VIA Planungsbüro
Verkehrsplanung
Mobilitätsforschung
Kommunalberatung

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2022

Gemeinde Marienheide

Abschlussbericht

im Auftrag des
Zukunftsnetz Mobilität NRW

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Marienheide
Zuhause im Bergischen

ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW

Köln, im Januar 2023

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2022

Gemeinde Marienheide

Zukunftsnetz Mobilität NRW,
Rheinland

Geschäftsstelle

Glockengasse 37 - 39

50667 Köln

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle Rheinland:
Katja Naefe
Mail: katja.naefe@vrs.de
Tel.: 0221/20808 731

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6

D–50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

Fax 0221 / 789 527-99

Mail viakoeln@viakoeln.de

www.viakoeln.de

Bearbeitet durch:

Andrea Fromberg

Dominik Kerl

Kirsten Niklas

Fotos und Grafiken:
Planungsbüro VIA eG, wenn nicht anders gekennzeichnet

3. Januar 2023

Inhaltsverzeichnis

1 Zielsetzung 8

2 Ausgangslage in Marienheide 12

3 Veranstaltungen in Marienheide 14

3.1 Interner Starter-Termin 14
3.2 Auftakt-Workshop 18
3.3 Erste Begehung 21
3.4 Zweite Begehung 22
3.5 Abschluss-Workshop 23

4 Maßnahmenempfehlungen 25

4.1 Stärkung der Fußwegebeziehungen 25
4.1.1 Verkehrssicherheit 25
4.1.2 Barrierefreiheit der Fußwegebeziehungen 37
4.1.3 Verbesserung der Wegeverbindungen 45
4.2 Aufenthaltsqualität und Attraktivität 48
4.3 Schulisches Mobilitätsmanagement 52
4.4 Maßnahmenkataster für infrastrukturelle Maßnahmen 57

5 Empfehlungen zur Umsetzung 60

6 Zusammenfassung und Fazit 66

7 Quellen 68

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2022.....9

Abbildung 1-2: Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2022.....10

Abbildung 1-3: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2022 11

Abbildung 2-1: Info zum Fußverkehrs-Check auf der Internetseite der Gemeinde Marienheide 13

Abbildung 2-2: Pressebericht zum Fußverkehrs-Check der Gemeinde Marienheide.....13

Abbildung 3-1: Urkundenübergabe in Marienheide.....14

Abbildung 3-2: Untersuchungsraum Gemeinde Marienheide 15

Abbildung 3-3: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2017 - 2021 im Untersuchungsgebiet Marienheide.....16

Abbildung 3-4: Verkehrsbelastungsdaten Marienheide.....17

Abbildung 3-5: Auftaktveranstaltung in Marienheide.....18

Abbildung 3-6: Begehung Route 1.....20

Abbildung 3-7: Begehung Route 2.....21

Abbildung 3-8: Eindrücke von der ersten Begehung.....22

Abbildung 3-9: Eindrücke von der zweiten Begehung.....22

Abbildung 3-10: Abschluss-Workshop in der Gesamtschule Marienheide.....23

Abbildung 3-11: Pressemitteilung über Instagram zum Abschlussworkshop 24

Abbildung 4-1: Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in Marienheide.....25

Abbildung 4-2: Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern ..26

Abbildung 4-3: Querungsstelle mit Sicherungsbedarf vor Schule 27

Abbildung 4-4: Querungsstelle mit Sicherungsbedarf am Bahnhof 28

Abbildung 4-5: aufgepflasterter Knotenpunkt Landwehrstraße / Kleinbahnweg / ZurAlten Post ohne Vorrang 29

Abbildung 4-6: Knotenpunkt mit FGÜ in allen Knotenpunktästen in Dormagen.....29

Abbildung 4-7: Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zum Wasserturm 30

Abbildung 4-8: fehlende FGÜ am Kreisverkehr Pestalozzistraße / Am Gersnacken.....31

Abbildung 4-9: fehlende FGÜ am Kreisverkehr Pestalozzistraße / Hauptstraße (B 256) 31

Abbildung 4-10: Musterlösung zur Führung des Radverkehrs auf umlaufenden Radwegen im Kreisverkehrsplatz 32

Abbildung 4-11: Querungsstelle Hauptstraße 33

Abbildung 4-12: erzwungene Fahrbahnbenutzung durch endende Gehwege 36

Abbildung 4-13: Erweiterung der Nebenanlage durch Markierung und Abgrenzung in Köln.....36

Abbildung 4-14: links: endende Nebenanlage Zum Wasserturm, rechts: mögliches Flächenpotenzial für Fortführung 37

Abbildung 4-15: Parkplatzerschließung notwendig (links: P&R Marienheide, rechts: Parkplatz Am Drawen Hof in Lage).....37

