

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 – Erreichbarkeit der Stadtmitte

- (1) Zur Begutachtung der Erreichbarkeit der Stadtmitte aus den anderen Stadtteilen wurde eine Wegeführung gewählt, die sich etwa an der Grenze des Stadtteiles Stadtmitte orientiert. Dadurch wurden lediglich die Wegeanschlüsse zu den direkt angrenzenden vier weiteren Stadtteilen Alt-Marl, Brassert, Drewer-Nord und Drewer-Süd einbezogen. Für die Betrachtung von guten Beispielen und Problemstellungen wurde diese Querschnittserfassung erst einmal als zielführend angesehen. Darüber hinaus wurde beispielhaft eine Wegeuntersuchung bis zum Kernbereich des Stadtteiles Alt-Marl durchgeführt. (3) Die folgenden Betrachtungen des insgesamt etwa 5 Kilometer langen Weges können einen kurzen Einstieg vermitteln.
- (2) Vom Bahnhof Marl-Mitte oder dem Zentralen Omnibusbahnhof ZOB als Ausgangspunkt kommend wird der Weg im Uhrzeigersinn betrachtet. Von dort folgt, nach einem kurzen Wegestück eine Weggabelung.
- (3) Der linke Weg führt durch eine Unterführung in Richtung Alt-Marl und wurde gesondert beschrieben. (3)
- (4) Der rechte Weg führt zur Willy-Brandt-Allee, einer autobahnähnlichen Straße ohne einen Überweg an dieser Einmündung.
- (5) Die nach rechts führende Verbindung wird per Zeichen als gemeinsamer Geh- und Radweg gekennzeichnet (4), ist aber auf dem Fahrstreifen an gleicher Stelle als reiner Radweg markiert. Die hier nach rechts abbiegenden Fahrzeuge zum ZOB werden auf den querenden Radverkehr hingewiesen, nicht aber auf querende Fußgängerinnen und Fußgänger.
- (6) Der Abbiegeverkehr ist durch den breiten Fahrstreifen für den Busverkehr und die überdimensionierte Wegweisung sehr schnell. Es mangelt an der per StVO verordneten Brems- und Haltebereitschaft des Abbiegeverkehrs gegenüber dem querenden Fußverkehr. Hinzu kommt die stark behinderte Sichtbeziehung durch einen dichten Heckenbewuchs. Da helfen offensichtlich auch die gelben Warnleuchten nicht. Diese Querungsstelle ist in dieser Form für Fuß- und Radverkehr unzumutbar!



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



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



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



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



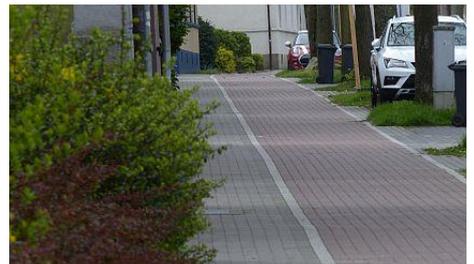
- (11) Irritierend für Autofahrer mag sein, dass nur wenige Meter nach dem Ende des etwa 100 Meter langen Tempo-30-Bereiches vor und hinter dem Fußgängerüberweg per Zeichen darauf hingewiesen wird, dass „ohne zeitliche Einschränkung“ mit dem plötzlichen Betreten der Fahrbahn durch Kinder zu rechnen (9)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

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



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

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



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



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



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



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



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

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



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



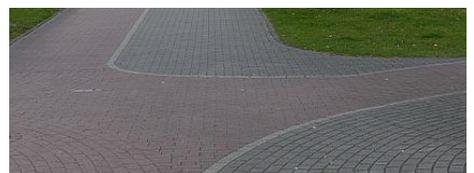
- (20) In der Hagenstraße zwischen den Schulen ein vorbildlicher Buskap, der ein Vorbeifahren am haltenden Bus ausschließt und damit vor oder hinter dem Bus querende Schüler sichert. Wenn kein Bus hält, ist es eine geschwindigkeitshemmende Verschwenkung, die noch zusätzlich mit Plateaupflasterungen versehen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



