viele Kilometer quer durchs Ruhrgebiet und ergatterte in der Gruppenbilanz sogar den ersten (2017) und zweiten Platz (2018). Auch wenn das Team in diesem Jahr wieder den Sieg anvisiert, geht es für den Radio- und TV-Reporter weniger um den Wettbe-

werb: „Man muss keine Sportskanone sein, um mitzumachen. Wir wollen zeigen, dass Radfahren mehr Spaß als Mühe macht.“

„Ich wohne seit zehn Jahren in Marl und lerne mit dem Drahtesel immer wieder neue Orte kennen, die ich mit dem Auto gar nicht entdecken könnte“, berichtet Werner Müller. Er ist in diesem Jahr zum ersten Mal als Stadtradler registriert und versucht ebenfalls, möglichst viele Kilometer für den Klimaschutz zu sammeln, um so CO₂ einzusparen. Als Ratsmitglied und CDU-Ortsverbandsvorsitzender Marl-Nord möchte der 70-Jährige vor allem Vorbild sein. „Ich hoffe, mit der Aktion auch andere Marler für die Nutzung des Fahrrads zu begeistern.“

*„Radfahren macht
mehr Spaß
als Mühe“*

Für die Freude am Radfahren setzt sich auch der ADFC Marl mit seinen Fahrradtouren ein. Die Eröffnungsfahrt zum „Stadtradeln“ am heutigen Samstag, 25. Mai, um 12 Uhr führt vom Creiler Platz zum Revierpark Nienhausen. Die Tour ist kostenfrei und wird – neben den beiden sogenannten „Stadtradeln-Stars“ Ludger Vortmann und Werner Müller – von Baudezernentin Andrea Baudek und Klimaschutzmanager Michael Klement begleitet.

Am morgigen Sonntag, 26. Mai, steht ein Ausflug in die Kirchhellener Heide auf dem Programm. Es folgen Fahrten zum Resser Bach (1. Juni) und zur Halde Rheinreußen (2. Juni). Zusätzlich bietet die Gemeinde Heilige Edith Stein beim „Stadtradeln“ drei „Pfarr-Rad-Touren“ (27. Mai

/ 5. und 11. Juni) an. Die Strecken sind mit 15 bis 19 Kilometern auch für Anfänger geeignet und führen jeweils an zwei bis drei Kirchen vorbei. Die Abfahrtsorte und -zeiten sowie weitere Touren in den Nachbarkommunen sind unter www.stadtradeln.de/marl aufgelistet.

Auf der Internetseite können sich Interessierte auch noch für das „Stadtradeln“ anmelden. Bisher haben sich schon 156 Teilnehmer in 21 Teams registriert. Wie sich Werner Müller und Ludger Vortmann in den nächsten drei Wochen ohne Auto schlagen, berichten sie online in einem Blog. Ins Auto können sie jedenfalls erst wieder nach Ablauf der Klimaschutzaktion am 14. Juni steigen. Bis dahin halten Baudezernentin Andrea Baudek und Klimaschutzmanager Michael Klement die Autoschlüssel fest unter Verschluss.

Unfallstelle wird entschärft

MARL. Am Mittwoch beginnen mit der Sperrung der A52-Anschlussstelle Marl-Frentrop/Polsum/ Dorsten die Arbeiten an der nächsten Großbaustelle in Marl. Anwohner und Autofahrer müssen mit Umleitungen leben.

Von Martina Möller und Michael Klein

Die Großbaustelle auf der Autobahn 52 zwischen Frentrop und Hamm ist in vollem Gang. Bis Herbst 2020 bekommt die A52 eine neue Fahrbahn, die Anschlussstellen Marl-Zentrum und Marl-Hamm werden saniert, sämtliche Brücken instandgesetzt. Die Maßnahme ist bis Herbst 2020 geplant.

Nachdem der Termin zwei Mal verschoben wurde, werden am Mittwoch, 5. Juni, 9 Uhr, die Aus- und Abfahrten zur A52 in Frentrop sowie die B 225 zwischen Buerer Straße und Schachtstraße für den Durchgangsverkehr komplett gesperrt. Der Landesbetrieb Straßen.NRW will in drei Monaten die Autobahnrampen erneuern und an den Auf- und Ausfahrten eine neue Ampelanlage installieren. Auch die B225 wird saniert.

„Wir hatten an dieser Anschlussstelle bis zu 200 Unfälle im Jahr, jetzt wird sie entschärft“, erklärt Ingo Nölker, Verkehrsplaner der Stadt Marl. Besonders häufig kracht es hier, wenn Autofahrer

aus Richtung Haltern abfahren und links in Richtung Alt-Marl abbiegen wollten. „Diese Gefahrenstelle zu sanieren, war schon seit Jahren Thema, wurde aber immer wieder – zuletzt wegen der Metro-Ansiedlung zurückgestellt“, so Nölker.

Umleitungen

Straßen.NRW wird ab Mittwoch für die gesamte Dauer der Bauarbeiten Umleitungsstrecken einrichten. Die Kreuzungen Buerer Straße/B225 sowie Schachtstraße/B225 bleiben frei. Das heißt: Wer auf der B225 von Dorsten Richtung Alt-Marl unterwegs ist, biegt an der Kreuzung Buerer Straße (also noch vor dem Restaurant „Zum Schwatten Jans“) nach links ab, fährt nach der Autobahnunterführung nach rechts auf die Schachtstraße und kommt von dort wieder auf die Bundesstraße 225 nach Marl (in Gegenrichtung umgekehrt). Wer Richtung A52 und damit zum Chemiepark Marl will, folgt der Schachtstraße Richtung Brassert und biegt dann auf die Brassertstraße in Richtung A 52-Anschlussstelle Marl-Bras-



Die Anschlussstelle Marl-Frentrop auf der A52 sowie ein Teil der B 225 werden ab dem 5. Juni saniert.

—FOTO: WOJTASIK

DATEN & FAKTEN

Acht Straßenbaustellen

Von 2019 bis 2022 werden in Marl zeitweise bis zu acht größere Straßenbaumaßnahmen gleichzeitig durchgeführt. „Es wird etwas für die Infrastruktur getan“, so der städtische Verkehrsplaner Ingo Nölker.

