



Empfehlungen zum Fußgängerüberweg Sickingmühler Straße zwischen der Grünanlage Citysee in Marl-Stadtmitte und der Martin-Luther-Straße im Stadtteil Brassert



Die Sickingmühler Straße hat auf beiden Seiten Geh- und Radwege und einen frequentierten Fußgängerüberweg, aber keine markierte oder überhaupt angezeigte Querung für Radfahrerinnen und Radfahrer. Die Querungsstelle ist für den Fuß- und Radverkehr sowie städtebaulich bedeutungsvoll, weil sie die östliche Wohnbebauung von Marl und damit den Stadtteil Brassert über den Citysee als zentralen Grünraum an die Stadtmitte mit dem S.-Bhf. Marl-Mitte und dem Einkaufszentrum Marler Stern verbindet. Sie ist außerdem Teil der Schulwegsicherung. Der Fußgängerüberweg stellt also eine angemessene Querungsanlage für die Fußgängerinnen und Fußgänger dar und hat sich aus der Sicht des Fußverkehrs durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit auch bewährt.



Leider sind immer wieder Fahrradunfälle zu beklagen, so auch zufällig zum Zeitpunkt der Begehung am 16. Dezember 2016.

KOMPAKT

Nachrichten aus den Städten

Auto erfasst Radlerin auf Zebrastreifen

Marl. Glück im Unglück hatte ein elfjähriges Mädchen, das bei einem Verkehrsunfall von einem Auto angefahren und vier bis fünf Meter weit auf die Fahrbahn geschleudert wurde. Das Kind wurde lediglich leicht verletzt. Das Mädchen befuhr mit seinem Fahrrad gegen 11.45 Uhr die Martin-Luther-Straße in Fahrtrichtung Sickingmühler Straße und wollte diese auf dem Zebrastreifen überqueren. Eine 73-jährige Pkw-Fahrerin übersah sie.

Westdeutsche Allgemeine WAZ
19.12.2016

Es ist ebenso in anderen Städten ein Problem, dass auf Fußgängerüberwegen zunehmend Radfahrerinnen und Radfahrer verunglücken, die von einer nicht zutreffenden Vorrangregelung auch für den Radverkehr ausgehen und von Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern zu spät wahrgenommen werden. Die Beschilderung an der Querungsstelle zeigt, dass dies hier ein sehr dringendes Problem darstellt. Nur ein Teil der Radfahrenden steigt ab und schiebt das Rad bis zur anderen Straßenseite.



Auf diesem Foto ist die strukturelle Ursache erkennbar:

Aus der Sicht der Kraftfahrenden aus Südrichtung (links im Bild) ist direkt nach dem Ende des Absperrgitters und vor der Markierung des Fußgängerüberweges eine unbeabsichtigte Fahrradverbindung bis zur Einmündung Martin-Luther-Straße entstanden. Sie setzt sich fort auf einem Gehweg, der für das Radfahren freigegeben ist.

Verbesserungsvorschläge des FUSS e.V.

Es gibt kein Patentrezept gegen Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden. Sicher ist lediglich, dass ein Rückbau des Fußgängerüberweges keine Verkehrssicherungsmaßnahme darstellen würde und es auch nicht zu verantworten wäre, die gesicherte Querung für Zu-Fuß-Gehende wegen Fehlverhalten einzelner Radfahrenden infrage zu stellen. Dies wäre kein vernünftiger Abwägungsprozess.

Es muss darum gehen, kurzfristig durchführbare und kostenmäßig vertretbare zusätzliche Maßnahmen durchzuführen, die die Verkehrssicherheit auch der Radfahrerinnen und Radfahrer an dieser Querungsstelle noch weiter verbessern könnten. Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. schlägt deshalb vor, folgende acht Maßnahmen-Vorschläge in die Diskussion einzubeziehen:

1. Verbreiterung der Markierung des FGÜ bis zum Ende des Fußgängersperrgitters. Dies ist nach R-FGÜ (3.3 Abs. 2) zulässig.
2. Außer einer LSA-Regelung gibt es in der Straßenverkehrsordnung keine Regelung mit Vorrang für den Radverkehr. Deshalb wurde der sogenannte „Göttinger-Zebrastreifen“ entwickelt: Die querende Radspur wird in die Mitte des verbreiterten Fußgängerüberweges

eingefügt, um die Radfahrenden dazu zu bewegen, den Fußgängerüberweg nicht an der Seite zu schneiden, sondern bewusst in der Mitte der Querungsstelle zu nutzen. Diese Radführung ist in den Regelwerken (noch nicht) vorgesehen, hat sich aber in der Praxis unfallmindernd ausgewirkt und wird als möglicher Baustein im Rahmen des nationalen Radverkehrsplanes sogar hervorgehoben.



