

Haltern am See

Blitzlicht-Check¹ von FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Sachbearbeiter: Bernd Herzog-Schlagk
Stand 31.05.2022

(001)



Grundlage der ersten Begehung am 19. Mai 2022 speziell aus der Fußverkehrssicht war die Planskizze einer Bewerbung um einen Fußverkehrs-Check an das Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW mit zwei vorgeschlagenen Routen vom Bahnhof zur Innenstadt sowie in der Innenstadt und an deren östlichem Rand.²

In einem Gespräch mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Fachbereichs 61 Planen und Wirtschaftsförderung³ am darauf folgenden Tag wurde das Interesse an Eindrücken zu folgenden Abschnitten konkretisiert:

1. das Bahnhofsumfeld (ab 003),
2. die angedachte Promenade zur Innenstadt (ab 011),
3. die Erreichbarkeit des Südufers am Halterner Stausee von der Innenstadt (ab 042) bzw.
4. direkt vom Bahnhof aus (ab 092),
5. die Erreichbarkeit des LWL-Römermuseums Haltern am See vom Bahnhof (ab 117) sowie
6. weitere Straßenabschnitte bzw. Örtlichkeiten, die im Rahmen der Begehungen aufgefallen sind (ab 139).

Für die Innenstadt liegt bereits ein recht detailliertes städtebauliches Entwicklungskonzept aus dem Jahre 2019 vor.⁴ Derzeit befindet sich ein städtebauliches Verkehrskonzept in Arbeit, dessen bisheriger Entwurf dem Radverkehr eine besondere Bedeutung zukommen lässt, „da Haltern am See seit 2006 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft für fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS) ist“. Der Fußverkehr ist allerdings im bisherigen Entwurf nicht näher ausgeführt.⁵ Bei der Betrachtung der Netzstruktur in der Innenstadt wird der Fußverkehr neben dem MIV, dem Radverkehr und dem Busverkehr gar nicht erst aufgeführt:⁶



Insofern ist dieser Check nicht als eine detaillierte Mängelanalyse, sondern als eine unterstützende Maßnahme im Sinne einer im Entwicklungskonzept empfohlenen „fachlichen Expertise“ konzipiert.⁷ Die folgenden Ausführungen sollen darüber hinaus als Grundlage für einen erweiterten Fußverkehrs-Check am 11. Juli 2022 nach der Methode „Wetterleuchten“⁸ dienen.

002 An erster Stelle eine grundsätzliche Empfehlung für die Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie für das Stadtmarketing:

Die Stadt Haltern am See sollte

- die Wellenform und
- die Farbe hellblau⁹

konsequenter und damit auch durchgängiger als ein Alleinstellungsmerkmal einer Stadt „am See“ und gleichzeitig als touristisches Leitsystem für das Zu-Fuß-Gehen einsetzen. Damit ließen sich möglicherweise auch Querungsanlagen besser verdeutlichen und zusätzliche Wegweisungen ersparen.

(Foto: Lippspieker siehe ab 047)



1. Der Bahnhofsvorplatz

003 Die Sanierung und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Roost-Warendin-Platz) wurde erst im Jahr 2021 abgeschlossen. Er bietet Gästen, Reisenden und Pendlern im Verhältnis zu vielen anderen Städten in Deutschland einen durchaus angenehmen Anblick. Die städtische Infotafel weist bereits die Farbe hellblau in Kombination mit dem Dunkelblau des Stadtwappens auf.

Die Übersichtskarte sollte unbedingt ergänzt werden durch eine Wegeskizze für die Wegeanbindungen zu Fuß und mit dem Rad, in einem größeren Maßstab sowie mit Maßstabs- und Entfernungsangaben.¹⁰



An anderen Stellen in der Stadt befinden sich bereits bessere Karten (siehe 001).

Die Übersicht der möglichen Ausflugsziele ist vorbildlich.

004

005

006

Leider werden die verwendeten Symbole dann nicht in der Wegweisung weiterhin verwendet.

007

Die Informationen am Bahnhof sind angemessen. Obwohl die Entfernungsangaben gerade für Zu-Fuß-Gehende wichtig sind, fehlen sie hier auf dem Wegweiser.



Die Wegweisung für Fußwege ist insgesamt in der Stadt sehr lückenhaft und es fehlen mitunter die im Regelwerk empfohlenen Angaben der Entfernungen in Meter oder Gehzeit.

„Einladender wirken häufig Minutenangaben, wenn z.B. statt einer Distanz von 1 km eine Gehzeit von 15 Minuten angegeben wird.“¹¹

- 008 Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist leider nach heutigen Erkenntnissen nicht besonders klimagerecht:

Es fehlen für die Mittagssonne Schattenplätze außerhalb der Sitzplätze am Café, eine kleine Wasserstelle und zumindest ein Trinkwasserspender.

(Beispielfoto Salzburg)

- 009 Da die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes ein zentrales Thema im Rahmen der Entwicklung des Verkehrskonzeptes darstellt, wird vorausgesetzt, dass

öffentliche Toiletten und eine Gepäckaufbewahrungsmöglichkeit insbesondere für Gäste vorgesehen sind und man sich bemüht, auch das Bahnhofsgebäude wieder aufzuwerten und zu beleben.

Bei der ersten Begehung wurde die Bahnhofsausstattung nicht gecheckt.

Bei diesem Check sollte es erst einmal mehr um die Wegeführung gehen:

- 010 Die Skulptur „Die Taucher“ und die geschwungenen Bänke auf dem Bahnhofsvorplatz fordern dazu heraus,

das Konzept der Wellen und der hellblauen Farbe aus dem Weg Lippspieker (siehe 002) bereits hier anzusetzen und möglicherweise sogar in der Bodenfläche so zu integrieren, damit der direkte Weg zur Holtwicker Straße „geöffnet“ wird.



2. Die angedachte Promenade zur Innenstadt

Vom Bahnhof Haltern am See führen drei Straßenzüge zur Innenstadt, Die Holtwicker Straße/Koepfstraße im Westen, die Bahnhofsstraße in der Mitte und der Bahnhofszufuhrweg/Recklinghäuser Straße im Osten. Die beiden erstgenannten sind mit ca. 550 Metern gleich lang, die letztgenannte ist etwa 100 Meter länger. Bereits im ISEK wird der westlich gelegene Straßenzug als „Stadtpromenade Holtwicker Straße“ hervorgehoben: „Es soll eine grüne Achse mit hohen Freiraumqualitäten zwischen Bahnhof [...] und dem Zentrum entstehen, eine Verbindung, die als städtische Promenade fungiert und die zugleich ihrem Ruf als Fahrradstraße gerecht wird.“¹²

- 011 Das aber ist auch die planerische Herausforderung, für die promenierenden Zu-Fuß-Gehenden als den eindeutig langsameren und auch gefährdeten Verkehrsteilnehmern einen durchgängig verkehrssicheren Weg zur Innenstadt zu ermöglichen. Durch das Schulzentrum in der Holtwicker Straße gibt es zumindest zeitweise einen erheblichen und auch sehr schnellen Radverkehr.



(Foto: Dr.-Conrads-Straße)

- 012 Zurück zum Bahnhofsvorplatz: In der Holtwicker Straße steht für eine Fahrradstraße mit Busnutzung ausreichend Straßenbreite zur Verfügung.