Im Einzelnen geht es um diese Maßnahmen:

- ◆ die neue Fahrbahndecke der A52 (Straßen.NRW)
 - ◆ die A52-Anschlussstelle Frentrop/Polsum/Dorsten
 - ◆ den Umbau der A52-Anschlussstelle Marl-Brassert zur Kreisstraße K 6 (Kreis Recklinghausen)
 - ◆ Sanierung und barrierefreier Umbau der Bushaltestellen Brassertstraße (Stadt Marl)
 - ◆ Kanalbau Rappaportstraße (Stadt Marl)
 - ◆ Umgestaltung der Römerstraße (Stadt Marl)
 - ◆ Erschließung der K 22 (Nordstraße/Marler Straße) und Bau von zwei Kreisverkehren (Projektgesellschaft gate.ruhr)
- Besondere Herausforderungen an die Verkehrsführung



Ingo Nölker ist Verkehrsplaner der Stadt Marl.

ergeben sich zusätzlich unter anderem durch weitere große Bauprojekte wie Lippepedeiche (HaLiMa), die Schachtverfüllung auf AV 3/7 und die Erweiterung der Polyamid-12-Anlage und weitere Projekte im Chemiepark.

Wann welches Bauprojekt beginnt, hängt wie zum Beispiel beim Industriepark gate.ruhr davon ab, wann Förderanträge von Bund und Land bewilligt werden. Dann gilt, dass Maßnahmen binnen 36 Monaten fertiggestellt und abgerechnet sein müssen.

sert ein. Ortskundige dürften aber alternativ auch ab Marler Straße über die L 608 oder die Buerer Straße zunächst in Richtung Norden fahren, um dann am Restaurant „Bei Ivan“ über die Hervester Straße in Richtung Brassert und A52 zu fahren.

Ansonsten werden die Umleitungen über die normalen Bedarfsumleitungen (blaue U-Schilder) über die Anschlussstellen Marl-Brassert und Gelsenkirchen-Hassel geführt.

Umbau in Brassert

Sobald die Anschlussstelle und die B225 in Frentrop fertig sind, soll der bereits mit der Ansiedlung des Metro-Logistikbetriebs geplante Ausbau der Anschlussstelle Marl-Brassert beginnen. Start ist voraussichtlich Ende Juli bis Mitte August. Nach Fertigstellung des Autobahnanschlusses wird die Kanalsanierung auf der Brassertstraße bis zur Autobahn fortgesetzt.

INFO Über weitere Straßenbaustellen in Marl halten wir sie in der Marler Zeitung auf dem Laufenden. In den kommenden Tagen geht es unter anderem um die Kanalsanierung auf der Rappaportstraße/Kampstraße und den Umbau der Römerstraße.

NACHGEFRAGT

Restaurant-Betreiber rechnet mit Einbußen

Von Robert Wojtasik

Marl/Dorsten. Ab dem 5. Juni wird die B225 zwischen Buerer Straße und Schachtstraße für rund zwei Monate gesperrt. Mitten in der Sperrzone: Franz Vortmann und sein Restaurant „Zum Schwatten Jans“.

Viel los ist an diesem Freitagmittag nicht im Restaurant „Zum Schwatten Jans“ an der Dorstener Straße (B225). „Das sind schon die Vorboten für die nächsten Wochen“, sagt Betreiber Franz Vortmann und lächelt etwas gequält. Ab dem 5. Juni wird die B225 zwischen Buerer Straße und Schachtstraße gesperrt, weil ein Teil der A52 und unter anderem die Anschlussstelle Marl-Frentrop saniert werden. Mitten in der Sperrzone: der Schwatte Jans.

„Uns wurde gesagt, dass wir weiterhin einspurig erreichbar sein werden“, sagt Vortmann. „Als Sackgasse von Dorsten aus, damit wir für die Zeit der Sperrung nicht komplett schließen müssen.“ Ihm sei von Straßen.NRW außerdem eine gute Beschilderung für sein Restaurant auf allen



Franz Vortmann liegt mit seinem Restaurant „Zum Schwatten Jans“ an der Dorstener Straße (B225) ab Mittwoch für etwa zwei Monate mitten in der Sperrzone.

—FOTO: WOJTASIK

Umleitungsstrecken zugesichert worden. Denn während der angekündigten zweimonatigen Sperre rechnet Franz Vortmann „auf jeden Fall mit Umsatzeinbußen“.

Nicht unbedingt bei der Stammkundschaft und den üblichen Reservierungen, „sondern eher bei den Kunden,

die nicht reserviert haben und dann auf dem Weg zu uns die Komplikationen bemerken.“ Vortmann fürchtet, dass gerade diese Kunden umdrehen und einfach woanders hinfahren. „Deswegen hoffe ich auf eine gute Beschilderung.“

Den eigenen Beitrag erkennen

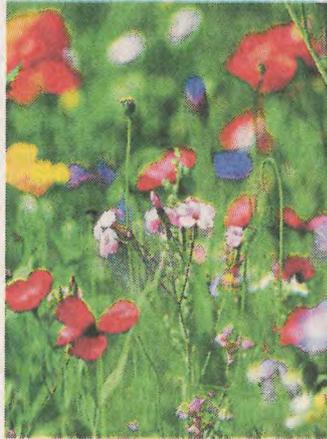
Die Bündnisgrünen laden
zur Klimakonferenz ein.

Marl. Die Bündnisgrünen wollen nicht nur, dass die Stadt Marl den Klima-Notstand ausruft. Am kommenden Freitag, 7. Juni, 18 Uhr, laden sie nun auch zu ihrer ersten Klima-Konferenz ein. Im Marler Rathaus wollen sie mit Bürgern diskutieren.

„Städte tragen aktiv zum Klimawandel bei und sind gleichzeitig von seinen Folgen betroffen. Sie haben aber auch Handlungsmöglichkeiten, mit denen sie ihren Beitrag zum Klimawandel und ihre Betroffenheit verringern können“, heißt es in der Einladung.

Und: „In Deutschland stellen sich durch den Klimawandel andere Herausforderungen als in Entwicklungs- und Schwellenländern. Viele deutsche Städte und Stadtquartiere gehören zu den ‚reifen‘ Städten bzw. Quartieren, die eine lange Geschichte und eine ausgeprägte Urbanität haben. Sie wachsen häufig nur noch langsam und teilweise ermöglicht ein ‚Schrumpfen‘ Optionen für im Klimawandel vorteilhafte Freiräume und Begrünungen.“

Zur Diskussion stehen am Freitag Perspektiven für eine aktive Rolle der Städte im Klimawandel. Als Gesprächs-



Blühende Beete schaffen Oasen in der Stadt und sind Nahrungsquelle für Insekten und Vögel. –FOTO: ARCHIV

grundlage dienen unter anderem diese drei Punkte:

- ◆ Den eigenen Beitrag zum Klimawandel erkennen,
- ◆ Betroffenheiten erkennen und Risiken bewerten
- ◆ Handlungsmöglichkeiten identifizieren und ergreifen.

Die Moderation des Abends übernimmt Daniel Schulz, der Stadtverbandsvorsitzende und baupolitische Sprecher der Bündnisgrünen in Marl.

