

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

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

Marl - Von Stadtmitte nach Alt-Marl und zurück

- (1) Vom Bahnhof Marl-Mitte wird folgend beispielhaft der Weg in Richtung Alt-Marl untersucht, um die Zuwegung von einem bewohnteren Stadtteil in die Stadtmitte und zurück aus fußläufiger Sicht zu betrachten. Der Weg bis zum ausgewählten südlichsten Punkt in Alt-Marl (Hochstraße) ist gerade einmal ca. 1,2 Kilometer lang, dauert also zu Fuß im normalen Tempo etwa 18 Minuten und kann weitgehend als durchaus angenehm bezeichnet werden.



- (2) Zwischen dem Bahnhof Marl-Mitte, dem Einkaufszentrum und dem Zentralen Omnibusbahnhof ZOB befinden sich ein öffentliches WC und Abfallbehälter. An dieser Stelle soll erwähnt werden, dass nicht nur der ZOB, sondern die begangenen Straßenzüge in Marl als ziemlich sauber bezeichnet werden konnten.



- (3) Der moderne und auf den ersten Blick recht ansehnliche ZOB bietet leider keine Sitzmöglichkeiten bei kalter Witterung.



- (4) Es gibt leider trotz des aufgestellten Schildes keine geregelten Überwege zu den Bahnsteigen, zumindest an den Endpunkten. Der Kunde aber kommt zu Fuß aus südlicher oder nördlicher Richtung...



- (5) ... Auch am nördlichen ZOB-Ausgang zum Einkaufszentrum „Marler Stern“ wäre eine Gehwegüberfahrt angemessen (3) und die Entfernung der störenden Betonpoller.



- (6) Leider sind Tafeln und Scheiben durch Vandalismus beschädigt oder zerstört worden. Der ZOB macht den Eindruck, als wenn die Schmierereien nicht in möglichst kurzen Abständen entfernt werden. Bei den Scheiben ist zu beachten, ob diese entgegen der häufigen Windrichtung angebracht worden sind. Zum Zeitpunkt der Begehung war dies nicht der Fall, so dass das Warten hier überaus unangenehm war.



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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

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



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



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



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



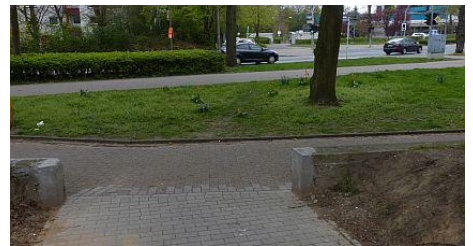
- (30) ... So sieht dann z.B. aus der Sicht der Fußgänger an solchen Tagen der Adenauer Platz mit dem Theater und der monumentalsten Skulptur des Marler Skulpturenparks aus. Kein erbaulicher Anblick, weder für Touristen noch für Einheimische.(8)



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



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



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



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



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



Fazit aus den drei Fußverkehrschecks in der Stadt Marl

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

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

- 1.1 In der Erläuterung zur Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes ist zwar das „Radroutennetz“ als Beispiel genannt, nicht aber ein Fußwegenetz oder ein Fußwegekonzept.(13) Genau daran aber mangelt es.
- 1.2 Marl ist insgesamt eine autogerechte Stadt in der der Radverkehr zumindest teilweise zu Lasten des Fußverkehrs gefördert wurde. Dies ist aber kein „Alleinstellungsmerkmal“, sondern bundesweite Realität.
- 1.3 Konkrete Defizite gibt es darüber hinaus in der Hauptsache durch a) ungenügende (gefühlte) Verkehrssicherheit und Komfort an Querungsanlagen, b) nicht vorhandene Sichtbeziehungen und c) eine fehlende Wegweisung.

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

- 2.1 Voraussetzung ist eine Push + Pull Strategie. Es wird also nicht ausreichen, den Umweltverbund zu fördern (pull), es müssen auch Maßnahmen umgesetzt werden, die den Komfort und die Reisegeschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs antasten (push).
- 2.2 Die vorliegenden Analysen könnten bereits der erste Schritt für ein Fußwegenetz sein. Es sollte darum gehen, a) die Wegeverbindungen von Stadtmitte in die anderen Stadteile schrittweise zu verbessern. Diese Untersuchungen und Maßnahmen sollten b) bis die Kernbereiche der Stadteile weiter geführt werden. Daran anknüpfen sollte c) eine noch gezieltere Auswahl von Wegeverbindungen mit den Hauptfußwegeverbindungen in die Stadteile unter Einbeziehung von grünen Wegen (z.B. entlang der Bäche, Trampelpfade, etc.).
- 2.3 Ein besonderes Augenmerk sollte darauf gerichtet sein, mehr gesicherte und freie Querungsanlagen zu schaffen und dafür zu sorgen, dass diese für den Fußverkehr a) möglichst kurze und b) durchgängige Wege anbieten sowie c) die Sichtbeziehungen zum motorisierten Individualverkehr MIV gewährleisten.
- 2.4 Im Rahmen der Schaffung eines geschlossenen Fußwegenetzes sollte unbedingt auch ein Wegweisungssystem eingerichtet und mehr Stadtpläne ausgehängt werden.
- 2.5 „Wir stellen in die Mitte: Bildung und Erziehung (Schulen aller Art), Bewegung (Flanieren und Sport), Medien (Grimme-Institut), Kultur (Skulpturen) und Konsum (Marler Stern)!“ Dies könnte kaum eine andere Stadt in Deutschland von sich sagen und so sollte die Stadtmitte auch deutlicher beworben werden.
- 2.6 Dennoch sollte „nachgebessert“ werden, es fehlen Genussangebote in der Stadtmitte, die zum Gehen anregen (Restaurant, Cafe, Eisdielen, Stadtmitt-Kino, Bewegungsplatz z.B. Forumsplatte, Angebote im „Marler Stern“, etc.)