- (21) Die Max-Planck-Straße ist als Sackgasse und vorwiegend als Fahrradstraße ausgewiesen. Wer als Fußgänger unterwegs ist, muss schon ziemlich genau hinsehen und dann teilweise wegen Unbenutzbarkeit des einzigen Gehweges auf der Ostseite den Fahrstreifen benutzen. Es ist nicht ganz einsehbar, warum eine solche Straße nicht als Verkehrsberuhigter Bereich (11) oder als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (12) mit z.B. 10 km/h ausgewiesen wird, solange es die Begegnungszone in der deutschen StVO nicht gibt.
- (22) Am Ende der Fahrradstraße ein Fußgängerüberweg, eine durchaus ungewöhnliche Kombination. Nach der Richtlinie empfehlen sich „derartige Kombinationen [...] insbesondere, wenn vorrangig Kinder oder ältere oder behinderte Menschen beim Überqueren einer Straße geschützt werden müssen.“(13)
- (23) Auch die Fortsetzung der Max-Planck-Straße ist sicher eine angenehme Wohngegend, bietet aber durch das beidseitige illegale Parken auf den Gehwegen keine angenehmen Bedingungen für das Gehen. Auch abends gibt es keinen Parkdruck und ein paar Meter weiter an der Ecke zur Gaußstraße genügend Flächen.
- (24) Die Einmündung der Gaußstraße in die Rappaportstraße: Eine Tempo-30-Zone mit breiten und ausgeweiteten Fahrspuren neben einem bescheidenen Gehweg.
- (25) Der Übergang für Fußgänger kann nur als irritierend bezeichnet werden.
- (26) Von der Max-Planck-Straße Ecke Gaußstraße gibt es eine diagonale Wegeverbindung direkt zur Rappaportstraße. Sie ist wohl mit einem Flatterband gesperrt worden, aber weiterhin als Abkürzung oder Spazierweg frequentiert.
- (27) In der Rappaportstraße gibt es von der Gaußstraße bis zur Hagenstraße einen knappen halben Kilometer lang keine einzige Querungsstelle vom Wohngebiet in Drewer zu den Schulen und Sportanlagen in Stadtmitte...



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



Und damit ist wieder der Ausgangspunkt der Begehung erreicht.

Fazit aus den drei Fußverkehrschecks in der Stadt Marl

- 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.(15) Genau daran aber mangelt es.
- 1.2 Marl ist insgesamt eine autogerechte Stadt in der der Radverkehr zumindest teilweise zu Lasten des Fußverkehrs gefördert wurde. Dies ist aber kein „Alleinstellungsmerkmal“, sondern bundesweite Realität.
- 1.3 Konkrete Defizite gibt es darüber hinaus in der Hauptsache durch a) ungenügende (gefühlte) Verkehrssicherheit und Komfort an Querungsanlagen, b) nicht vorhandene Sichtbeziehungen und c) eine fehlende Wegweisung.

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

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

- Stadtmitte in die anderen 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, Stadtmitte-Kino, Bewegungsplatz z.B. Forumsplatte, Angebote im „Marler Stern“, etc.)

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

- 3.1 In den Hauptverkehrsstraßen im Osten und Süden der Stadtmitte sollten schrittweise die Dreiecksinseln und in dem sonstigen Straßennetz, soweit wie möglich und insbesondere in Tempo-30-Zonen, die 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) siehe www.fussverkehrsstrategie.de>Modellstädte>Marl>Fußverkehrscheck: Stadtteil Stadtmitte - Erreichbarkeit und Plätze>Von Stadtmitte nach Alt-Marl.
- (4) Zeichen 240 StVO
- (5) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS, Ausgabe 2006, 6.3.8.2

- (6) Wegen der erforderlichen Kürze der einzelnen Textbeiträge ist teilweise auf die Gender-Schreibweise verzichtet worden. Es sind natürlich stets Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer gemeint.
- (7) Zeichen 241 StVO
- (8) siehe www.fussverkehrsstrategie.de>Modellstädte>Marl>Fußverkehrscheck: Stadtteil Stadtmitte - Erreichbarkeit und Plätze>Empfehlungen zum Fußgängerüberweg Sickingmühler Straße zwischen der Grünanlage Citysee und der Martin-Luther-Straße in Marl-Stadtmitte
- (9) Zeichen 138 StVO
- (10) RASSt 2006, 6.2.1.1
- (11) Zeichen 325 StVO
- (12) Zeichen 274 StVO
- (13) Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), 1.(3)
- (14) siehe www.fussverkehrsstrategie.de>Modellstädte>Marl>Fußverkehrscheck: Stadtteil Stadtmitte - Erreichbarkeit und Plätze>Marl-Stadtmitte – Vom Bahnhof Marl-Mitte zum Creiler-Platz/Rathaus.
- (15) 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.