INFO Klimakonferenz, Freitag, 7. Juni, 18 Uhr, Rathaus Marl (Sitzungssaal 3)

Ruft die Stadt den Klimanotstand aus?

Heute ist der Klimaschutz
Thema der öffentlichen Ratssitzung.

Marl. Nach der Europawahl ist das Thema Klimaschutz in aller Munde. Marl soll den „Klimanotstand“ ausrufen – das regte als erster Thorsten Schmidt, sachkundiger Bürger der Wählergemeinschaft Die Grünen, vor zwei Wochen an. Mehrere Bürger und Fraktionen folgten mit eigenen Vorschlägen. Heute wird sich der Rat mit den Themen Klimaschutz und Klimanotstand befassen. Weitere wichtige Themen sind Kosteneinsparungen bei der Rathaussanierung und die Elternbeiträge für Kindergärten. Die öffentliche Sitzung beginnt um 16 Uhr im großen Saal des Rathauses mit der Fragestun-

de für Einwohner.

Zurück zum Thema Klimaschutz: Thorsten Schmidt schlägt vor, dass Marl wie Los Angeles, Basel und London den Klimanotstand ausruft und damit ein symbolisches Signal setzt. Es sei höchste Zeit, zu handeln. Die Stadt soll künftig bei jeder Entscheidung den Klimaschutz berücksichtigen. Anke Dreier und Dr. Olaf Ermisch aus Marl regen eine gleichlautende Resolution an. Ähnliche Anträge stellen die Bündnisgrünen sowie – gemeinsam – SPD und Linke. Sie schlagen außerdem vor, dass die Stadt Klima-Veranstaltungen für alle Marler organisiert.

Marler Zeitung vom 06.06.2019

Für Klimaschutz in die Pedale treten

Noch bis zum 14. Juni geht das Stadtradeln weiter. 310 Marlerinnen und Marler machen mit und haben schon 43.700 Kilometer gesammelt.

Marl. Noch eine Woche, dann wird abgerechnet. Seit Anfang Mai sammeln 310 Marlerinnen und Marler beim Stadtradeln für den Klimaschutz Kilometer und sparen dabei umweltschädliches CO₂. Bis zum 14. Juni geht die Aktion noch weiter.

Bislang haben die Stadtrader bereits 43.700 Kilometer zurückgelegt und so 6,2 Tonnen CO₂ vermieden. Gestern Abend lud das Rennbach-Team zu einer Feierabendtour rund um Gelsenkirchen ein. Für den Endsprint beim Stadtradeln stehen noch zwei weitere Touren zum Mitfahren auf dem Programm. Am Samstag, 8. Juni um 10 Uhr startet das Rennbach-Team am Dorfplatz in Polsum. Ziel der Tour ist Schloss Raesfeld.

Die ca. 70 Kilometer lange Radtour führt über Dorsten und den Dämmerwald bei Schermbeck nach Raesfeld und zurück. Auf dieser Route kommen die Radler unter anderem auch an der 1.000-jährige Fem-Eiche in Erle vorbei.

Bei der zweiten Feierabendtour will das Rennbach-Team die Stadt aus der Perspektive der Radler erkunden. Auf der



Stadtradeln für Fortgeschrittene: Anfang Mai haben Werner Müller (2.v.l.) und Ludger Vortmann (3.v.l.) symbolisch ihre Autoschlüssel an Baudezernentin Andrea Baudek und Klimaschutzmanager Michael Klement abgegeben und sind seitdem nur noch klimafreundlich unterwegs.

—FOTO: STADT MARL / PRESSESTELLE

rund 25 Kilometer langen Rundtour werden unter anderem die neu gestaltete Bredenkampstraße in Drewer, die Radstation in Sinsen, der geplante Bürgerradweg an der Westerholter Straße in Alt-Marl und auch der Radweg an der Schachtstraße in Brassert

angesteuert. Die Tour startet am Mittwoch, 12. Juni, um um 17.30 Uhr. Treffpunkt für alle Teilnehmer ist das Rathaus.

Zu den Aktiven beim Stadtradeln für den Klimaschutz gehören auch Gemeindeglieder der Pfarrei Heilige

Edith Stein. Sie bieten sogenannte Pfarr-Rad-Touren an und steuern beim Kilometer sammeln die Kirchen der Großpfarre in den Ortsteilen an. Die dritte und letzte Pfarr-Rad-Tour steht am Dienstag, 11. Juni, auf dem Programm. Start ist um 18 Uhr an der Kirche St. Bartholomäus in Polsum und geht über rund 15 Kilometer. Zwei bis drei Kirchen stehen auf dem Besichtigungsplan. Jeder, der Lust hat, kann mitfahren.

Seit 2017 macht Marl bei der Aktion mit

Seit 2017 beteiligt sich die Stadt Marl beim Stadtradeln und ruft ihre Bürgerinnen und Bürger dazu auf, an insgesamt 21 aufeinanderfolgenden Tagen möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurücklegen und CO₂ einsparen. Ob die Wege beruflich oder privat gefahren werden, spielt dabei keine Rolle. Nach der Aktion zeichnet die Stadt Marl die aktivsten Teams und Radler aus. Außerdem vergibt das bundesweite Klima-Bündnis Preise an die aktivsten Kommunen.

Marl erklärt den Klimanotstand

MARL. Nach Bochum als erster großer Ruhrgebietsstadt setzt nun auch Marl ein Zeichen. Das beschloss der Rat nach langer Debatte.

Von Heinz-Peter Mohr

Dieser Auftrag ist vor allem eine Selbstverpflichtung: Bei allen künftigen Entscheidungen müssen Rat und Verwaltung die Auswirkungen auf Klima und Umwelt berücksichtigen. Denn nach Feststellung des Rates reichen die bisherigen Maßnahmen zur Begrenzung der Erderwärmung nicht aus. Die Stadtverwaltung soll in nächster Zeit Klima-Veranstaltungen für alle Marler organisieren. Dabei wird sie das Klimaschutzkonzept, das der Rat vor vier Jahren beschloss (siehe unten), mit den Bürgerinnen und Bürgern weiterentwickeln.

Nach langer Diskussion stimmten die Politiker diesem Antrag von SPD und Linken zu. Nur die Unabhängigen Bürgerpartei (UBP) stimmte dagegen, die Liste Wir für Marl enthielt sich.

Auch die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen und drei Marler Bürger hatten die Ausrufung des Klimanotstands angeregt. SPD und Linke brachten die Idee der Bürgerbeteiligung mit ein. „Klimaschutz ist dann erfolgreich, wenn er von der Bevölkerung mitgetragen wird“, sagte der SPD-Vorsitzende Brian Nickholz: „Da ist Überzeugungsarbeit gefragt.“

In den letzten Wochen hatten bereits Münster, Bochum und Gladbeck den „Klimanotstand“ erklärt. Damit erkennen sie die Eindämmung

des Klimawandels als vorrangige Aufgabe an. Auch in Recklinghausen wird dieser Schritt diskutiert.

