

## „Stadt wahrnehmen!“ (1)

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

### Marl:

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



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

1  
(19)  
und  
(20)  
SM

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



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

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

2  
(16)  
bis  
(21)  
SM  
und  
FO

**Die Forumsplatte** wurde erwartungsgemäß nicht einheitlich bewertet (55 % negativ / 45 % positiv), wobei sich zwei von dreizehn Beteiligten nicht entscheiden konnten.



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

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

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

3  
(1)  
bis  
(9)  
SM

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



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

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

4  
(38)  
ER

**Die Fußgängerbrücke über die Herzlia-Allee** wurde mehrheitlich positiv beurteilt (77 % positiv / 23% negativ).



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

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

5  
(-)

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

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

6  
(39)  
bis  
(42)  
ER

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



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

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

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

7  
(43)  
ER

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

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



8  
(-)

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

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

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

9  
(44)  
und  
(45)  
ER

**Der Tunnel unter der Willy-Brandt-Allee zur Gesamtschule in Alt-Marl** wurde dagegen weitgehend einheitlich negativ beurteilt ( 92 % negativ / 8 % positiv).

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



10  
(-)

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

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

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

11  
(2)  
bis  
(4)  
ER

**Der Tunnel auf dem Weg vom Zentralen Omnibusbahnhof ZOB und der S-Bahnstation Marl-Mitte zur Brüderstraße in Alt-Marl** wurde mehrheitlich negativ beurteilt ( 100 % negativ), wobei sich allerdings vier von zwölf Beteiligten nicht entscheiden konnten.

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



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

12  
(5)  
bis  
(7)  
ER

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

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



13  
(8)  
ER

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

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

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



14  
(9)  
ER

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

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



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

**15** Der neu ausgestattete Fußgänger-  
(10) **übergang über die Sickingmühler**  
ER **Straße von der Grünanlage City-See**  
und **zur Martin-Luther-Straße** wurde eben-  
SI falls eindeutig positiv beurteilt (90 %  
positiv / 10 % negativ), wobei sich aller-  
dings zwei von zwölf Beteiligten nicht  
entscheiden konnten.

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



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

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

#### Anmerkungen und Quellen:

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

(2) siehe [www://junge-leute-zu-fuss.de/#fachexkursion.html](http://junge-leute-zu-fuss.de/#fachexkursion.html)

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

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

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

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

(6) siehe [www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de) oder [fussverkehrs-audit.de](http://fussverkehrs-audit.de)

Fotos: Bernd Herzog-Schlagk

Begehung am 12. Oktober 2017

Leitung und Protokoll-Zusammenstellung: Bernd Herzog-Schlagk

Begleitung: Viktoria Wesslowski

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

Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin

Tel. 030 / 492 74 73, Fax 030 / 392 79 72, [info@fuss-ev.de](mailto: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.