(Blick zum Bahnhof: Straße und derzeitiger westlicher Gehweg)



- 013 **Die Stadtpromenade Holtwicker Straße sollte unbedingt geradlinig auf den Bahnhofseingang zuführen, sodass man es, den Bahnhof verlassend, wie ein grünes Tor zur Stadt empfindet.**

Dafür bedarf es kaum wesentlicher Maßnahmen, lediglich in der mittleren Bepflanzung. Der vorhandene Baum kann durchaus in der Mitte der breiteren Promenade stehen bleiben.



- 014 **Der derzeit seitlich in die Annabergstraße versetzte Fußgängerübergang muss allerdings in die Gehrichtung versetzt werden.**



- 015 **■ Eine Alternative zu den für den Fußverkehr quer verlaufenden weißen Streifen des Fußgängerüberweges wären hellblaue Streifen in Gehrichtung. Sie würden selbsterklärend den Weg in die Innenstadt weisen und dem generellen Wegweisungsvorschlag entsprechen.**

(siehe 002)

Wenn sie zur Mitte des Überganges breiter werden, haben sie zusätzlich noch eine optische Bremswirkung für den Kraftfahrzeugverkehr. Solcherart blaue Längsstreifen würden den Vorrang des Fußverkehrs in der Verkehrspolitik der Stadt optisch dokumentieren. Sie wären derzeit ein Alleinstellungsmerkmal und sind nach der StVO nicht ausgeschlossen.¹³

- 016 **■ Für die Weiterführung der Stadtpromenade und der Fahrradstraße wird der Alternativ-Vorschlag zum Verkehrskonzept als einzige Möglichkeit angesehen, einen Promenadencharakter des Straßenzuges zu erreichen.¹⁴**

Dabei müssen allerdings alle Zu- und Abgänge zu den Fahrradabstellanlagen des Gymnasiums und der Realschule als Quer Verbindung berücksichtigt werden, was in der Skizze noch nicht der Fall ist.

■ Es ist dafür Sorge zu tragen, dass es nur an drei Stellen eine gebündelte Querung der Promenade durch Radfahrer gibt. Empfohlen wird an diesen Querungsstellen über die Promenade hinweg das Auftragen von zwei Fußgängersymbolen im Promenadenbereich sowie

zwei blaue Streifen (vgl. 015) in Radspurbreite neben den Promenadenrändern.

- 017 In der Holtwicker Straße bietet sich die Fahrradstraße in der Tat auf der östlichen Seite an und die derzeitige Fahrradstraße kann aufgelassen werden.

■ Im Promenadenbereich sollten in möglichst geringen Abständen Bänke, Stühle und auch mal ein Tisch aufgestellt werden,

- 018 **■ Es ist zu überlegen und zu prüfen, ob nicht zumindest in Teilen eine sogenannte Umweltspur eingerichtet werden kann, ausschließlich für Fahrräder und Busse.**

(Im Foto Umweltspur Untere Laube in Konstanz)



- 019 **Für die Haltestelle bietet sich ein Buskap an.**

(Wie z.B. in der Hagenstraße in Marl)



- 020 Im Gegensatz zum Alternativ-Vorschlag (siehe Skizze 016) ist die nach Osten abbiegende Koepfstraße voraussichtlich zu schmal für die notwendige Aus- und Einfahrt von Feuerwehrfahrzeugen, um die Promenade nördlich daran vorbeizuführen. Es wird notwendig sein, weiterhin den Gehweg auf der südlichen Straßenseite zu nutzen.

Dann wäre hier eine Querung über die



- 021 **Fahrradstraße notwendig, die auf jeden Fall für die Fußgänger gesichert sein muss. Empfohlen wird ein Fußgängerüberweg, der** (allerdings im Gegensatz zum Foto von der Stadt Mönchengladbach) **nur 10 cm breite Streifen haben sollte.**

In Mönchengladbach wird dieser Radweg „Blaue Route“ genannt. In Haltern am See wäre es gemäß der Empfehlung (siehe 002) sinnvoller, dass

die blauen Streifen seitlich vom Fußgängerüberweg angebracht wären.



- 022 **In der Koepfstraße ist zu überlegen, ob der Gehweg im Sinne einer Fortsetzung der Stadtpromenade am Rand eine überschaubar hohe Bepflanzung erhalten kann.**

Die mögliche Breite würde sich aus den Abbiegeradien der Feuerwehrfahrzeuge ergeben.



- 023 Der südliche Gehweg der Koepfstraße ist für die Fortführung der Stadtpromenade ungeeignet und angesichts des Kardinal-von-Galen-Parks auf der anderen Straßenseite auch unattraktiv.



Deshalb wird empfohlen, den Weg hinter der Feuerwehr auf die Nordseite der Koepfstraße auf die Zuwegung zur Sparkasse zu führen.

Damit ist auch die Feuerwehzufahrt freigehalten.

- 024 ■ An dieser Stelle wäre allerdings wegen des Verkehrsaufkommens ein Fußgängerüberweg (wie unter 021 beschrieben) notwendig.



- 025 Der Weg kann durchaus als Fortsetzung der Stadtpromenade dienen.



- 026 Vor der Sparkasse wird leider der rote Gehstreifen zum Parken benutzt.



- 025 ■ Es wird empfohlen, den Übergang vom Gehweg zum Parkstreifen durchgängig abzapollern und Querparken einzuführen.

Querparken ist in der Regel für den Fußverkehr ungünstig, aber an dieser Stelle ist der Platz vorhanden.



026 Unerwartet war zum Zeitpunkt der Beobachtung in der Dr.-Conrads-Straße der Verkehr so stark, dass es kaum noch Lücken für die Überquerung gab.

Deshalb ist auch an dieser Stelle aus Sicherheitsgründen ein Fußgängerüberweg (wie unter 021 beschrieben) **notwendig.**



027 Dem Kardinal-von-Galen-Park ist als größter Grünanlage in der Innenstadt im ISEK ein eigenes Kapitel gewidmet. Er soll umgestaltet und stärker an die Innenstadt angebunden werden.¹⁵ Im Verkehrskonzept-Entwurf ist er in die Grünvernetzung zwischen Bahnhof und Innenstadt einzubeziehen.¹⁶ Deshalb sei hier nur angemerkt,

dass die Wegführung im Kardinal-von-Galen-Park auf der Südseite von der Dr.-Conrads-Straße zum Übergang über die Rochfordstraße zur Merschstraße (Innenstadt) linienförmig aber dennoch ziemlich direkt geführt werden sollte.

028 Aus dem ISEK: „Der Kardinal-von-Galen-Park soll zu einem Aushängeschild und Bindeglied zwischen Altstadt und südlicher Innenstadt umgestaltet werden.“¹⁷

Unser Anliegen wäre es, diesen doch sehr kleinen und überschaubaren Park nicht zu überfrachten.¹⁸

Bürgerbeteiligungen und ambitionierte Grünplaner neigen mitunter zu einer Übernutzung von Flächen, die letztlich nicht zu einer harmonischen Einheit führt. Diese Grünfläche ist schon jetzt angenehm zu begehen.