Damit der „Klimanotstand“ in Marl mehr ist als nur ein symbolischer Akt, soll die Stadtverwaltung in der nächsten Ratssitzung verbindliche Kriterien vorstellen, wie Klimaschutz bei Entscheidungen berücksichtigt werden kann. Das ergänzte der Rat auf Wunsch der CDU.

Michael Sandkühler (Bündnisgrüne) hoffte zu Beginn der Debatte auf Einigkeit. Doch vor allem Vertreter der großen Fraktionen warfen einander vor, auf die Klimabremse zu treten. Sie stritten darum, welcher Antrag welcher Partei der bessere ist. Sandkühler kommentierte: „Das vergiftet nur das Klima.“

„Ein Spiel mit den Ängsten der Menschen“

Weitere Stimmen aus der Debatte: Borsu Alinaghi (UBP): „Das ist Populismus in reinsten Form. Die Grünen spielen mit den Ängsten der Menschen und schüren sie – als ob morgen die Welt untergeht. Das ist schändlich und unanständig. Wir sollten erst mal die Haupt-CO2-Emitter China, USA und Indien zum Umdenken bewegen.“

Robert Heinze (FDP) stimmte mit der Ratsmehrheit, äußerte aber Bedenken: „Für den Klimaschutz kann noch mehr getan werden. Aber ich erlebe hier eine moralisch rigorose Mainstream-

Diskussion. Wenn wir alles dem Ziel unterordnen, CO2 zu verringern, nehmen wir uns eine Menge politischer Gestaltungsmöglichkeiten.“

Johannes Westermann (Grüne Wählergemeinschaft): „Gerade der Antrag der Bürger, den wir unterstützen, will nichts aufzwingen. Es heißt darin ausdrücklich, dass wir die Auswirkungen auf das Klima >wenn immer möglich< berücksichtigen.“

Bürgermeister Werner Arndt: „Wir machen im Juni eine Schüler-Klimakonferenz,

unter anderem mit dem Naturschutzbund und dem Chemiepark. Es hat mich traurig gestimmt, als Schüler mir bei der Klima-Demo sagten: >Eigentlich haben wir keine große Erwartung an die Politik in Marl. Die werden eh nichts tun.< Mehr Klimaschutz werden wir nur schaffen, wenn wir alle mitnehmen.“

@ Was sagen Sie zum Thema Klimanotstand? Wir sind gespannt auf Ihre Meinung: mzredaktion@medienhaus-bauer.de

AUF EIN WORT

Bitte mehr als Symbolpolitik!



Von Heinz-Peter Mohr

Zum Glück war von der Fridays-for-Future-Bewegung niemand im Rat. Sonst hätten die Schüler eine Klima-Debatte erlebt, in der vor allem die großen Fraktionen lange darüber stritten, wer mehr tut, wer mehr tat und wer mehr bremst. Das geben wir hier nicht wieder. Es ist unfruchtbar. So wird man Jugendliche, die (wie der Bürgermeister berichtet) ohnehin wenig von

der Marler Politik erwarten, nicht gewinnen. Dazu müsste sich auch das politische Klima ändern.

Immerhin: Versuche, die Grünen als Verbotspartei hinzustellen, scheitern mittlerweile. Vertreter beider grünen Fraktionen zogen sich diesen Schuh nicht an, argumentierten sachlich dagegen. (Warum eigentlich schließen sich die Grünen in Marl nicht zusammen?)

Ein weiterer Hoffungsschimmer: Trotz aller Unkenrufe, allen Streits gibt es endlich eine Selbstverpflichtung der Politiker, mehr fürs Klima zu tun. Wird sich dadurch wirklich etwas ändern? Die Diskussion über Steingärten lässt daran zweifeln. Unsere Redaktion wird das Thema weiter aufmerksam verfolgen.

Nicht konzeptlos

Marl hat seit 2014 einen Klimaschutzplan und Manager, die ihn realisieren.

Marl. (HPM) Seit der Europawahl hat die Klimaschutz-Debatte wieder an Fahrt aufgenommen. Was so mancher vergessen hat: Marl hat seit fünf Jahren ein Klimaschutzkonzept. Die Anregung dazu kam 2010 von der damaligen Bürgerinitiative für Lebensqualität und Umweltschutz.

Im Februar 2014 beschloss der Rat das Klimaschutzkonzept. Auch Klimaschutzmanager wurden eingesetzt, die es umsetzen sollen. Zurzeit hat Michael Klement diese Aufgabe.

Klimaschutz heißt, durch vielfältige Maßnahmen die Kohlendioxid(CO₂)-Emissionen zu senken und die Erwärmung des globalen Klimas zu

begrenzen. Die Stadt erarbeitete dazu einen Handlungsplan und setzte einiges um:

Auf Basis der energetischen Bewertung von zwölf Schulgebäuden sparte sie Energie. Der Klimaschutzmanager betreute, beriet und informierte Schulen und Kitas über Klimaschutz – und ihren Energieverbrauch.

Mehrere hundert Tonnen CO₂ hat die Stadt nach eigenen Angaben durch energetische Sanierungen eingespart (Turnhalle der August-Döhr-Schule, Skulpturenmuseum Glaskasten, Lüftung im Gymnasium im Loekamp, Martin-Luther-King-Gesamtschule und Lehrschwimmbecken der Glück-auf-Schule).



Klimaschutzmanager Michael Klement. —FOTO: ARCHIV

Durch die Umstellung der Ampeln auf LED-Technik sei der Energieverbrauch um die Hälfte reduziert worden.

Mit dem Marler Vorgarten-Wettbewerb zeichnet die Stadt blühende, naturnahe und insektenfreundliche Bepflanzungen aus. Teilnahmeabschluss ist der 30. Juni.

Seit 2017 beteiligt sich die Stadt am bundesweiten Stadtradeln: Teams aus Politikern, Schulklassen, Vereinen, Unternehmen und Bürger treten in die Pedale. An 21 aufeinanderfolgenden Tagen sparen sie CO₂ ein.

Andere Pläne sind in Vergessenheit geraten wie

- ◆ der Marler Fahrradtag
- ◆ die Installation einer Fahrradwache am Marler Stern
- ◆ die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes in den Abendstunden.

Marler Zeitung vom 08.06.2019

Jetzt herrscht der Klimanotstand

Alle Entscheidungen sollen in Marl auch die Umwelt schützen

In Marl ist der Klimanotstand ausgerufen. Damit setzte der Rat jetzt ein Zeichen. Denn ab sofort müssen bei allen zukünftigen Entscheidungen im Rat und der Verwaltung die Auswirkungen auf das Klima und die Umwelt berücksichtigt werden.