Foto:
Burkhard Horn, Geismer Landstraße

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/.../das-goettinger-doppel-zebra>



3. Um diese in der Mitte geführte Querung zu unterstützen, wird empfohlen, die Markierungen des FGÜ auch über die Radwege hinweg zu führen, so wie es in der R-FGÜ Zebrastrifen ebenfalls empfohlen wird (3.3 Abs. 4). Dies kann durch 0,25 m breite Streifen mit 0,25 m breiten Zwischenräumen erfolgen, wie es z.B. im Berliner Einführungserlass zur R-FGÜ festgelegt wurde (5. Zu 3.3 Abs. 4).
4. An der Querungsstelle in der Mitte des Fußgängerüberweges sollten auf den Radwegen Fahrradsymbole und Abbiegepeile angebracht werden und an dieser Stelle sollten sich dann auch die bereits angebrachten Warnschilder befinden bzw. der Hinweis „Radfahrer: Autos haben Vorrang!“
5. Anzunehmen ist, dass Plateaupflasterungen (Berliner Kissen) an den beiden Seiten der Markierung des Fußgängerüberweges oder eine Teilaufpflasterung des Überweges im Bereich der Markierung nach RAST 06 (6.2.1.1.) an dieser Stelle sicherheitswirksam gewesen wären. Sie stellen jetzt eine Investitionsfrage dar. Kostengünstiger wäre es sicherlich, so wie in vielen Staaten auf der Welt erfolgreich erprobt auf beiden Zufahrten des motorisierten Verkehrs vor der Markierung des Überweges Querstreifen zu markieren, die zum Überweg 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 (StVO §39 Verkehrszeichen, Absatz 5 Markierungen) nicht als Verkehrszeichen in weiß oder gelb markiert werden. Aber zum Beispiel in hellblau sind sie genauso wirksam.
6. Auch die Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern sollten auf das Queren des Radverkehrs durch ein Warnzeichen aufmerksam gemacht werden und es ist zu überlegen, zumindest den Straßenabschnitt bis zur Zechenstraße in das Tempo 30-Straßennetz der Stadt einzubinden.

7. Es ist zu überlegen, ob die Stadt an dieser Stelle zumindest zeitlich begrenzt ein Geschwindigkeitsanzeige-Display zum Anzeigen der gefahrenen Geschwindigkeit aufstellen könnte.
8. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass die Sicht aus den Kraftwagen auf den parallel geführten Radweg frei bleibt, auch von ablenkenden Werbetafeln am Absperrgitter. Für tief sitzende Autofahrerinnen und Autofahrer wirken derartige Tafeln durchaus beim Vorbeifahren wie eine Trennwand.

Maßnahmen der Stadt Marl

Am Montag, dem 16.01.2017 fand gegen 15:00 Uhr ein Ortstermin unter Beteiligung der Polizei, des Straßenverkehrsamtes des Kreises Recklinghausen, des ZBH Marl, der Straßenverkehrsbehörde Marl und des Planungs- und Umweltamtes der Stadt Marl statt. Nach intensiver Begutachtung des Fußgängerüberwegs (FGÜ) und Feststellung mehrerer Verkehrsverstöße durch radelnde Verkehrsteilnehmer während des Ortstermins wurden acht Maßnahmen zur Realisierung vereinbart:

1. Austausch der vorhandenen blauen VZ 350 (Fußgängerüberweg) gegen neue, größere VZ mit höherer Reflektionsklasse. Zusätzlich sollen blau-weiße Manschetten an den Schilderpfosten angebracht werden.



2. Anordnung von VZ 274-30 (Rund 30 km/h) in Verbindung mit VZ 145 (Fußgängerüberweg) nördlich und südlich des FGÜ (ca. 50 m vor und hinter dem FGÜ).



3. Montage eines Geschwindigkeitsanzeige-Displays mit Belohnungsfunktion (im Planungs- und Umweltamt der Stadt Marl vorhanden), ca. 20 m südlich des FGÜ; erfasst die Fahrtrichtung nach Süden (zur Hervester Straße).
4. Zusätzliche Überwachung und Ahndung der 30 km/h durch den städtischen Radarwagen des Ordnungsamtes.
5. Markierung des VZ 101 (Gefahrenstelle) beidseitig des FGÜ im Gehwegbereich als Heißplastik oder mit Markierungsfarbe.
6. Aufstellen der „white bikes“ im Seitenbereich in der Nähe des FGÜ.
7. Unverzügliche Entfernung der sichteinschränkende Werbeplakate vom Ackermann-Geländer und zukünftiges Freihalten des Sichtfeldes (wurde bereits durch einen entsprechenden Passus in den Sondernutzungserlaubnissen der Stadt Marl für Werbung geändert).
8. Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Die übrigen von FUSS e.V. vorgeschlagenen Maßnahmen (insbesondere der „Göttinger Zebra-streifen“) sollen nicht zur Anwendung kommen, da sie nicht StVO-konform sind und einen erheblichen

baulichen bzw. markierungstechnischen Aufwand erfordern. Die Maßnahmen sollen zeitnah realisiert werden, sowie das Beschilderungsmaterial bei der Stadt Marl eintrifft.

Udo Lutz, Planungs- und Umweltamt der Stadt Marl