Deutlich wichtiger, aber gleichzeitig auch schwieriger zu lösen, ist die Vorgabe, den Park zu einem Bindeglied zu machen. Auf der südwestlichen Seite ist dies noch relativ einfach umzusetzen, auf der nordöstlichen Seite stößt der Park direkt an die frequentierte Bundesstraße B58 Rochfordstraße.

029 „Die Straße trennt durch ihre Verkehrsdominanz die Altstadt von der Grünfläche und den angrenzenden Quartieren. Ziel dieses Konzepts ist es jedoch den Park aufzuwerten, ihn in das Zentrum zu integrieren und die Innenstadt zu erweitern. [Es] ist zu prüfen, wie der Bereich aufgewertet [...] die Trennwirkung der Straße abgemildert [und] wie die Überwege für Fußgänger verbessert [...] werden können.“¹⁹

029 „Die Straße trennt durch ihre Verkehrsdominanz die Altstadt von der Grünfläche und den angrenzenden Quartieren. Ziel dieses Konzepts ist es jedoch den Park aufzuwerten, ihn in das Zentrum zu integrieren und die Innenstadt zu erweitern. [Es] ist zu prüfen, wie der Bereich aufgewertet [...] die Trennwirkung der Straße abgemildert [und] wie die Überwege für Fußgänger verbessert [...] werden können.“¹⁹



In Richtung Bahnhof / in Richtung Innenstadt:



030 Bisher wird die Stadt über diese Furt mit einer nicht besonders einladenden Wand im Hintergrund erreicht.



031 Neben den roten Signalen steht nicht „Signal kommt“, sondern bezeichnenderweise „Warten“.

032 Es folgt ein kurzer, aber kaum angenehm zu nennender Gehwegabschnitt...



033 ... um auf den verkehrsberuhigten Bereich Merschstraße zu stoßen.



034 Radfahrende können dagegen aus der Fahrradstraße (Koeppstraße) kommend, direkt in den verkehrsberuhigten Bereich einfahren und sie tun das mitunter auch in einer unangemessenen Geschwindigkeit.



Für die Problemlage für das Zu-Fuß-Gehen:

1. teilweise zu lange Wartezeiten an den LSA, 2. unattraktiver Innenstadtzugang bzw. Zugang zum Kardinal-von-Galen-Park, 3. keine direkte Gehwegverbindung auf der südwestlichen Gehwegseite der Rochfordstraße, 4. für tatsächliche und optische Trennwirkung gibt es bisher nur wenige Lösungsangebote und es wird auch keine ideale Lösung geben.

035 Der häufigste Lösungsansatz, die Reduzierung der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf der Rochfordstraße ist nicht zielführend, wenn die Lichtsignalanlagen beibehalten werden. Einige Vorschläge zur Diskussion:

Die im Bild rechte Furtbegrenzung wird bis kurz vor die Lichtsignalanlage versetzt und die linke Furtbegrenzung entfällt.



- 036 ■ Desgleichen entfallen die im Bild linke Furtbegrenzung und alle anderen Leitlinien in diesem jetzt über die gesamte Kreuzung verbreiterten Übergangsbereich.



- 037 ■ Die kleine Grüninsel auf der Seite des Kardinal-von-Galen-Platzes und die dort aufgestellten Schilder werden entfernt und die Kurve wird verengt.



- 038 ■ Die Fußgänger-Sperrkette Koeppstraße Ecke Rochfordstraße wird entfernt und stattdessen wird im Verlauf der Hauskante auf die Fahrbahn in der Fahrradstraße eine Wartelinie angebracht und die LSA wird nach vorne gezogen.



- 039 ■ Die-Fußgänger-LSA in Gehwegrichtung auf der nordöstlichen Straßenseite der Rochfordstraße auf beiden Seiten und die mittlerweile verwitterten Leitlinien auf dem Gehweg werden entfernt und die Wartelinie für die Aufstellfläche kann etwas näher an die Lichtsignalanlage herangeführt werden.

Mit diesen Maßnahmen ließen sich die Fußwege verkürzen sowie die Verkehrsfläche für den Kraftfahrzeugverkehr etwas reduzieren, ohne Auswirkungen auf den fließenden Verkehr.



- 040 ■ Es sollte darüber nachgedacht werden, ob solche Parkstände in einer Bundesstraßen-Ortsdurchfahrt sein müssen, wenn es darum geht, die Trennwirkung dieser Straße zu vermindern.

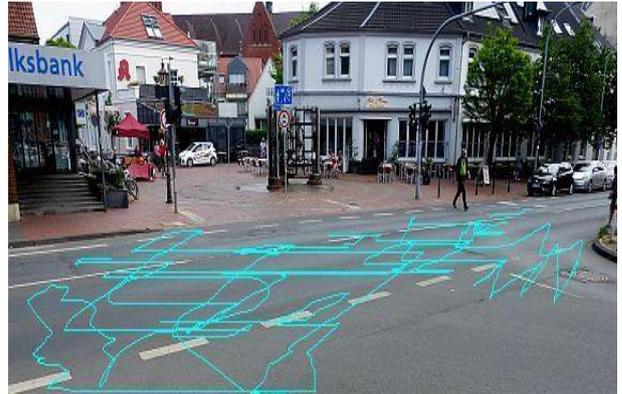
Die Lichtsignalschaltung ließe sich optimieren, wenn die Fahrspuren verengt werden könnten.



041 Eine Rundum-GRÜN-Schaltung würde eine dritte Phase GRÜN für die Fahrzeuge aus der Koeppstraße erforderlich machen und damit wiederum die Wartezeiten verlängern. Aber bei GRÜN für die Querung der Rochfordstraße und damit der Hauptgehrichtung würde man als Fußgänger eher schräg zwischen Kardinal-von-Galen-Platz gehen, ohne eine Diagonalquerung einzuführen.



042 **■ Deshalb ist zu überlegen, ob die Querungsflächen nicht auch mit einem hellblauen Raster unterlegt werden könnten.** Dabei sollte die Radverbindung aus der Koeppstraße nicht hervorgehoben werden, um die Geschwindigkeit bei Einfahrt in den verkehrsberuhigten Bereich (Schrittgeschwindigkeit) zu reduzieren und nicht optisch zur schnelleren Durchfahrt zu motivieren.



3. Die Erreichbarkeit des Südufers am Halterner Stausee von der Innenstadt

Haltern am See definiert sich auch als „Freizeitstadt und Ausflugsziel“ und will dafür „einen verträglichen Verkehrsmix“ für die Zukunft“ erreichen.²⁰ Insofern möchten Tagesgäste vom Bahnhof direkt zum Halterner Stausee mit seinen Freizeitangeboten gelangen (siehe Abschnitt 4.). Mit einer angenehmen Erreichbarkeit über die Stadtpromenade zur Innenstadt in nur etwa 15 Minuten zu Fuß ist ein vorheriger Durchgang durch die sehr ansehnliche Innenstadt über den Marktplatz eine attraktive Variante. Genauso ist z.B. nach einem Bad im Stausee eine kleine Stadtbesichtigung mit Café-Besuch ein angenehmer Tagesausklang. Vom Wegeverlauf ist diese Variante mit einem verträglichen Umweg von insgesamt etwa 15 Minuten deutlich abwechslungsreicher. Dennoch werden bisher die Ausflugsziele Freizeitbad/Seebad und Innenstadt am Bahnhof getrennt (entweder / oder) dargestellt (siehe 006).