Darüberhinaus beauftragte der Rat die Verwaltung, anknüpfend an die am 26. Juni stattfindende Jugendklimakonferenz der Stadt Marl, weitere öffentliche Veranstaltungen zu organisieren. Außerdem sollen bisherige Aktivitäten zum Klimaschutz dargestellt und aufgezeigt werden, wie das Klimaschutzkonzept der Stadt in einer breiten Bürgerbeteiligung weiterentwickelt werden kann.

Mit der Erklärung des Klimanotstandes stellt der Rat fest, dass es eine von Menschen gemachte globale Erwärmung der Erde gibt und die bisher ergriffenen Maßnahmen zur Begrenzung der Erderwärmung nicht ausreichen. Und, dass der Klimaschutz für die Stadt Marl eine hohe Priorität besitzt.

Mit dem Ratsbeschluss verpflichtet sich die Stadt, in Zukunft bei allen Entscheidun-



In Marl ist Grün wieder schützenswert. Zumindest, wenn man den ausgerufenen Klimanotstand ernsthaft etwas entgegensetzen will. Foto: ST

gen den Klimaschutz stärker zu berücksichtigen.

Der Ratsbeschluss wurde mit einer Gegenstimme und zwei Enthaltungen gefasst.

Grundlage war ein gemeinsamer Antrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Die Linke.

Auch die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hatte in einem Antrag die Erklärung des Kli-

manotstandes beantragt.

Mit ihrem gemeinsamen Antrag wollten SPD und Linke nach eigenen Angaben den Klimaschutzprozess in Marl neu anstoßen. Der Klimaschutz könne nur wirksam werden, wenn die zu ergreifenden Maßnahmen von einer breiten Mehrheit der Bevölkerung getragen würden.

Fußgängerbrücke wird erneuert

Die Verbindung über den Sickingmühlenbach ist seit Dezember gesperrt.

Hamm. (pk) Einige Monate müssen sich viele Fußgänger in der Waldsiedlung noch gedulden und Umwege in Kauf nehmen: Die Holzbrücke über den Sickingmühlenbach wird erneuert – im Herbst. Das teilte Michael Lauche, Leiter des Zentralen Betriebs hofs der Stadt (ZBH), mit.

„Die neue Brücke wird eine Geh- und Radwegbrücke“, erklärt ZBH-Leiter Lauche. Das bedeute, dass die Neukonstruktion voraussichtlich etwas breiter als ihr Vorgänger werde: „Für die neue Brücke planen wir zudem eine seichtere Anrampung. So wird es für Passanten mit Rollatoren und

Rollstühlen leichter, die Brücke zu überqueren.“

Im Zuge der Bauplanung würde auch geprüft, ob vorhandenes Material wie alte Brückenpfeiler noch wiederverwendet werden könne. „Diese Planungen sind abgeschlossen. Wir erwarten nun Angebote auf die Ausschrei-

bung.“ Die Wichtigkeit der Brücke für viele Anwohner sei dem ZBH-Chef durchaus bewusst: „Die Brücke verbindet ja ein Wohngebiet mit den Einkaufsmöglichkeiten in der Waldsiedlung.“

Baubeginn im Herbst

Mit dem Baubeginn rechnet Michel Lauche im dritten Quartal dieses Jahres. Genauere Termine für Baubeginn und Fertigstellung kann Lauche nach eigenen Angaben noch nicht liefern.

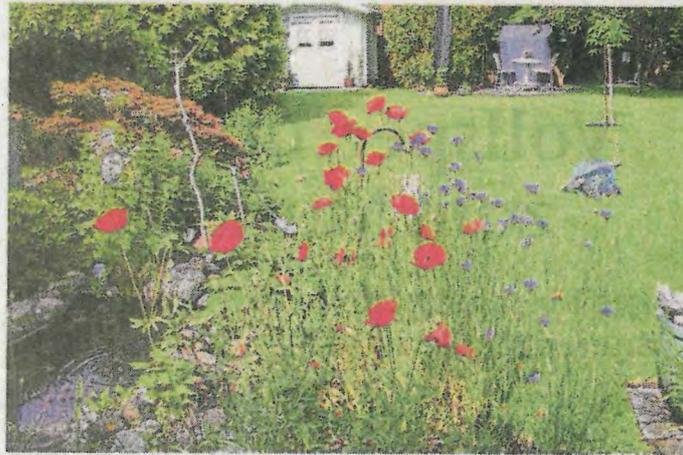
Die Überführung zwischen Schwabenweg und Lessingstraße ist bereits seit Anfang Dezember 2018 gesperrt (wir berichteten). Bei einer Routineüberprüfung wurden damals an der Holzkonstruktion große Schäden festgestellt. Da die Tragfähigkeit nicht mehr gegeben war, blieb nur die kurzfristige Sperrung. Weitere Gutachten zeigten, dass sich eine Instandsetzung aufgrund der Schäden nicht mehr lohne.



Tristes Ende eines beliebten Fußwegs am Sickingmühlenbach.

—FOTO: PATRICK KÖLLNER

Marler Zeitung vom 12.06.2019



Hier summt es: Unser Bericht über Klimaschutz und Steingärten regte unseren Leser Werner Luther an, dieses Bild zu schicken: „Es gibt sie noch, die bienenfreundlichen Gärten, wie in Drewer bei uns zu sehen. Der Umweltschutz sollte in Marl endlich vorrangiges Thema sein.“ Haben auch Sie ein schönes Bild? Senden sie es per E-Mail, Betreff Bauerreporter, an 42020@medienhaus-bauer.de. Oder kommen Sie in unsere Geschäftsstelle.



BRIEFE AN DIE REDAKTION

Nur Lippenbekenntnisse zum Klimaschutz

— Von: Christian Thieme,
Sinsen
— Betr.: Themenseite „Was
Marl für den
Klimaschutz tut“
— vom 8. Juni

Die „Schottergartendebatte“ der letzten Ratsitzung hat es an den Tag gebracht, wie sich unsere Stadtpolitiker die Notfall-Maßnahmen zum Klimaschutz vorstellen. Wie sollten diese auch zustandekommen, wenn zwei rivalisierende grüne Parteien jeweils um die Gunst von SPD bzw. CDU buhlen, die Linke ebenso, die FDP um ihre Gestaltungsmöglichkeiten fürchtet, die Bürgerliste Wir für Marl sich sauber der Stimme enthält und die rechte UBP das Thema nur populistisch ausschachtet. Wem soll der Wähler hier noch vertrauen? Obwohl dringend ein

überparteilicher Umwelt-Konsens Not tut, scheint niemand ernsthaft Interesse an Problemlösungen zu haben. Fraktionsintern hat man sich in den großen Parteien wohl klammheimlich mit den eigenen Fehlentscheidungen abgefunden und hofft, diese unbeschadet über die nächste Kommunalwahlrunde zu bringen.

