

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 - Stadtmitte

Vom Bahnhof Marl-Mitte zum Creiler Platz / Rathaus:

- (1) Das Willkommen auf dem Bahnhof Marl-Mitte ist (noch) von mäßiger Qualität. Der S-Bahn-Halt, ab Essen etwa stündlich angefahren, ist durchaus frequentiert. Er ist leider zurzeit noch nicht barrierefrei erreichbar und hat keinen Wetterschutz. Die Stadt verfügt über einen zweiten Bahnhof in Marl-Sinsen mit einem Regional-Express-Anschluss ebenfalls ab Essen. Die Verbindung ist etwa 10 Minuten schneller, wer allerdings nach Marl-Mitte will, muss mit dem Bus 222 etwa 20 Minuten fahren und hat ein Umsteigerisiko. Der folgend beschriebene Weg ist ca. 500 Meter lang.
- (2) Vorbildlich befinden sich bereits auf dem oberen Plateau Fahrplan und weitere Bahn-Informationen, so dass man nicht erst auf den Bahnsteig heruntersteigen muss, um sich zu informieren. Leider fehlt hier eine Anschlussinformation über den Standort und die Erreichbarkeiten in Marl-Mitte (Stadtplanaushang).
- (3) Der Bahnhofsausgang befindet sich in zentraler Lage mitten im Stadtteil Stadt-Mitte. Der Abgang in Richtung Westen ist fußgängerfreundlich.(3)
- (4) Noch besser wäre es sicher gewesen, den Weg über die Parkplatzzufahrt an der Bergstraße als Gehwegüberfahrt durchzupflastern.(4) Die Betonpoller am Eingang der Fußgängerzone sind nicht besonders angenehm. Als Sitzelemente sind sie aufgrund der ungünstigen Lage nicht zu verwenden.
- (5) Die einzige Wegweisung etwas abseits richtet sich nur an Radfahrer und enthält weder eine Kilometer- noch eine Zeitangabe. Sie verwirrt, da man sich bereits im Marl-Zentrum befindet und nicht so recht weiß, was damit gemeint ist. (5)
- (6) Vorbildlich die Anordnung der Radabstellanlage seitlich des breiten Gehweges und als „Abschirmung“ zum Parkplatz an der Bergstraße.
- (7) Benutzt werden allerdings eher die Geländer zwischen dem Gehweg und dem Bahnhof Marl-Mitte. Die abgestellten Räder sind allerdings dennoch keine Behinderung des Fußverkehrs, weil der Gehweg breit genug ist und balkonartige Ausbuchtungen hat.



- (8) Vorbildlich, dass die direkte Wegeverbindung in Richtung zum Einkaufszentrum Marler Stern ebenfalls gepflastert ist. Dieser Weg wäre ansonsten, obwohl er nur eine sehr geringfügige Abkürzung darstellt, ein Trampelpfad auf dem Rasen.



- (9) Diese Wegeverbindung wird auch auf der anderen Straßenseite aufgegriffen. Hier wurde ganz offensichtlich für die Fußgänger mitgedacht.



- (10) Weniger vorteilhaft ist dagegen die dann folgende Situation in Richtung Einkaufszentrum an der sogenannten Forumsplatte: An diesem Pflasterwechsel vermutet man aus dieser Gehwegrichtung keine angeschnittene Bordsteinkante...



- (11) ... oder sogar zwei Bordsteinkanten. Das ist für sehbehinderte Menschen gefährlich und muss unbedingt barrierefrei gestaltet werden....



- (12) ... so wie dies an anderer Stelle in der Stadt Marl bereits Vorbildlich umgesetzt wurde.(6) Alternativ empfohlen wird vom FUSS e.V. allerdings eine Teilaufschüttung mit elastischen Bodenmaterialien (7), um die Fläche als Bewegungs- und Spielplatz benutzen zu können.



- (13) Die Belebung und die Aufwertung der Forumsplatte gehören zu den Leitprojekten der Entwicklung der Stadtmitte (8) Siehe gesonderte Betrachtungen zur Forumsplatte.(9)



- (14) Überaus unschön und nicht einladend sind die zur Forumsplatte hin geschlossenen Schaufenster des Einkaufszentrums „Marler Stern“.



- (15) Auch auf der Nordostseite bietet das zweite Einkaufszentrum eine geschlossene Fassade. Dies erschwert eine Belebung des Platzes.



- (16) Vom Bahnhof Marl kommend, wirken die im Eingangsbereich des Einkaufszentrums „Marler Stern“ aufgestellten Fahrradabstellanlagen wie eine Barriere. Der Platz hätte ausreichend Flächen, um diesen Bereich freizuhalten und die Schaffung einer freundlicheren Eingangssituation zu ermöglichen.



