



## Empfehlungen zu den Gehwegen im Stadtteil Hüls-Nord

Das Wohngebiet zwischen der Hermannstraße im Norden, der Sickingstraße im Westen und der Römerstraße im Südosten wurde in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts durch die Zechengesellschaft Auguste Viktoria gebaut und gehört heute zum Marler Stadtteil Hüls-Nord.

Die Zechensiedlung ist als eine der „hochwertigen Wohnsiedlungen für Bergbau- und Chemiewerker“ und sie ist noch heute ein Ort mit hoher Lebensqualität. „Der Wert des baukulturellen Erbes der Stadt Marl ist häufig nur Fachleuten bewusst.“ (1) Marl liegt sicher richtig damit, sich als „Grüne Stadt“ oder „Stadt der Alleen“ zu bezeichnen (2). In Hüls-Nord sind die Straßenbäume stadtbildprägend. In der SWOT-Analyse (3) wird die „gute Grünflächenausstattung“ hervorgehoben (4) und die Stadt hat sich um die Teilnahme an der Internationalen Gartenschau (IGA 2027) beworben.(5)



Tannenstraße Blick nach Süden

Mit Ausnahme der Carl-Duisburg-Straße und der Römerstraße mit Busanschluss, gibt es in den Wohnstraßen kaum Autoverkehr. Da die meisten Grundstücke über Garagen oder Abstellplätze verfügen, gibt es auch keinen Parkdruck an den Straßenrändern.

Mit den Jahren haben die Straßenbäume einen Umfang, der die Gehwege einnimmt und die Wurzelbereiche haben in einigen Straßenzügen durchgängig die Gehwegbeläge aufgerissen oder zerstört.





Die Gehwege sind nicht mehr barrierefrei herzurichten, aus Verkehrssicherungsgründen müssen sie für den Fußverkehr gesperrt werden. Andererseits trägt die Stadt Verantwortung für den Erhalt dieses historisch bemerkenswerten Stadtviertels.



Nach Auffassung des FUSS e.V. gehören die Bäume unbedingt zum Straßenbild und sollten auf gar keinen Fall gefällt werden.

1. Verkehrstechnisch wird empfohlen, die Straßenzüge insgesamt mit dem Zeichen 274.1 als einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit der Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h auszuweisen und den Fußverkehr im Fahrbahnbereich dadurch zu ermöglichen.
2. Alternativ dazu könnten Abschnitte als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden.(6)
3. In allen Eingangsbereichen zu diesem Wohngebiet sollten „Tempo-10“ auf die Fahrbahn markiert werden.
4. Es ist zu überlegen, ob in den Überwegbereichen der Carl-Duisburg-Straße zusätzlich Querstreifen markiert werden, die zur Mitte hin breiter werden. Diese optischen Schwellen täuschen eine Teilaufpflasterung oder gar Gehwegüberfahrt vor, fördern damit die Aufmerksamkeit und vermindern die Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs.

In Deutschland dürfen sie nach der Straßenverkehrs-Ordnung (7) nicht als Verkehrszeichen in weiß oder gelb markiert werden. Aber zum Beispiel in hellblau sind sie genauso wirksam.

5. Die verbliebenen Gehwegbelag-Reste sollten teilweise entfernt und durch Rasen ersetzt werden. Dies muss in Absprache mit dem Grünflächenamt sehr sorgfältig vorgenommen werden, um in Baumscheibenbereichen nicht zu stark in die Bodenstatik einzugreifen.
6. Vor diesen Maßnahmen sind die Grundstückseigentümer und Mieter einzubeziehen und es ist zu klären, ob sie die Vorgartenpflege auf diese Flächen ausdehnen können. Dabei sollte z.B. durch eine Bildmontage verdeutlicht werden, wie die Straßen ohne Straßenbäume aussehen würden.

## Anmerkungen und Quellen

- (1) Stadt Marl, Planungs- und Umweltamt (Auftraggeber): Integriertes Stadtentwicklungskonzept **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.25, 26 und 50
- (2) Marl 2025+, Bd.1, S.28
- (3) Die **SWOT-Analyse** (engl. Akronym für **S**trengths (Stärken), **W**eaknesses (Schwächen), **O**pportunities (Chancen) und **T**hreats (Bedrohungen)) ist ein Instrument der strategischen Planung. Sie dient der Positionsbestimmung und der Strategieentwicklung von Unternehmen und anderen Organisationen. Heribert Meffert, Christoph Burmann, Manfred Kirchgeorg: *Marketing*. 10. Auflage. Gabler, Wiesbaden 2008, S. 236
- (4) Marl 2025+, Bd.1, S.40
- (5) [http://www.marl.de/marl-nach-themen/stadtportraet/nachrichten-aus-dem-rathaus/ansicht.html?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=4945&cHash=5d9271147d33d88b1ae4ad9da602be1c](http://www.marl.de/marl-nach-themen/stadtportraet/nachrichten-aus-dem-rathaus/ansicht.html?tx_ttnews%5Btt_news%5D=4945&cHash=5d9271147d33d88b1ae4ad9da602be1c)  
Zuletzt aufgerufen am 04.01.2017
- (6) StVO Zeichen 325.1
- (7) StVO §39 Verkehrszeichen, Absatz 5 Markierungen