Lippenbekenntnisse wohin das Auge reicht. Von einer Kehrtwende in Sachen städtischer Forstwirtschaft, von Mobilitätswende, einer Änderung der Stadtplanung oder einer Revision klimaschädlicher Bauvorhaben ist keine Rede, dafür aber jede Menge Rechtfertigungen und publikumswirksame Symbolpolitik vom Feinsten. Erklären Sie so was bitte den Schülerinnen und Schülern demnächst bei ihrer lokalen Klimakonferenz!

Marler Radverkehr unter der Lupe

**Beim Stadtradeln will die CDU
für mehr Investitionen werben.**

Marl. Beim Marler Stadtradeln werden heute in einem Rundkurs durch fast alle Marler Stadtteile die Radwege aus der Perspektive der schwächsten Verkehrsteilnehmer erkundet. Treffpunkt ist das Rathaus um 17.30 Uhr.

Dabei will auch die CDU mitmachen. Die Vorsitzenden der Ortsverbände Sinsen und Lenkerbeck, Andreas Hellmons und Uwe Göddenhenrich, wollen den Radlern ihre Forderung nach höheren Investitionen in die Sanierung der Rad- und Fußwege erläutern.

Die Ost-West-Verbindung Bahnhof- und Victoriastraße sei im Fußgänger- und Radverkehr unhaltbar, schreiben Hellmons und Göddenhenrich in einer Ankündigung. Die Rad- und Gehwege müssen dringend saniert werden. Nur so würden mehr Bürger vom Auto aufs Fahrrad wech-

seln.

Nach den aktuellen Plänen soll der Radweg zwischen der Schildstraße und Zur Höhe 2021 aus dem Programm „Grün statt Grau“ saniert werden. Die CDU fordere aus städtischen Mitteln auch die Sanierung der weiteren Abschnitte zwischen Halterner Straße und Hüls, sagt Andreas Hellmons.

Auch insgesamt müssten die Mittel für den Rad- und Fußverkehr deutlich erhöht, die Radwege saniert werden. Mehr als die Hälfte der Radwege in Marl seien in sehr schlechtem Zustand und stark sanierungsbedürftig.

Langzeitarbeitslose könnten unter Anleitung von Mitarbeitern des Zentralen Betriebshofs in die Aufarbeitung der Rad- und Fußwege eingebunden werden, meinen Hellmons und Göddenhenrich.

Marler Zeitung vom 12.06.2019

CDU gründet Umwelt-Gruppe

Partei will junger Generation zuhören und „nicht der AfD nachlaufen“.

Marl. Die Marler CDU gründet eine Arbeitsgruppe Umwelt- und Naturschutz. Leiter ist der Student der Stadtplanung und CDU-Medienbeauftragte Tom Stoltenberg (24). Die CDU lädt alle interessierten Bürgerinnen und Bürger ein, sich mit ihren Ideen und Gedanken zu ei-

nem verbesserten Umweltschutz in Marl einzubringen. In einer E-Mail fordert der Vorsitzende Thomas Terhorst die aktiven CDU-Mitglieder auf, sich als Partei aller Altersschichten zu verstehen und insbesondere der jungen Generation zuzuhören. Es sei falsch, der AfD in den The-

men nachzulaufen, da die Bevölkerung mehrheitlich liberal, tolerant und weltoffen eingestellt sei. Eine Volkspartei könne nur aus der Mitte heraus erfolgreich sein. Aus einem Gespräch bei der Fridays-for-Future-Demonstration wisse er, dass diese Generation stark an Politik interes-

siert sei, sich aber nicht in jeder Partei wiederfinde, so Terhorst. Klima- und Umweltschutz bedeute für die CDU auch „Erhalt unserer Heimat und die Bewahrung der Schöpfung“.

Interessierte können sich unter umweltschutz@cdu-marl.de melden.

Marler Zeitung vom 12.06.2019

Klimanotstand – kein Grund zur Panik

REGION. Marl und Gladbeck, Bochum und Münster: In vielen Städten unserer Region hat der Stadtrat bereits den Klimanotstand ausgerufen. Ein Schlagwort, das viele aufhorchen lässt – doch was steckt dahinter?

Von Thomas Bartel

? Woher kommt eigentlich der Begriff?

! Bereits seit mehreren Jahren kann man auf Protestplakaten von Klimaschutz-Demonstrationen den Begriff Klimanotstand lesen – zuerst angeblich in Australien. Zu den prominentesten Verwendern des Begriffs zählt der renommierte „Club of Rome“. Dann folgte die Stadt Basel sowie die Metropolen London, Los Angeles und Vancouver, bevor mit Konstanz oder Kiel die ersten deutschen Städte reagierten.

? Was bedeutet Klimanotstand konkret?

! Das Ausrufen des Klimanotstands ist zunächst ein rein symbolischer Akt, es ist kein rechtlicher Begriff. Die Kommunen, die es tun, wollen damit unterstreichen, dass sie den menschengemachten Klimawandel anerkennen. Damit verbunden ist

die Ankündigung, politische Entscheidungen so zu treffen, dass die Maßnahmen klimaschützend oder zumindest nicht klimaschädigend sind.

? Was könnten praktische Folgen sein?

! Kiel zum Beispiel hat sich das konkrete Ziel vorgenommen, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu sein. Anderswo gibt es Initiativen für ein besseres Park&Ride-System, für weniger Flächenversiegelung oder ein Jahres-Bürgerticket für den ÖPNV, das nicht mehr als 50 Euro kostet. Auch die Forderung, weniger Plastikmüll zu produzieren, gehört dazu.

? Wieso beraten aktuell so viele NRW-Städte über das Thema?

! Nach Paragraph 24 der Gemeindeordnung kann sich jeder mit einer Anregung an eine Kommune wenden. Sehr häufig kommt die Anregung, den Klimanotstand auszurufen, aus den Reihen

der Fridays-for-Future-Bewegung oder von den Grünen.

? Wie ist der Stand in den Städten im Vest?

! Vorreiter ist die Stadt Marl. Dort sollen alle künftigen Entscheidungen von Rat und Verwaltung auf Auswirkungen für Klima- und Umweltschutz abgeklopft werden. Das haben die Politiker fast aller Fraktionen auf Antrag von SPD und Linken am vergangenen Freitag beschlossen. Konkret soll ein Klimaschutzmanager durch vielfältige Maßnahmen versuchen, die CO₂-Emissionen der Stadt zu senken, etwa durch energetische Sanierung von Schulen, Bädern und öffentlichen Gebäuden. Dazu zähle auch die Umstellung der Ampelanlagen auf stromsparende LED-Technik, ein Vorgarten-Wettbewerb zum Bienen- und Insekenschutz oder Aktionen zur Förderung des Radfahrens.