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

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

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

- 4.1 In den Regelwerken fehlen konkrete Angaben für Flächen, auf denen sich Rad- und Fußverkehr kreuzen.

4.2 In den Regelwerken fehlen Hinweise für die möglichst einzuhaltende maximale Entfernung zwischen Querungsanlagen und die Verminderung von Umwegen.

Anmerkungen und Quellen:

- (1) BlitZlicht ist eine bewusst nicht wissenschaftliche Methode für eine recht schnelle (blitzartige) und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. Sie setzt weder eine genaue Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Sie kann konkret umgesetzt werden, indem z.B. eine durchaus auch ortsunkundige Person eine Begehung durchführt und seine/ihre Gedanken aus einer ganz bestimmten Sichtweise heraus (z.B. Barrierefreiheit, Senioren, Kinder, Zu-Fuß-Gehende, etc.) formuliert. Diese Person muss keinesfalls eine Auditorenausbildung durchlaufen haben und zertifiziert sein. (2) Sie muss lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Selbstverständlich kann BlitZlicht auch von mehreren Personen durchgeführt werden, allerdings nicht als ein Teil der Bürgerbeteiligung. Der Charme dieser Methode liegt darin, dass die Aussagen den bisherigen Diskussionen durchaus widersprechen, sie unterstützen, oder zu erneuten Diskussionen anregen können. Um einen Nutzen daraus zu ziehen, muss man sich darauf einlassen, dass auch Laien planerisch denken können. So können durch BlitZlicht neue Aspekte in die Diskussion gelangen oder mitunter Details, die dann wiederum neue Sichtweisen ermöglichen. Mitunter ist es ein einziger Aspekt, der dazu führt, dass man einer Lösung eines Problems näher kommt. Die Methode wurde auf den Fußverkehr ausgerichtet bereits in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und dann vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. mehrfach in einigen deutschen Städten durchgeführt. Sie ist überaus kostengünstig und damit auch effektiv.
- (2) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen MAZS, Ausgabe 2009
- (3) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt, Ausgabe 2006, 6.2.1.1
- (4) Fortsetzung dieses Weges siehe www.fussverkehrsstrategie.de>Modellstädte>Marl>Fußverkehrscheck: Stadtteil Stadtmitte - Erreichbarkeit und Plätze>Erreichbarkeit der Stadtmitte.
- (5) Wegen der erforderlichen Kürze der einzelnen Textbeiträge ist teilweise auf die Gender-Schreibweise verzichtet worden. Es sind natürlich stets Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer gemeint.
- (6) RASt 2006, 6.1.6.4
- (7) RASt 2006, 3.4
- (8) „La Tortuga“ Lokomotive von Wolf Vostell
- (9) siehe www.fussverkehrsstrategie.de>Modellstädte>Marl>Stadtteil Stadtmitte - Erreichbarkeit und Plätze>Erreichbarkeit der Stadtmitte.
- (10) siehe www.fussverkehrsstrategie.de>Modellstädte>Marl> Stadtteil Stadtmitte - Erreichbarkeit und Plätze>Marl-Stadtmitte – Vom Bahnhof Marl-Mitte zum Creiler Platz / Rathaus.
- (11) Stadt Marl, Planungs- und Umweltamt (Auftraggeber): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Marl 2025+ „Stadt der Möglichkeiten“, Band 1 und Band 2, ASTOC architects and planners GmbH & Co.KG, Norbert Post und Hartmut Welters Architekten Stadtplaner GmbH und Prof.Dr. Guido Spars, Universität Wuppertal, Lehrstuhl Ökonomie des Planens und Bauens (Auftragnehmer), Marl/Köln/Dortmund, September 2016, Bd. 1, S. 127, 4.6.10, www.marl.de/marl-nach-themen/isek-2025/projekte.html

Begehungen am 16. Dezember 2016 sowie am 5. und 6. April 2017
Verantwortlich: Bernd Herzog-Schlagk, Projektleitung

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

Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin

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

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