

Vorgespräch in Marl 15.-16. Dezember 2016

Inhalt

- I. Projektbesprechung
- II. Stadtpaziergänge

I. Projektbesprechung

Anwesende

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

Thematische Ausrichtung der Zusammenarbeit mit der Stadt Marl

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

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

Ort für den Fußverkehrscheck

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

Ausrichtung des Workshops

Zur Ausrichtung der Workshops wurden im Allgemeinen folgende Aussagen getroffen:

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

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

Akteure der Fußverkehrsförderung in Marl

Verwaltung

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

Politik

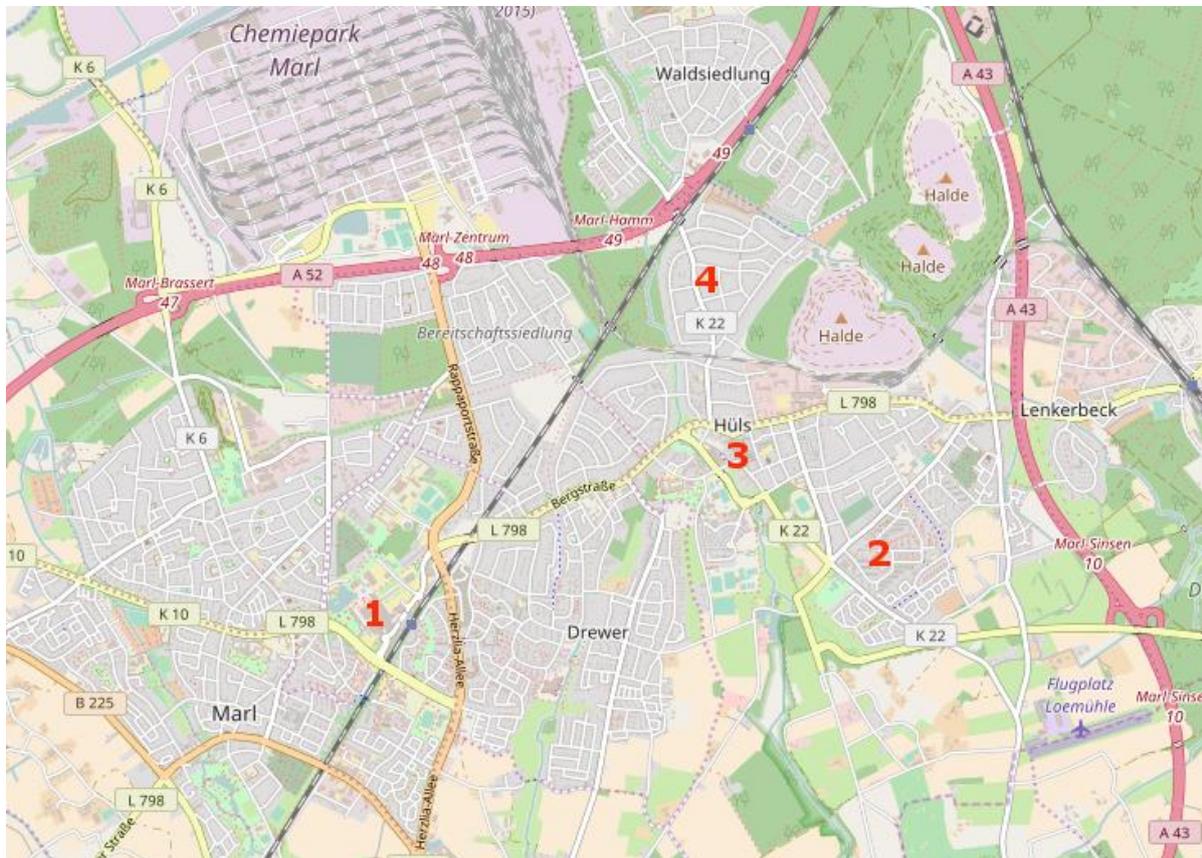
- Bauausschussvorsitzender: Jens Vogel
- ZBH Ausschuss: Uwe Gödden-Henrich

Verbände und Interessengruppen

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

II. Stadtpaziergang

Der Stadtpaziergang umfasste vier Teile (siehe Karte).



© OpenStreetMap contributors

Teil 1: Marl-Mitte

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

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

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



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



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

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



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



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



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

Teil 2: Hüls

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



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

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



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

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



Teil 3: Fußgängerzone/Einkaufspassage

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



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

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



Teil 4: Römerstraße und Triftstraße

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

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