Auch die Stadt Recklinghausen hat betont, dass Klimaschutz für sie ein wichtiges Anliegen ist. Konkret will die Jamaika-Koalition im Rat jedoch das Wirken des neuen Klimaschutzbeauftragten abwarten, der im August seine Arbeit aufnimmt. Im **Kreistag** will die Linke den Klimanotstand bei der Sitzung im September ausrufen.

In **Datteln** steht das Thema zwar auf der Agenda, wird aber überlagert von der Frage, ob das nahezu fertige Steinkohlekraftwerk Datteln 4 noch in Betrieb gehen soll. Dies wollen die Grünen im Rat durch die Verweigerung einer notwendigen Fristverlängerung für den Betreiber Uniper verhindern.

? Was sagen die Kritiker der Debatte?

! Einige erinnern an frühere Initiativen, als sich Orte zu atomwaffenfreien Zonen erklärten. „Doch weder die Existenz von Atomwaffen noch das Weltklima lassen sich auf lokaler Ebene entscheiden“, meint etwa Gerd Landsberg vom Städte- und

AUF EIN WORT

Glaubwürdigkeit ist gefragt



Von Thomas Bartel

Notstand? Geht's nicht etwas weniger dramatisch? In Not sind für mich Flüchtlinge auf seeuntüchtigen Booten im Mittelmeer. Oder ein Patient in der Klinik, dessen Leben am seidenen Faden hängt.

Sicherlich ist es legitim, mit drastischen Worten auf ein politisches Anliegen hinzuweisen. Fraglos ist es sogar begrüßenswert, wenn sich junge Menschen einmischen – und bei den Verantwortlichen ihr Anliegen, nämlich den globalen Schutz von Klima und Umwelt auf dem Globus, lautstark einfordern. Doch dazu gehört auch Glaubwürdigkeit über den Tag hinaus. Hinter manchem Klamotten-Kauf, Smartphone-Wunsch oder dem nächsten Abenteuer-Trip nach Übersee gehört dann auch ein dickes Fragezeichen!

Gemeindebund (siehe u.). Begriffe wie „Notstand“, sagen Kritiker, bilden nicht die Wirklichkeit ab, sondern entstammen den Köpfen von Leuten, die sich selbst in Panik versetzen.

Befürworter halten dagegen: Es sei Aufgabe der Politik, Rahmenbedingungen für Verwaltung und Bürger zu setzen. „Leider braucht der Mensch strikte Vorgaben, was er tun soll und was er zu lassen hat. Ja, Verbote haben meist einen Aufschrei zur Folge. Aber die Wir-verärgern-die-Wähler-lieber-nicht-Methode bringt auch keine Ergebnisse“, kommentiert die „Lippische Landeszeitung“.

IHRE MEINUNG

Stimmen unserer Facebook-Nutzer

◆ **Ludger Flohr, Oer-Erkenschwick:**

„Ich finde das geht zu sehr auf die Kosten der kleinen Bürger. Klimabewusstsein zeigen ist okay, aber der normale Bürger darf nicht für Sachen bestraft werden, die andere verbockt haben. Jeder sollte mal bei sich anfangen, etwas zu ändern.“

◆ **Peter Gerwinat, Recklinghausen:**

„Es ist die Folge des Versa-

gens der Politiker in Berlin. Der Notstand hätte schon deutschlandweit ausgerufen sein können ... so müssen die Kommunen diesen ‚Dienst‘ übernehmen. Immerhin steigt damit der Druck.“

◆ **Dirk Hestermann, Recklinghausen:**

„Im weitesten Sinne ist dies ein positives Zeichen, aber was möchte die Stadt an Maßnahmen umsetzen? Werden nun Fahrverbote für die Innenstadt ausgesprochen und mehr Fahrradwege geschaffen?“



DAS THEMA: Klimanotstand und Klimaschutz auf kommunaler Ebene



Der Schutz des Klimas ist auch den Schülerinnen und Schülern aus Recklinghausen ein wichtiges Anliegen. —FOTO: KÖHLER

Marler Zeitung vom 12.06.2019

Klimaschutz: Was jeder tun kann

Expertinnen der Verbraucherzentrale geben Ihnen Tipps am Telefon.

Von Heidi Meier

Kreis RE. Der Klimawandel ist in aller Munde, die Bereitschaft etwas für Umwelt und Klima zu tun, allen Umfragen zufolge groß. Doch wie genau geht das? Was kann jeder Einzelne in seinem alltäglichen Leben, in seinem Haushalt ganz praktisch umsetzen? Um diese Fragen geht es bei der nächsten Telefonaktion des Medienhauses Bauer am kommenden Freitag, 14. Juni.

Drei Expertinnen der Verbraucherzentrale NRW beraten Sie an unseren Redaktionstelefonen zu allen Möglichkeiten eines im Alltag praktikablen Klima- und Umweltschutzes – kompetent und individuell.

Stichwort Energie: Ist es sparsamer Nudelwasser im Wasserkocher oder auf dem Ofen zu erhitzen? Ist es günstiger mit der Hand oder der Maschine zu spülen? Zwei Fragen von vielen. Denn: Es gibt viel Potenzial im Haushalt Energie (und damit übrigens auch Geld) zu sparen – von der Art und Weise E-Mail-Anhänge zu verschicken bis hin zur Auswahl von Elektrogeräten nach Energieeffizienz.

Es geht um die kleinen Dinge, die leicht fallen

Stichwort Konsum: Woran erkenne ich, ob ein Produkt klima- und umweltfreundlich ist – bei Kleidung, Möbeln, bei Renovierungsmaterialien wie Farben und Lacke, beim Schulbedarf, beim Spielzeug, beim ...? Auch dazu können unsere Expertinnen Sie beraten. Und auch die Frage, ob es sich lohnt zu reparieren, statt neu zu kaufen, können sie individuell beantworten.

Stichwort Ernährung: Wie kann ich klimafreundlich einkaufen und zubereiten? Wie wird was gelagert, um Wegwerfen zu vermeiden?

Stichwort Abfall: Muss man Verpackungsmüll wirklich mitkaufen oder gibt es Alternativen? Plastik ist nicht gleich Plastik – vieles schadet der Umwelt, manches ist aber

auch die bessere Alternative. Doch: Woran erkennt man das? Und: Wo kann man welchen Müll umweltfreundlich entsorgen, wo Dinge loswerden, die noch gut sind?