- 042 **Im Hinblick auf die touristische Stadtbewerbung und die Förderung der innerstädtischen Gewerbe wird empfohlen, zukünftig verstärkt den Weg zum Stausee über die Innenstadt heraus-zustellen und eine geschlossene Wegweisung für diese Stadtbesichtigungs- und Wanderoute anzubieten.**



- 043 Der Straßenzug von der Rochfordstraße über die Merschstraße zum Markt und dann weiter die Lippstraße entlang zum Schützenwall/Ebert-Wall wurde nicht in den Check einbezogen. Es handelt sich um den Innenstadt-Kern mit anfänglich einem verkehrsberuhigten Bereich und insgesamt sehr geringem Autoverkehr. Eine weitere Umgestaltung wird nicht als prioritär eingeschätzt.



- 044 Am Ende der Lippstraße verlässt man die Innenstadt und der Weg führt geradeaus auf den promenadenartigen Lippspieker. Eigentlich könnte man hier eine komfortablere Querungsanlage erwarten, **ohne Fußgängersperrketten, in direkter Wegführung.**

„Radfahrer- und Fußgängerfurten sollen vom Rand der parallel verlaufenden Straße wegen des besseren Sichtkontakts möglichst wenig abgerückt werden.“²¹



- 045 Der Standort der Signalgeber würde dies ohne viel Aufwand ermöglichen, in dem lediglich die ohnehin kaum noch erkennbare Furt nach links verschoben wird.

Auch sind vorgezogene Gehwege (Gehwegnasen) auf beiden Seiten möglich.

Daneben befindet sich der Parkstreifen.



- 046 Ein weiteres Beispiel der sehr unscheinbar geratenen Fußgänger-Wegweisung. Soweit man es überhaupt lesen kann, schrecken die fast 4 Kilometer bis zum See Spaziergänger eher ab.



- 047 Der Weg Lippspieker beginnt unmittelbar an der Kreuzung Schüttenwall / Lippstraße / Ebert-Wall und ist intensiv gegen das Befahren von Kraftfahrzeugen gesichert.



- 048 Es folgt eine sehr gut gestaltete Promenade mit zahlreichen Sitzgelegenheiten, einem Spielplatz, Bewegungsgeräte und sogar einem historischen Bockkran aus dem ehemaligen Hafen. Hier sind auch die Wellen am Wegesrand zu finden und die hellblaue Farbe ist vorherrschend. (siehe 002)



- 049 Eine derartige Bahnunterführung findet man derzeit in nur recht wenigen deutschen Städten.



050 Etwas in die Jahre gekommen und dennoch sehenswert, die Unterführung der Bahngleise.



051 **Am Ende fehlt ein Hinweis, dass man die linke Rampe wählen soll.**



052 Ein deutlich besserer Plan am Ausgang der Unterführung

weist leider keine Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs aus. An dieser Stelle wäre es sogar nützlich, den Fahrplan auszuhängen.

Menschen ohne Ortskenntnisse können sich sehr leicht in den Entfernungen täuschen.



053 Es folgt eine wiederum unkonkrete Wegweisung zum Halterner Stausee 3,3 km bzw. 0,5 km halblinks. Menschen ohne Ortskenntnisse wollen aber ein Ziel erreichen, entweder nur auf den See blicken, im Freibad oder im See baden oder klettern.



Nimmt man die 3,3 km ernst, führt der Weg wiederum zu einer langen, sehr schönen Promenade mit viel Schatten südlich der Hullerner Straße.

Gerade hier wären ein paar Bänke hilfreich.



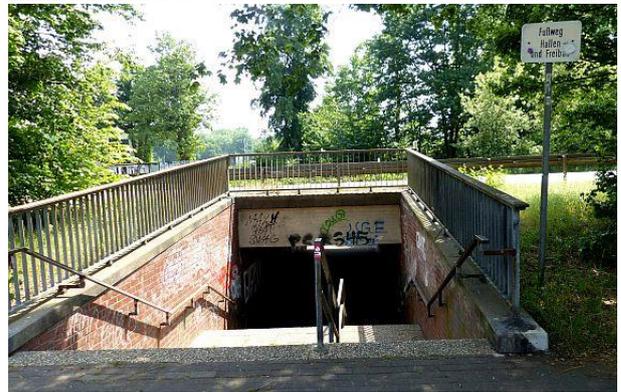
055 Leider muss man laut Wegweisung diese Promenade bereits nach wenigen Schritten wieder verlassen.



056 Man wird direkt auf einen Parkplatz geführt, ohne weitere Wegweisung und ohne Fußwegführung.



057 Auf der anderen Seite befindet sich eine Unterführung des Hulterner Damms, die laut Wegweisung zum „Freibad“ führt.



058 Wenn man sich diesen Tunnel nicht antun will, gibt es als einzige Alternative einen links abbiegenden geheimnisvollen schmalen Weg.



059 Dieser führt allerdings nur auf eine weitere Parkplatzzufahrt mit einem Wegweiser „Seebad Fußweg 8 Min.“. Für Autofahrende können also die bisherigen 3,3 km in 8 Minuten überwunden werden. Eine erstaunliche Angabe.



060 Wenn man den Parkplatz auf der anderen Seite wieder verlässt, befindet man sich auf der Promenade, die man per Wegweisung vor wenigen Minuten verlassen hatte (054). Diese kleine Abschweifung verdeutlicht, **■ dass man mit Wegweisungen deutlich sensibler umgehen muss.**



061 Am Ende der Promenade muss der Abzweig der Hullerner Straße überquert werden. Hier leuchtet bereits der Halterner Stausee auf der linken Seite das erste Mal auf diesem Weg durch die Bäume.



062 Dieser kleine Rastplatz ist nicht besonders herausgearbeitet. **■ Eigentlich ein wenig schade, da er auf einem Spazierweg aus der Stadt weitgehend auf einer Promenade erreichbar ist.**



063 **■ Der weitere Weg zum Seebad ist wiederum nicht als solcher gekennzeichnet.** Auch die Fahrradwegweisung an dieser Stelle weist kein Ziel am Halterner See aus. Für die Erreichung des größten Highlights der Stadt ungewöhnlich. Man kann nur ahnen, dass dieser gemeinsame Fuß- und Radweg benutzt werden muss.



064 Die Brücke über den wasserläufigen kurzen Verbindungsteil zwischen dem Stausee und der Lippe im Süden ist derzeit gesperrt.



065 Die Überquerung an dieser Stelle ist sicher ein Höhepunkt auf diesem Weg. Die Umleitung über den stark befahrenen Hullerner Damm (Bundesstraße B58) ist natürlich weniger angenehm, aber hoffentlich nur kurzfristig.