- (17) Das Einkaufszentrum „Marler Stern“ mit über zwei Etagen und mit annähernd 60.000 Quadratmetern Einkaufsfläche wurde zwischen 1960 und 1970 konzipiert und gebaut und ist etwas in die Jahre gekommen. Es verfügt über das größte Luftkissendach in Europa und ist deshalb nur spärlich durch Tageslicht beleuchtet. Aber es ist durch das Dach und die gesamte Raumgestaltung eine eigenständige „Marke“ und gehört unbedingt zur Stadt Marl.
- (18) Ob das Konzept zeitgemäß ist, Lebensmittel fast auszuschließen, sollten sich die Geschäftsleute, möglicherweise gemeinsam mit der Stadt, noch einmal genauer überlegen. In fast allen innerstädtischen Einkaufszentren sind die Angebote durchmischer. Besonders auffallend ist dies im durchaus mit dem „Marler Stern“ vergleichbaren Einkaufszentrum Hamburg-Altona (Mercado), in dem der Markthallen-Charakter eine lebendige Atmosphäre bietet. Auch in Marl ließen sich regionale Produkte anbieten, oder es gibt eine Eisdiele mit Öffnung zur Forumsplatte. Auf jeden Fall muss unterbunden werden, dass der Leerstand steuerlich gefördert wird. Das bedeutet, dass Kunst, Kultur, gemeinnützige Stadtteilinitiativen etc. Zugang erhalten sollten, und sei es nur für Übergangszeiten. Möglicherweise sind auch Kleinst-Messen zu integrieren. Auch über Service-Angebote sollte nachgedacht werden, z.B. die Aufbewahrung eingekaufter Gegenstände oder von Reisegepäck (gibt es auf den Bahnhof nicht). Und nicht zuletzt muss das Einkaufszentrum von allen Seiten her einladend wirken.



- (19) Auf der nordöstlichen Seite am Creiler Platz ist der Ein- und Ausgang des Einkaufszentrums barrierefrei und einladender gestaltet. Links befinden sich Sitzmöglichkeiten und die Fahrräder sind rechts im Bereich eines eingezäunten Unterstandes abzustellen.



- (20) Der Crailer Platz mit seinen beiden markanten Rathaustürmen wirkt auf den ersten Blick etwas überdimensioniert. Er würde im Rahmen des darum herum liegenden großflächigen Skulpturen-parks (10) durchaus ein paar beispiel- oder wenigstens besitzbare (11) Kunstwerke vertragen...



- (21) ... Dabei ließen sich die vorhandenen und teilweise stark beschädigten Beton-Mosaikbänke restauriert durchaus einbinden.



- (22) Der Rathaustrakt (Sitzungssäle, Fraktionsbüros) beherbergt in den unteren Etagen das Skulpturenmuseum „Glaskasten“ und ist ein beeindruckendes Bauwerk, das auch dem Platz ein erhabenes Gesamtbild verschafft.(12)



- (23) Überhaupt bietet der Bereich nördlich vom Einkaufszentrum durch den „City-Teich“, die gepflegten Grünanlagen und die zahlreichen Kunstwerke für Fußgängerinnen und Fußgänger sehr viele abwechslungsreiche Eindrücke. Nur der Creiler Platz am Rathaus müsste stärker einbezogen werden. Möglicherweise fehlt der Anlage auch ein griffiger Name wie z.B. „Zentralpark“.



- (24) Weshalb dieses „hoheitliche Schild“ am Rathaus-Gebäude gerade dort angebracht ist, wo sich abends Jugendliche offensichtlich gerne aufhalten, ist erst einmal so nicht nachvollziehbar. Zumindest hat man sich zum Zeitpunkt der Begehung friedfertig darüber hinweg gesetzt.



- (25) Leider sind die Pflasterung des Creiler Platzes, seine Wasserbecken und Möblierung in einem sehr desolaten Zustand. Die Restaurierung und Neugestaltung steht auf der Agenda der Stadt (8) und soll deshalb hier nicht weiter diskutiert werden.



- (26) Etwas abgelegen, für Ortsunkundige nicht gut erkennbar und leider auch häufig durch abgestellte Fahrzeuge verstellt, befindet sich auf dem Rathausparkplatz eine durchaus ansehnliche Graffiti-Ausstellung. Es ist zu überlegen, ob die Stadt Marly nicht einmal in Zusammenarbeit mit dem FUSS e.V. das Zu-Fuß-Gehen zum Thema eines Graffiti- oder gar Spraykunst-Wettbewerbes machen könnte.



Fazit aus den drei Fußverkehrschecks in der Stadt Marly

- Stadtmitte – Vom Bahnhof Marly-Mitte zum Creiler Platz / Rathaus,
- Von Stadtmitte nach Alt-Marly 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 Marly 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) 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.
- (4) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST, Ausgabe 2006, 6.2.1.1
- (5) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr M WBF, Ausgabe 2007, 4.4
- (6) DIN-Normenausschuss Bauwesen (Hrsg.): DIN 18040-3, Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Dezember 2014, 5.3.4
- (7) Fallschutz nach DIN EN 1176-1
- (8) 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.136, www.marl.de/marl-nach-themen/isek-2025/projekte.html

(9) siehe www.fussverkehrsstrategie.de>Modellstädte>Marl>Fußverkehrscheck: Stadtteil Stadtmitte - Erreichbarkeit und Plätze>Erste Empfehlungen zur Belegung der Forumsplatte am Einkaufszentrum Marler Stern in Marl-Stadtmitte.

(10) Skulpturenmuseum Glaskasten Marl (Hrs.): 50 Skulpturen in Marl, Oktober 2015

(11) angelehnt an Stadt Griesheim (Hrsg.): Griesheim „Die beSITZbare Stadt“, Januar 2017

(12) von den holländischen Architekten van der Broek und Bakema. „Les fleurs du mal“, traditioneller deutscher Titel: „Die Blumen des Bösen“, Gedichtband von Charles Baudelaires (1857-1868)

(13) Marl 2015+, Bd. 1, S. 127, 4.6.10

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.