

Berücksichtigung des Fußverkehrs

im Städtebaulichen Verkehrskonzept der Stadt Haltern am See -

Empfehlungen (Kurzfassung)

Die Stadt Haltern am See hat bereit ein recht detailliertes städtebauliche Entwicklungskonzept ISEK 2019 beschlossen. Darauf aufbauend ist derzeit ein städtebauliches Verkehrskonzept in Arbeit. Am 1. Januar 2022 trat das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen in Kraft. Es „gilt für alle Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und deren Träger der Straßenbaulast das Land, ein Gemeindeverband oder eine Gemeinde ist [...]“⁰ In diesem Gesetz ist festgeschrieben: „Im Rahmen bestehender oder künftig zu entwickelnder Mobilitätskonzepte soll dem Fußverkehr eine größere Bedeutung eingeräumt werden. Abweichungen von diesem Grundsatz sind gesondert zu begründen.“¹

Deshalb wurde der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. vom Fachbereich 61 Planen und Wirtschaftsförderung der Stadtverwaltung gebeten, einen Fußverkehrs-Check für ausgesuchte Straßenabschnitte durchzuführen. Zu diesem Zweck fand im Mai ein Vorgespräch in der Stadtverwaltung und ein zweitägiger Fach-Check sowie am 11. Juli 2022 ein Fußverkehrs-Check als Ortsbegehung eines Straßenabschnittes statt. Insgesamt wurden allerdings fünf Wegeführungen analysiert: das Bahnhofsumfeld, die im ISEK vorgeschlagene Stadtpromenade vom Bahnhof zur Innenstadt, die Erreichbarkeit des Südufers am Haltener Stausee von der Innenstadt bzw. direkt vom Bahnhof aus und die Erreichbarkeit des LWL-Römermuseums vom Bahnhof. Für diese Wegeabschnitte wurden beispielhaft Maßnahmen zur „Verbesserung der bestehenden Infrastruktur“² vorgeschlagen oder verschiedene Varianten vorgestellt.

Die vollständige Expertise finden Sie unter www.fussverkehrsstrategie.de > Kontaktstädte, wenn Sie auf der Deutschland-Karte „Haltern am See“ mit der linken Maustaste antippen.

A. An erster Stelle wird eine grundsätzliche Empfehlung für die Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie für das Stadtmarketing ausgesprochen:

- Die Farbe hellblau und die Wellenform werden konsequenter und damit auch durchgängiger als ein Alleinstellungsmerkmal einer Stadt „am See“ und gleichzeitig als touristisches Leitsystem für das Zu-Fuß-Gehen eingesetzt. Es wird versucht, damit auch Querungsanlagen besser zu verdeutlichen, um zusätzliche Wegweisungen zu ersparen. (Foto: Lippspieker)



B. Folgende weitere Ansätze für die Wegeverbindung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt werden zur Aufnahme in das Städtebauliche Verkehrskonzept empfohlen:

- Die Stadt wird sich dafür einsetzen, dass der Bahnhof Haltern am See barrierefrei zu nutzen ist. Dafür müssen die Sperrgitter zwischen dem Bahnhofsgebäude und der Unterführung entfernt und die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige kürzer geführt und deutlicher gekennzeichnet werden.

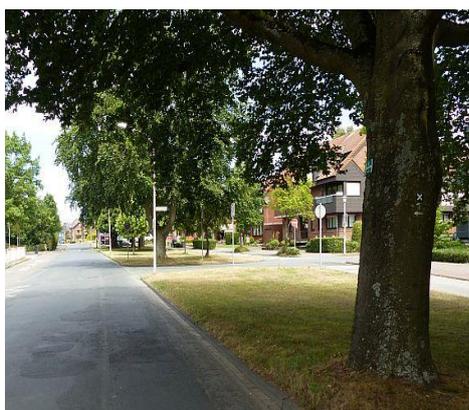


- Der Wege über den Roost-Warendin-Platz (Bahnhofsvorplatz) in Richtung Stadtmitte wird von den drei Bahnhofsausgängen trichterförmig möblierungsfrei mit hellblauen Markierungen oder entsprechenden Objekten sowie einer deutlicheren Wegweisung geführt.
- Angestrebt werden eine Begrünung, Schattenplätze, eine kleine Wasserstelle oder zumindest ein Trinkwasserspender.

- Aufgrund der zu erwartenden Zunahme des MIV durch die geplante Nutzung der derzeitigen Brachflächen südwestlich des Bahnhofes, werden gesicherte Fußgängerüberwege über die Annabergstraße und auch über den Bahnhofszufuhrweg zum ZOB eingerichtet.