066 **Auch hier gibt es weder für Radfahrende noch für Zu-Fuß-Gehende eine naheliegende Zielangabe.**



067 Allerdings deutet die Beschilderung der Umleitung an, dass hier auch mit Fußgängern zu rechnen ist.



068 Nach der kurzen Umleitung geht es weiter auf einem sehr angenehmen Waldweg.



079 Der Abzweig zum Seebad (nach links) ist zwar mit einem großen hölzernen Tor und Infotafeln versehen, **bietet aber leider für Zu-Fuß-Gehende, Radfahrende und ÖPNV-Benutzer keine angemessenen Informationen.**



080 Das Tor ist offensichtlich nur für die vom Parkplatz kommenden Autofahrenden errichtet worden



081 Nach wenigen Schritten ist der Eingang zum Seebad erreicht. Trotz der schweißtreibenden Temperaturen am 20. Mai 2022 ist es „wetterbedingt... vorübergehend geschlossen“.



082 Der Weg vom Bahnhof bis zum Seebad kann durchaus als ein Weg bezeichnet werden, der sehr gut zu Fuß in etwa einer Stunde zurückgelegt werden kann.

Dafür müsste er allerdings einen zumindest kleinen kostenfreien Zugang mit Seeblick bieten.

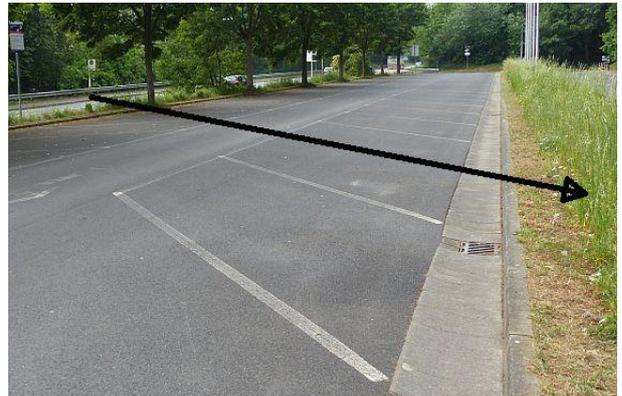


083 Wer das Seebad der Stadt Haltern am See mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen möchte, steigt an dieser Haltestelle aus. Dann muss die Bundesstraße B58 ohne jegliche Querungshilfe überquert werden. Auf dem Hullerner Damm gilt an dieser Stelle eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 70 km/h. Nicht nur für ältere Menschen oder Familien mit Kindern eine überaus gefährliche Situation.



084 Danach müssen die Zu-Fuß-Gehenden auch noch den großen Parkplatz, ebenso ohne eine entsprechende Markierung, überqueren.

Ohne eine Querungshilfe am Hullerner Damm ist dies eine unzumutbare Erreichbarkeit einer Badeanstalt. Eine Alternative wäre es, wenn der Bus hier einbiegt und die Haltestelle zum hölzernen Tor verlegt wird. (siehe 080)



085 Aus dem Seebad kommend führt der Weg zuerst einmal wie zum Parkplatz in Richtung hölzernes Tor.



086 Dann aber muss man, wenn man sich örtlich auskennt, den Hauptweg nach rechts verlassen und den Waldweg wählen.



- 087 An der Stelle, wo der Parkplatz den Wald bis fast zum Weg einschneidet, muss man die Einfahrt zum Parkplatz begehen.



- 088 An der vorderen Stelle der Parkplatzeinfahrt vom Hullerner Weg befinden sich Leitplanken, die im Normalfall schwächere Verkehrsteilnehmer schützen sollen. Hier aber muss man auf der Seite der Leitplanke weitergehen.



- 089 Dann erreicht man den Weg zur Haltestelle in Richtung Stadt.



- 090 Ortsunkundige müssten eigentlich die Straßenseite wechseln, um den Standort der Haltestelle ausfindig zu machen.

Dies ist ebenfalls eine unakzeptable Zuwegung zu einer Haltestelle.



Die gesamte Infrastruktur ist offensichtlich darauf ausgerichtet, dass die Gäste des Seebades mit dem eigenen Kraftfahrzeug anreisen.

Eine nach den Leitlinie des ISEK, in der allerdings nur wenige Wege außerhalb der Innenstadt betrachtet wurden, nicht mehr zeitgemäße Annahme: „Als Handlungsfelder können identifiziert werden: [...] Wege und Verknüpfungen als einladende Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen Quartieren und den Frei- und Erholungsräumen.“²² Dafür ist der Bahnhof stärker in den Focus geraten und soll noch attraktiver erreicht werden können. Dafür muss dann allerdings auch die weitere

Wegeanbindung über die Innenstadt hinaus zumindest deutlicher und eindeutiger erfolgen und die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert werden.

091 Das zeigt letztlich auch der Blick auf den Fahrplan der Buslinie 272: Anbindung mit ganz wenigen Ausnahmen alle Stunde. Die gleiche Zeit, die man zu Fuß auf dieser Strecke zurücklegt.

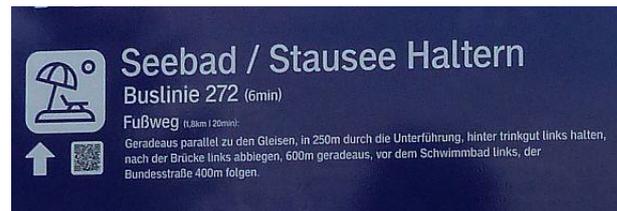


Uhr montags - freitags		Uhr samstags		Uhr sonntags und feiertags	
5	56 ^h	5		5	
6	21 56	6		6	
7	56	7	56 ^h	7	
8	56	8	56 ^h	8	
9	56	9	56	9	
10	21 56	10	56	10	56
11	56	11	56	11	56
12	56	12	56	12	56
13	56	13	56	13	56
14	56	14	56	14	56
15	56	15	56	15	56
16	56	16	56	16	56
17	56	17	56	17	56
18	56	18	56	18	56
19	56	19	56	19	56
20	56	20	56	20	56 ^h

Der weitere Weg z.B. bis zum Kletterwald, Hochseilgarten, Biergarten wurde nicht untersucht, weil an der aufgezeigten Strecke zum Seebad bereits beispielhaft für eine Route außerhalb der Innenstadt möglicher Handlungsbedarf aufzuzeigen war.

4. Die Erreichbarkeit des Südufers am Haltener Stausee vom Bahnhof aus

- 092 Bisher wurde offensichtlich davon ausgegangen, dass Tagesgäste zum Seebad den direkten Weg vom Bahnhof aus wählen (vgl. 004) und dafür den Bus benutzen, oder das Seebad mit einem Fußweg von lediglich 20 Minuten erreichen.



Diese Angaben auf der Tafel für Ausflugsziele sollten noch einmal überdacht und entsprechend korrigiert werden.

- 093 Der Weg führt über die südliche Seite des Busbahnhofs, der nicht wie in vielen anderen Städten dieser Größenordnung überdimensioniert wirkt.



- 094 Für Busbahnhöfe typisch und leider auch hier: Die Übergänge für die Kunden des öffentlichen Personennahverkehrs sind weder abgesichert, noch deutlich markiert.

Es wird eine deutliche Markierung der Übergänge empfohlen, z.B. mit blauen Streifen (wie in 002 empfohlen und in 015 dargestellt)



- 094 Der Weg führt nicht auf einen Gehweg im Bahnhofszufuhrweg, sondern auf einen Parkstreifen.



- 095 Der Übergang zur kleinen Grünanlage Kolkenloch ist aber schon allein durch die aufgestellte Informationstafel deutlich ersichtlich (siehe 001 und 115).