Stichwort Garten: Welche Pflanzen gedeihen hier am besten – auch ohne chemische Keule und hohen Wasserbedarf? Mit welchen Hausmitteln oder umweltneutralen Präparaten kann man Läuse und anderen Schädlingen zu Leibe rücken?

Stichwort Mobilität: Sind E-Autos und E-Bikes wirklich die klimafreundliche Alternative? Wie fährt man spritsparend Auto? Welche Alternativen zum Auto machen für wen überhaupt Sinn? Und wie kann man klimafreundlich reisen?

„Wer in seinem Alltagsleben etwas für

Klima und Umwelt tun will, muss nicht sein ganzes Leben auf den Kopf stellen“, sagt Katharina Feldkamp, Umweltberaterin bei der Verbraucherberatung Marl. „Es geht vielmehr um die vielen kleinen Dinge, die uns leicht fallen. Glückstaten sozusagen, die der Umwelt nutzen und uns das gute Gefühl geben, etwas getan zu haben.“

Bei unserer Telefonaktion können Sie sich von Katharina Feldkamp und ihrer Kollegin Theresia Hericks sowie von Helena Schmitz-Peiffer, Referentin für nachhaltigen Konsum bei der Verbraucherzentrale NRW in Düsseldorf, umfassend beraten lassen.

INFO Die drei Expertinnen erreichen Sie unter ☎ 01802/998877 (6 Ct pro Gespräch aus dem dt. Festnetz). Sie können Ihre Fragen auch per E-Mail unter telefonaktion@medienhaus-bauer.de schriftlich formulieren. Bitte beachten Sie dabei, dass unsere Leitungen nur am Freitag, 14. Juni, in der Zeit von 10 bis 12.30 Uhr geschaltet sind – und wir nur die in diesem Zeitraum eingegangenen E-Mails beantworten können.



Keine unwichtige Frage: Welche Elektrogeräte benutzt man im Haushalt?

–FOTO: DPA



Experten am Telefon

Thema: Klima- und
Umweltschutz im Alltag

Marler Zeitung vom 12.06.2019

Graffiti sollen Tunnel aufwerten

Die Stadt lobt wieder einen Wettbewerb für Sprayer aus. Sie sollen den „Y-Tunnel“ verschönern. Teilnahmeschluss ist der 1. Juli.

Marl. Seit Anfang der 90er-Jahre hat Marl als eine der ersten Städte in Deutschland Graffiti-Wettbewerbe veranstaltet und die ehemals tristen Betonwände um das Marler Rathaus jungen Graffiti-Künstlerinnen und -Künstlern zur Verfügung gestellt. Diese Wände sind als „Hall of Fame“ eingerichtet – Wandflächen, auf denen Sprayer ihre Kunst realisieren können. In diesem Jahr findet erneut ein Wettbewerb statt, diesmal unter dem Motto: „gehen – stehen – rennen“.

Leider steht die Fläche rund ums Rathaus für die nächsten Jahre wegen der Rathaussanierung nicht zur Verfügung. Für den Wettbewerb hat das Skulpturenmuseum aber mit dem „Y-Tunnel“ unter der Ampelkreuzung Hervester Straße/Bergstraße/Willy-Brandt-Allee eine alternative Wand mit rund 180 Metern Ausstellungsfläche gefunden.

Die Werke sollen spielerisch und humorvoll die Vorzüge des „zu Fuß Gehens“ aufzeigen. Das Motto „gehen – stehen – rennen“ ist hier bewusst offen gefasst und soll jede Form der Fortbewegung zu Fuß widerspiegeln (Rollator, Parcours, Spaziergang).

Das Skulpturenmuseum Glaskasten lädt zu diesem Wettbewerb mit dem Planungs- und Umweltamt ein. Teilnahmeschluss ist der 1.



Graffiti-Künstler haben vor zwei Jahren den Bahnhof Sinsen verschönert. Jetzt ruft die Stadt wieder einen Wettbewerb für den Stadtkern aus.

—FOTO: CHRISTIN LEHMKUHL (ARCHIV)

Juli. Mit der Aktion will die Stadt Marl den Fußverkehr fördern und für die klimafreundlichste Fortbewegungsart sensibilisieren. Deshalb sind Künstlerinnen und Künstler aus ganz Deutschland dazu aufgerufen, sich mit den Vorzügen des „zu Fuß Gehens“ auseinanderzusetzen.

Aus ihren Einsendungen wählt eine Jury 15 Entwürfe aus, die am 10. und 11. Au-

gust auf die 180 Meter langen Wände des Y-Tunnels gesprüht werden sollen. Im September belohnt die Stadt Sprayer für die besten drei Kunstwerke mit Geldprämien von 500 bis 1000 Euro.

Teilnehmen am Wettbewerb können erfahrene Graffiti-Künstler, die mindestens 18 Jahre alt sind oder eine schriftliche Erlaubnis eines Erziehungsberechtigten vorlegen können. Fragen beant-

worten Christa Appel, ☎ 99-2631, christa.appel@marl.de, und Stephan Wolters, ☎ 99-2624, stephan.wolters@marl.de, vom Glaskasten sowie Udo Lutz, ☎ 99-6123, udo.lutz@marl.de, vom Umweltamt.

@ Wettbewerbsbedingungen: www.skulpturenmuseum-glaskasten-marl.de, dann Graffiti-Wettbewerb klicken.

CDU bittet zum Mobilitätsparteitag

Vorschläge der Ortsverbände sollen in Position der Fraktion einfließen.

Marl. In den kommenden Monaten wird die Stadt Marl ein neues Mobilitätskonzept verabschiedet. Am Montag, 17. Juni, findet dazu um 19.30 Uhr im Restaurant „Zum Schwatten Jans“ ein Mobilitätsparteitag der CDU Marl statt, bei dem das Thema diskutiert wird.

In den vergangenen Wochen wurden in den Ortsverbänden der CDU Marl offene Sitzungen speziell zu dem Thema „Mobilität im Orts- teil“ abgehalten.

Für das anstehende Mobilitätskonzept der Stadt möchte die CDU-Fraktion die Stellungnahmen der Marler Orts-

verbände in die eigene Positionierung zur Diskussion einfließen lassen, um ein möglichst rundes Stimmungsbild der Marler Parteimitglieder zu bekommen.

Es gab bereits zahlreiche Anregungen sowie Verbesserungsvorschläge aus den Ortsverbänden, die nun im

Rahmen des Mobilitätsparteitages zusammengeführt und verabschiedet werden sollen.

INFO „Mobilitätsparteitag“
Montag, 17. Juni,
um 19.30 Uhr
Gaststätte „Zum Schwat-
ten Jans“
Dorstener Straße 307