- Der derzeit seitlich versetzte Fußgängerüberweg wird in die Gehrichtung integriert. Es wird geprüft, ob z.B. ein „Göttinger-Doppel-Zebra“ mit einer trichterförmigen Ausweitung der Markierung möglich ist, so wie er im Nationalen Radverkehrsplan des Bundesverkehrsministeriums empfohlen wird.³ Hellblaue Streifen am Rand fassen die breite Querung zusammen.



- Die im ISEK 2019 bereits festgelegte „Stadtpromenade Holtwicker Straße“ wird nach dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW als „Haupterschließungsstraße des Fußverkehrs“ klassifiziert und damit in Priorität gesetzt. Sie wird in der Koepfstraße über die Rochfordstraße zur Merschstraße und damit bis zum Marktplatz „grundsätzlich direkt, sicher, komfortabel und möglichst weitgehend barrierefrei“ gestaltet.⁴ Dabei werden die Wegeführungen für den Fußverkehr als Promenade und die für den Radverkehr „grundsätzlich getrennt“.⁵

- Die starken Radverkehrsströme aufgrund der angrenzenden Schulen werden an zwei Stellen gebündelt über die Promenade geführt. Es wird dafür gesorgt, dass die Wege aus den Schulen nicht abschüssig die Promenade queren, dort Fußgängersymbole und blaue Streifen an den Rändern aufgetragen und Zeichen 133 StVO „Fußgänger“ aufgestellt werden.
- Auf der östlichen Straßenseite wird eine Umweltspur oder eine Fahrradstraße mit Zulassung des Bus- und Anliegerverkehrs eingerichtet.
- Von den Schulausgängen werden Fußwege über die Promenade hinweg zum dort einzurichtenden Buskap geführt.⁶



- Der Fußgängerüberweg wird von der westlichen Seite der Holtwicker Straße auf die östliche Seite verlegt und seitlich mit hellblauen Streifen versehen.
- Im ersten Abschnitt der Koepfstraße wird durch Bepflanzungen versucht, den Promaden-Charakter beizubehalten.

- Hinter der Einmündung der Dr.-Conrads-Straße wird der Gehweg über die Fahrradstraße geführt (Gehwegüberfahrt), wiederum mit seitlichen hellblauen Randstreifen. Damit soll anschließend der Kardinal-von-Galen-Platz bzw. -Park eingebunden werden, der ohnehin aufgewertet und einer Relaunch unterzogen werden soll. Hier ist auch ein Fußgängerüberweg möglich.





○ An der Litfaßsäule wird ein Parkeingang gestaltet. Die Abstellplätze auf der westlichen Seite der Koepfstraße bleiben erhalten, der stark beschädigte Gehweg wird aufgelassen und mit einer abschirmenden Hecke bepflanzt.

Die Promenade wird als ein neuer Parkweg fortgesetzt, der zwei bis vier Meter nach Westen versetzt geschlängelt und im Gegensatz zum bisherigen Diskussionsstand zum östlichen Parkeingang und somit zum Übergang zur Rochfordstraße nicht abgeknickt geführt wird.

- Wie bereits im ISEK 2019 beschlossen, wird für den Übergang Rochfordstraße ein konkretes Konzept entwickelt, um die Trennwirkung der Bundesstraße B 58 abzumildern und die Überwege für Fußgänger zu verbessern.⁷
- Die Stadt strebt eine leicht nach Osten verschobene und verbreiterte Furt an und eine Entfernung aller Barrieren in den Randbereichen der Einmündung der Koepfstraße (Grüninsel, Sperrkette).
- Obwohl dies in Deutschland eine ungewöhnliche Maßnahme darstellt, wird eine Markierung durch hellblaue Querstreifen in den beiden Gehrichtungen angestrebt.
- Die Lichtsignalanlage und alle mittlerweile verwitterten Leitlinien auf der Seite der Merschstraße werden entfernt.
- Die hellblauen Markierungen werden im Innenstadtbereich ausgesetzt und sind dann erst wieder am Lippspieker bereits vorhanden.



Mit diesem Maßnahmenpaket hätte die Stadt Haltern am See eine Hauptverkehrsachse des Fußverkehrs geschaffen, so wie sie nach dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW „grundsätzlich priorisiert geführt werden“ soll.⁸ Hier ist also auch das Land einzubinden, wenn es um den neuralgischen Punkt der Querung an der Bundesstraße B 58 geht.