096 Es folgt ein sehr angenehmer Gehweg unter Kastanien auf der nördlichen Seite des Bahnhofszufuhrweges...



097 ... mit einem wechselnden Belag. Trotz der hervorgehobenen Grundstücksausfahrt ist er aber als barrierefreier Weg nutzbar.



098 Die Treppe zur Bahnunterführung Recklinghäuser Damm auf der anderen Straßenseite am Ende des Bahnhofszufuhrweges ist nicht auf den ersten Blick erkennbar.



An dieser Stelle ist das Querparken im Grundstückszufahrtsbereich zum Erreichen der barrierefreien Unterführung ungünstig.

099 Die Wegweisung folgt etwas spät und ist (vgl. auch 042 und an anderen Stellen) auch nicht eindeutig.



Als Leitsystem deutlich günstiger wäre die Anbringung von blauen Streifen hin zur Treppe (siehe 015).

Darüber hinaus wird empfohlen, auf die barrierefreie Unterführung hinzuweisen, die erst ein Stück weiter in der Recklinghäuser Straße (nach links) beginnt.

100 Immer wieder erstaunlich sind die Entfernungsangaben auf den Wegweisungen, hier: Zum Bahnhof 0,3 km + zum Stausee 1,1 km, während am Bahnhof noch in der Summe 1,8 angegeben wurden.



101 Der Abgang zur Bahnunterführung...



102 ... führt direkt auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Dies kann, insbesondere bei diesem abschüssigen Gelände, zu gefährlichen Konflikten führen. In den Regelwerken wird stets von einer Trennung dieser beiden Verkehrsarten ausgegangen, aber bei derartigen Unterführungen ist dies sehr umstritten. Zumal hier der Treppenabgang auf der anderen Seite folgt und ein Radweg auf einer Seite stets bei einem dieser Treppenzugänge problematisch ist. Hinzu kommt, dass man als Fußgänger häufig entweder im Dämmerlicht tappt oder geblendet ist, da hilft auch die Tunnelbeleuchtung wenig.



103 **Um die Aufmerksamkeit der Radfahrenden zu erhöhen und ihre Geschwindigkeit zu reduzieren wird empfohlen, jeweils an den Treppenzugängen auf der entsprechenden Spur blaue Streifen (siehe 015) anzubringen.**



104 Hier ist es einmal anders herum: Die Wegweisung für den Fußweg ist für den barrierefreien Abgang gedacht ...



105 ... auf der daneben liegenden Treppe würde man aber direkt zum weiteren Wegeverlauf kommen. Auch hier ist also eine klarere Wegweisung notwendig.

Wenn man den Vorschlag der blauen Markierung aufgreift (siehe 103), müsste man nur zusätzlich oben an der Rampe eine weitere korrekte Wegweisung für den barrierefreien Abgang vorsehen.



- 106 Dort steht nämlich eine Wegweisung in Richtung der Fortsetzung der Recklinghäuser Straße und die führt nun gerade nicht zum angezeigten Stausee.

Diese Wegweisung muss auf jeden Fall korrigiert werden.



- 107 Glücklicherweise kann man sich an der Fahrradwegweisung orientieren und die gibt (unten rechts) die richtige Richtung an.



- 108 Man muss also entgegengesetzt zur Aufgangsrichtung der Rampe am Geländer entlang zurück gehen....



- 109 ... und kommt dann am Treppenaufgang (105) an. Hier geht es dann geradeaus in Richtung Nordosten weiter.



- 110 Der gemeinsame Fuß- und Radweg zwischen den Bahngleisen und den Stadtwerken, später der Kläranlage Haltern-Mitte, ist wohl unter fast allen Witterungsbedingungen (pralle Sonne, Regen) kein angenehmer Gehweg. Es fehlt an allem, was ein wenig attraktiv machen kann, auch an Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz.



- 111 Mit Ausnahme der Unterquerung des Recklinghäuser Dammes, hier kann man sich bei Regen unterstellen.



112 Am nächsten Abzweig muss man sich für den Weg geradeaus (rechts) entscheiden.



113 Nach links geht es zur Stadtmitte und das ist über der Unterführung deutlich angezeigt. Hier kommt man heraus, wenn man den Weg über die Stadt (Abschnitt 3.) gewählt hat am Ende des Lippspieker (050).



114 Die Fußgängerwegweisung zum Halterner Stausee zwischen 0,5 km (hellblau nach rechts, unten) und 3,3 km (lila nach rechts, oben) unpräzise (053). Zum Seebad muss der Weg mit der Angabe 3,3 km gewählt werden (nach rechts).



115 Angegeben werden auf der Infotafel am Bahnhof 1,8 km (siehe 095). Unsere Messung ergab im Verlauf der Angabe auf der Bahnhofstafel etwa 2.25 km bis zum Eingang des Seebades. Davon waren etwa 0,6 km „Durststrecke“ (109-112) und noch einmal etwa 1 km auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg direkt entlang der Bundesstraße 58 Hullerner Damm. Geht man den rot eingetragenen Weg in der am Bahnhofzufuhrweg aufgestellten Karte, ist dieser noch einmal weiter.



116 Wir empfehlen deshalb die Promenade südlich der Hullerner Straße (identisch mit 054) und damit nördlich vom Hullerner Damm. Der südlichere Weg um das Hallen- und Freibad Aquarell herum wäre dann ein alternativer Wanderwegabstecher (X1). Der weitere direktere Wegeverlauf wurde bereits dargestellt (Abschnitt 3.).



5. Die Erreichbarkeit des LWL-Römermuseums Haltern am See vom Bahnhof aus

Die archäologische Landesausstellung Nordrhein-Westfalen des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, kurz LWL-Römermuseum, gehört neben der Stadtmitte und den Angeboten rund um den Halterner Stausee zu den touristisch beworbenen Orten in Haltern am See.

- 117 Insofern ist er auch auf der Infotafel am Bahnhof als eines der Ausflugsziele aufgenommen worden. Angezeigt wird eine Entfernung von 1,5 km und 19 Minuten. Problematisch ist der hohe Wegeanteil von 1,0 km auf der stark befahrene Bundesstraße B58 Weseler Straße entlang.



Es sollte versucht werden, einen möglichst großen Wegeanteil der Weseler Straße zu vermeiden.

Eine direkte Straßenverbindung gibt es nicht. Es sollen folgend nur ein paar alternative Wegeführungen kurz angedacht werden. Eine genauere Betrachtung wäre erst nach einer Entscheidung über den gewünschten Wegeverlauf sinnvoll.

- 118 Die Annabergstraße ist ab Bahnhof bisher auf der südöstlichen Seite Brachland und soll durch „urbanes, hochwertiges Gewerbe“ bebaut werden. Die bisher vorliegenden Pläne deuten nicht darauf hin, dass die Wegeverbindung für das Zu-Fuß-Gehen dadurch attraktiver wird.²³



- 119 Die Bedingungen werden auch nach dem Abzweig Philippistraße nicht deutlich besser. Abzubiegen ist an der Pitter-Bey-Straße und über die Burbrockstraße erreicht man die Weseler Straße, allerdings auch schon ein wenig zu weit westlich. Man muss also ein paar Schritte zurück gehen.



- 120 Wenn man im Verlauf der Annabergstraße bereits in die Philippistraße einbiegt und dann nach links in die Conzeallee, ist dieser gemeinsame Fuß- und Radweg durchaus angenehmer, stößt dann aber wieder auf die Kreuzung Burbrockstraße/Pitter-Bey-Straße/Im Brook.



- 121 Es folgt ein kurzer, allerdings auch nicht besonders fußverkehrsfreundlicher Straßenabschnitt.



- 122 Der derzeitige Vorteil dieser beiden Varianten, bevorzugt der über die Conzeallee, ist das Vorhandensein eines gesicherten Überweges über die Bundesstraße B58 Weseler Straße durch eine Lichtsignalanlage.



- 123 Eine nach der Planung einer Stadtpromenade (siehe 016) sinnvollere Variante wäre die Nutzung dieser (wie in 11 bis 16 beschrieben) und am ersten eingetragenen Abzweig in Höhe der Trappstiege in Richtung Westen (nach links) in den Verbindungsweg im Schulzentrum einzubiegen.



- 124 Da muss derzeit noch ein Fußgänger-Sperrgitter umgangen werden, aber das dürfte ein Relikt vergangener Verkehrsplanerzeiten sein.



- 125 Danach folgt schon jetzt eine breite freundliche Häuserschneise zwischen den Schulgebäuden mit Sitzmöglichkeiten und Spielgeräten (hier im Rückblick),...



- 126 die in einen schmaleren Weg bis zur Philip-pistraße mündet. Von dort aus kann der Weg (nach rechts) über die Schuchardtstraße oder ein paar Schritte (nach links) zur Conzeallee und dann die Josef-Starkmann-Straße bis zur Weseler Straße fortgesetzt werden.



- 127 Wird der Weg über die Josef-Starkmann-Straße gewählt, folgt die kürzeste Verbindung über die Bundesstraße bis zum Museum.



- 128 Das Römermuseum ist bereits nach wenigen Metern zu erahnen, doch gibt es kaum Verkehrslücken in beiden Richtungen, um die Fahrbahn zu überqueren.



- 129 Die Mittelinseln stellen sich als Straßenbegleitgrün heraus und sind keine Querungshilfe.



- 130 Auch an der Stelle, wo man sich sicher ist, gegenüber den Museumseingang ausgemacht zu haben, hat man große Schwierigkeiten, die Straßenseite zu wechseln.

■ An dieser Stelle sollte es eine Querungsanlage geben, zumindest eine ausreichend breite Mittelinsel.



- 131 Eine Mittelinsel gab es etwa gegenüber der einmündenden Arminiusstraße, aber an dieser Stelle war der Standort des Museums noch nicht wahrzunehmen. Eine weitere Querungshilfe ist die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Burbrockstraße/Zum Silberberg (vgl. 122), doch auch die ist an der Stelle des Überquerungswunsches nicht unbedingt zu erkennen.



- 132 Wenn man sich erst einmal auf der richtigen Straßenseite befindet, muss der große Parkplatz ohne Wegemarkierung überquert werden, und man sucht erst einmal den Eingang.



- 133 Man muss sich vortasten, der Eingang scheint direkt hinter dem Gebüsch zu liegen.



- 134 Für Museums-Gäste, die zu Fuß unterwegs sind, keine einladende Eingangssituation. Es ist alles auf die Anreise mit dem Pkw, bzw. Bus und der Benutzung der Parkflächen ausgerichtet.



- 135 Eine Besonderheit sind die Fahrradabstellanlagen mithilfe einer durchgehenden Stange an der Rückseite eines Pkw-Parkplatzes. Diese sind sicher nur benutzbar, wenn keine Pkw's dort parken. Ansonsten fahren die Fahrzeuge so dicht heran, dass man an die Fahrradabstellplätze nicht mehr herankommt.



Notwendig sind Fahrradabstellplätze, für die eine eigene auch stets erreichbare Fläche zur Verfügung steht.

- 136 Es ist dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen, den Landschaftsverbänden Rheinland (LVR) und Westfalen-Lippe, dem Landesverband Lippe und der Stadt Köln als Träger des Museums dringend anzuraten,

die direkte Erreichbarkeit des Römermuseums speziell für Fußgänger und Radfahrer zu analysieren und deutlich zu verbessern.



6. Weitere Straßenabschnitte bzw. Situationen, die im Rahmen der Begehungen aufgefallen sind

Eine Stadt wie Haltern am See kann nicht durch einen Fußverkehrcheck in wenigen Stunden flächenmäßig erfasst werden. Deshalb wurde in den vorangestellten Abschnitten jeweils eine bestimmte Wegeverbindung betrachtet. Dabei gab es selbstverständlich hier und da auch Einblicke in Situationen an anderer Stelle, die hiermit zumindest einmal kurz mit erwähnt werden sollten:

- 139 Die Kreuzung Reckling-Straße / Recklinghäuser Straße / Zu Pastors Kamp in der südlichen Innenstadt mit ihren ungeordnet abgestellten Kraftfahrzeugen auf der einen...



- 140 ... und einer völlig überdimensionierten und damit ungenutzten Verkehrsfläche auf der anderen Seite

wartet geradezu auf eine städtebauliche Aufwertung.



- 141 Überaus ungewöhnlich ist die Situation an der Einmündung der Reckling-Straße und der Bahnhofstraße (links) in den Friedrich-Ebert-Wall: Hier befindet sich ein Fußgängersperrgitter quer über den Gehweg direkt vor der Furt.



- 142 Möglicherweise war das als Bremse für zu schnellen Radverkehr gedacht. Wenn das der Grund war

muss daneben ein ordentlicher Radweg durchgeführt werden.

Der Platz ist an dieser Stelle vorhanden. So geht das jedenfalls nicht.



- 143 Eine ähnliche Situation gibt es in der Bahnhofstraße vor einer Arztpraxis, möglicherweise mit der gleichen Begründung umgesetzt.

Auch diese Sperren sollten entfernt werden.

Der Radverkehr muss konsequent auf die



Straße geführt werden.

- 144 Fußgängersperrgitter können durchaus einmal sinnvoll sein, z.B. direkt vor Schuleingängen an Straßen mit starkem Autoverkehr. In der Holtwicker Straße sollen sie entfernt werden (siehe Abschnitt 1. Promenade). Da nicht geprüft werden konnte, an welchen Stellen in der Stadt sich noch derartige nicht regelkonforme Sperranlagen quer auf Gehwegen befinden,



■ kann nur allgemein eine städtische Erfassung und ein Rückbau empfohlen werden.

- 145 Das Parken auf Gehwegen, wie hier z.B. in der Straße An der Trappstiege ist mittlerweile verstärkt ein Problem außerhalb verkehrsberuhigter Innenstädte in Siedlungsgebieten, in denen grundsätzlich Flächen privater Art zum Parken zur Verfügung stehen oder eigentlich stehen müssten. Das trifft auch in Haltern am See zu.



■ Letztlich geht das nur über die Beschlussfassung über Parkkonzepte von Quartier zu Quartier.

Eine erfahrungsgemäß sehr mühsame aber einzig zielführende Vorgehensweise.