C. Folgende weitere Hinweise zur Aufnahme in das Städtebauliche Verkehrskonzept wären geeignet, die Stadt Haltern noch fußgängerfreundlicher zu gestalten:

- In die zweite Priorität als eher touristische Haupteinmündungsstraßen des Fußverkehrs werden die Erreichbarkeit des Südufers am Haltener Stausee vom Bahnhof und von der Innenstadt aus sowie die Erreichbarkeit des LWL-Römermuseums gestellt.



- Für die Erreichbarkeit des Haltener Stausees wird in erster Linie die Querung von der südlichen Seite der Lippstraße in den Fußweg Lippspieker über den Schüttenwall / Friedrich-Ebert-Wall fußverkehrsgerechter gestaltet. Hier wird der direkte Weg durch Verschiebung der Furt in Nordrichtung hergestellt. Nach Entfernung der Sperrketten wird der Querungsweg durch Gehwegvorstreckungen verkürzt.

- In der Umsetzung der Vorgaben des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes werden die Haltestellen der Buslinie 272 am Hullerner Damm „über eine sichere und möglichst barrierefreie Fußverkehrsanlage an das Fußverkehrsnetz angebunden“, da „dies aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist.“⁹
- Angestrebt wird insbesondere an Wochenenden oder in Urlaubszeiten ein dichterer Fahrplan der Buslinie 272.



- Zur Erreichbarkeit des LWL-Römermuseums vom Bahnhof aus wird eine Route unter Einbeziehung der Stadtpromenade ausgewählt.
- Vor dem Eingang wird in der Weseler Straße eine Querungsanlage, zumindest eine ausreichend breite Mittelinsel, vorgesehen.
- In Absprache mit der Museumsleitung soll

dafür gesorgt werden, dass den Gästen zu Fuß eine überschaubare und einladende Eingangssituation geboten wird und für Gäste mit dem Fahrrad zumutbar erreichbare Fahrradabstellmöglichkeiten.

- Die Stadt Haltern wird sukzessive alle Fußgänger-Sperranlagen auf oder an Gehwegen entfernen.
- In Priorität gesetzt werden dafür die Anlagen im Zuge der ausgewählten Haupteinzelstraßen für den Fußverkehr, d.h. in der Holtwicker Straße, der Recklinghäuser Straße, der Bahnhofstraße, an der Rochfordstraße und dem Schüttenwall.



- Im Hinblick auf die touristische Stadtwerbung und die Förderung der innerstädtischen Gewerbe wird die vereinheitlichte Wegweisung mit Entfernungsangaben in Meter und/oder Zeit in Priorität auf die touristischen Highlights konzentriert. Das Wegweiskonzept soll stets die Einbindung der Innenstadt in den Wegeverlauf hervorheben. Diese Maßnahmen sollen per Gesetz durch Landesmittel gefördert werden.¹⁰



FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
 Exerzierstraße 20 – 13357 Berlin Tel. 030/4927473 Fax 4927972 info@fuss-ev.de
 Verfasser: Bernd Herzog-Schlagk, Stand 2. August 2022

⁰ GESETZ: Gesetz zur Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zur Änderung des Straßen- und Wegenetzes, in der Beschlussvorlage des Landtages vom 4. November 2021, Abschnitt 1 Allgemeines, §1 Geltungsbereich und Begriffsbestimmung

¹ GESETZ, Abschnitt 3 Fußverkehr, §14 Fußverkehrsnetze (1)

² GESETZ, dsgl. § 12 Grundsätze (3)

³ Foto: Burkhard Horn, <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/.../das-goettinger-doppel-zebra>

⁴ GESETZ, Abschnitt 3, § 14 Fußverkehrsnetze (1)

⁵ GESETZ, dsgl. §13 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen (3)

⁶ GESETZ, dsgl. §15 Anbindung von Bushaltestellen

⁷ ISEK 2019, Junker + Krause Stadtforschung Planung, stadtraum Architekturgruppe (Hrsg.): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Innenstadt Haltern am See, Endbericht, Dortmund, Düsseldorf, April 2019, 6.4 / 2.10 Aufwertung B58 Rochfordstraße, Seite 59

⁸ GESETZ, a.a.O., Abschnitt 3, § 14 Fußverkehrsnetze (2)

⁹ GESETZ, desgl. § 15 Anbindung von Bushaltestellen

¹⁰ GESETZ, desgl. § 14 Fußverkehrsnetze (5)

Fotos, wenn nicht anders angegeben: Bernd Herzog-Schlagk, FUSS e.V.