- 146 Die derzeitige Baustelle an der Zufahrt Mühlenstraße in den Schüttenwall am Raiffeisenplatz ist für den Fußverkehr nicht gesichert. Zwar kommt man in Richtung Norden durch die Lichtsignalanlage am Kreisverkehr auf die andere Straßenseite...



- 147 ... nicht aber mehr zurück auf die südwestliche Straßenseite bzw. von dort kommend nicht auf die andere Straßenseite.

■ Baustelleneinrichtungen müssen von der Stadt genehmigt werden.²⁴



- 148 Zum Schluss sei noch auf eine äußerst gefährliche Situation an der Einmündung der Josef-Starkmann-Straße in die Conzeallee hingewiesen, die möglicherweise mit einem gärtnerischen Scherenschnitt zumindest zu vermindern ist: Familien und auch einzelne Kinder aus dem Kindergarten gegenüber dem Sportplatz treffen hier ohne Sichtkontakt auf eine Straße mit Fahrrad-, und verbotenerweise sogar Motorradverkehr. In nur einer kurzen Beobachtungszeit fanden zwei gefährliche Situationen mit frei laufenden Kleinkindern statt. Hier sollte schnellstens etwas geschehen:



■ Zuallererst muss der Sichtkontakt durch Entfernung der Büsche hergestellt werden. Darüber hinaus sollten auf der Fahrbahn Conzeallee jeweils kurz vor der Einmündung der Josef-Starkmann-Straße Warnsignale (z.B. Zeichen 136 StVO Kinder) aufgetragen werden.

7. Zusammenfassung und Empfehlungen

Dieser Abschnitt kann erst nach der Begehung am 11. Juli fertig gestellt werden.

8. Quellen und Anmerkungen:

¹ Beim „Blitzlicht“ handelt sich um einen praxisbezogenen Fußverkehrs-Check für eine recht schnelle und in der Regel noch nicht ins Detail gehende Betrachtung der Zustände, verbunden mit ersten Verbesserungsvorschlägen. „Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird und dies kann bei den Betrachtern subjektive Erkenntnisse auslösen. Das Verfahren 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 in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Es kann daraus aber durchaus auch eine gutachterliche Stellungnahme entstehen. Das Format kann konkret umgesetzt werden, indem z.B. eine durchaus auch ortsunkundige Person eine Begehung durchführt und seine/ihre Gedanken aus einer bestimmten Sichtweise heraus (z.B. Barrierefreiheit, Senioren, Kinder, Zu-Fuß-Gehende, etc.) formuliert. Diese Person muss keinesfalls eine Auditorenausbildung durchlaufen haben und zertifiziert sein. Sie muss lediglich die Fähigkeit haben, Situationen zu erkennen und einzuschätzen und Erfahrungen als Teil der Zielgruppe einbringen können. Die Methode beinhaltet allerdings erst einmal keinen Ansatz für eine Bürgerbeteiligung, sondern ist eine hilfreiche Grundlage, um darauf aufbauend eine Begehung durch eine Gruppe durchführen zu können. „Blitzlicht“ wurde nach der „Burano-Methode“ als zweitältestes auf den Fußverkehr ausgerichtete Format bereits Ende der 1970er Jahre durch Bernd Herzog-Schlagk entwickelt, vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V. in Berlin-Moabit erstmals erprobt und später vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. recht häufig in deutschen Städten durchgeführt (siehe www.fussverkehrs-check.de).

² **FV** Zukunftsnetz Mobilität NRW: Bewerbung Fußverkehrs-Check NRW 2021 vom 23.02.2021.

³ Herr Ingo Stapperferne, Frau Carolin Ostrop, Herr Gunter Albrecht, Frau Amina Kaiser

⁴ **ISEK** Junker + Krause Stadtforschung Planung, stadtraum Architekturgruppe (Hrsg.): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Innenstadt Haltern am See, Endbericht, Dortmund, Düsseldorf, April 2019

⁵ **SVK** Zwischenstand: Städtebauliches Verkehrskonzept für die Stadt Haltern am See, 1. Sitzung Arbeitskreis Mobilität 31.01.2022, Projektbearbeitung: büro stadVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co.KG

⁶ SVK, a.a.O., Folie 3

⁷ ISEK, a.a.O., 5.2 Entwicklungsziele und Leitbild, Qualität und Nachhaltigkeit, Seite 39

⁸ „Wetterleuchten“ ist ein Fußverkehrs-Check-Format, das als eine Gruppen-Begehung auf einem vorhergehenden Fach-Check, z.B. „Blitzlicht“ aufbaut. Dabei werden die Ergebnisse der ersten Mängelanalyse sowie Ideen und Vorschläge für Verbesserungen der Infrastruktur den Vertreter/innen aus der Verwaltung, aus Verbänden und örtlichen Gremien vor- und zur Diskussion und Abstimmung gestellt. Diese Methode wurde von Bernd Herzog-Schlagk (FUSS e.V.) im Rahmen des Projektes „Handlungsleitfaden für Fußverkehrsstrategien“ entwickelt, erstmals in der Stadt Jena erprobt und danach bereits in einigen deutschen Städten durchgeführt (siehe www.fussverkehrs-check.de).

⁹ Das Wappen-blau (Halfter in weiß auf blauen Untergrund) dürfte für den Einsatz im öffentlichen Raum zu dunkel sein.

¹⁰ Der Stadtplan mit Umgebungskarte vom Städte-Verlag wird derzeit auch von der Stadtagentur Tourist-Information versandt und ist als Orientierungsgrundlage für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende nicht nur im Aushang ungeeignet.

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr MWBF (R2), Ausgabe 2007, 4.4 Angabe von Distanzen

¹² ISEK, a.a.O., 6.5 / 2.12 Stadtpromenade Holtwicker Straße, Seite 61, 62

¹³ In anderen Städten verwendet wurden z.B. Farben der Fa. Swarco Limburger Lackfabrik GmbH: H15 Limboute 2-K K809 verkehrsblau ca. RAL 5017 und Härter 8623 für 2-K Epoxid.

¹⁴ SVK, a.a.O., Folie 20

Fotos, wenn nicht anders angegeben, vom Verfasser.

¹⁵ ISEK, a.a.O., 6.7 / 1.6 und Karte Seite 70

¹⁶ SVK, a.a.O. Folien 5 und 22

¹⁷ ISEK, a.a.O., 6.2 / 1.6 Machbarkeitsstudie und Wettbewerb Kardinal-von-Galen-Platz, Seite 49

¹⁸ SVK, Folie 7, z.B. Irrgarten, Grillanlagen, Boccia-Feld, Kräutergarten, Blumengarten, etc.

¹⁹ ISEK, a.a.O., 6.4 / 2.10 Aufwertung B58 Rochfordstraße, Seite 59

²⁰ ISEK, a.a.O., 6.1 / 1.1 Verkehrskonzept, Seite 46

²¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für Lichtsignalanlagen RILSA, R1, Ausgabe 2010, 3.6 Furten

²² ISEK, a.a.O., 5.1 Stärken, Schwächen und Handlungsfelder, Handlungsfelder, Seite 38

²³ SVK, a.a.O. Folie 7 sowie gesonderte Skizze der geplanten Bebauung

²⁴ <https://www.geh-recht.de/zustaendigkeiten-baustellen.html>