Abbildung 4-16: Formen der Mobilitätseinschränkung 38

Abbildung 4-17: Soll-Gehwegbreiten 39

Abbildung 4-18: Barrieren im Straßenraum 40

Abbildung 4-19: Gestaltung der Einfahrten auf Gehweghöhe in Engelskirchen-Ründeroth.....41

Abbildung 4-20: nicht barrierefreie Querungsstelle Landwehrstraße.....41

Abbildung 4-21: Differenzierte Bordhöhen 42

Abbildung 4-22: Flächen für barrierefreie Rampenanlagen sind vorhanden....43

Abbildung 4-23: markierter Sperrpfosten in Engelskirchen 43

Abbildung 4-24: Internetseite mit rollstuhlgerechten Orten 44

Abbildung 4-25: Wegeführung auf dem Bahnhofsvorplatz nicht erkennbar 45

Abbildung 4-26: Wegeführung auf dem Bahnhofsvorplatz nicht erkennbar und nur über Umwege barrierefrei nutzbar 46

Abbildung 4-27: Innerörtliche Wegweisung in Leverkusen-Opladen....47

Abbildung 4-28: Fußwegeinszenierung in Lüdenscheid....47

Abbildung 4-29: optimierbare Sitzmöbel in Marienheide....49

Abbildung 4-30: Beispiele Sitzgelegenheiten....50

Abbildung 4-31: Stadt-Terrassen des Zukunftsnetz Mobilität NRW....51

Abbildung 4-32: Spielgeräte im Straßenraum....51

Abbildung 4-33: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW....53

Abbildung 4-34: Beschilderungen von Hol- und Bringezonen in Bottrop....54

Abbildung 4-35: Walkingbus Treffpunkt und Beschilderung in Castrop-Rauxel....55

Abbildung 4-36: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet 56

Abbildung 4-37: Ausschnitt Maßnahmenkataster....57

Abbildung 4-38: Maßnahmenposter zur ersten Begehung in Marienheide....58

Abbildung 4-39: Maßnahmenposter zur zweiten Begehung in Marienheide....59

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1: Ausgangslage in der Gemeinde Marienheide 12

Tabelle 5-1: Bewertung der Maßnahmen zum Schwerpunkt Verkehrssicherheit.....61

Tabelle 5-2: Bewertung der Maßnahmen Gelbe Ampel ...62

Tabelle 5-3: Bewertung der Maßnahmen Grüne Ampel...63

1 Zielsetzung

Bedeutung der Fußverkehrs-Checks

Mit dem „Fußverkehrs-Check NRW“ unterstützt das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen die Mitgliedskommunen im Zukunftsnetz Mobilität NRW dabei, die Bedingungen für den Fußverkehrs professionell unter die Lupe zu nehmen und zu verbessern.

Mittlerweile wurden seit 2019 in 34 Städten und Gemeinden die Fußverkehrs-Checks in Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Um die Ziele, die Methodik und die Umsetzung der Fußgängerförderung in den Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW weiter bekannt zu machen und zu verankern, wurden im Jahr 2022 weitere zwölf Fußverkehrs-Checks ausgeschrieben.

So wird mithilfe eines umfassenden Programms und einer fachlichen Begleitung durch ein Verkehrsplanungsbüro die Verwaltung für die Belange des Fußgängers sensibilisiert. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern werden Verbesserungsmöglichkeiten und Handlungsempfehlungen herausgearbeitet, mit denen die nachhaltigste Form des Verkehrs gefördert wird.

Die Bedeutung der Fußverkehrs-Checks in NRW wurde auch in der Koalitionsvereinbarung von CDU und Grünen im Juni 2022 hervorgehoben.

> *Wir nehmen den Fußverkehr in den Blick mit dem Ziel, komfortable, sichere und barrierefreie Wege und Straßenquerungen zu schaffen. Wir werden das Programm „Fußverkehrs-Check NRW“ dafür ausweiten. Dabei werden die Kommunen systematisch für die Umsetzung von sicheren und attraktiven Fußwegen und Fußverkehrsnetzen und deren Finanzierungsmöglichkeiten beraten. Zudem wollen wir gemeinsam mit den Kommunen Angsträume beseitigen und damit Umwege vermeiden.* [1]

Denn Gehen ist die Basis jeglicher Mobilität und sollte hinsichtlich der Flächen- und Zeitgerechtigkeit sowie insgesamt der Wertigkeit stärker in den Fokus der Verkehrsplanung gestellt werden.

Fußverkehrs-Checks in NRW 2022

Die Fußverkehrs-Checks wurden im Wesentlichen von April bis November durchgeführt und bis Ende 2022 abgeschlossen.

---

1 ZUKUNFTSVERTRAG FUR NORDRHEIN-WESTFALEN. Koalitionsvereinbarung von CDU und GRÜNEN 2022–2027. Juni 2022. S. 38

Abbildung 1-1: Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2022

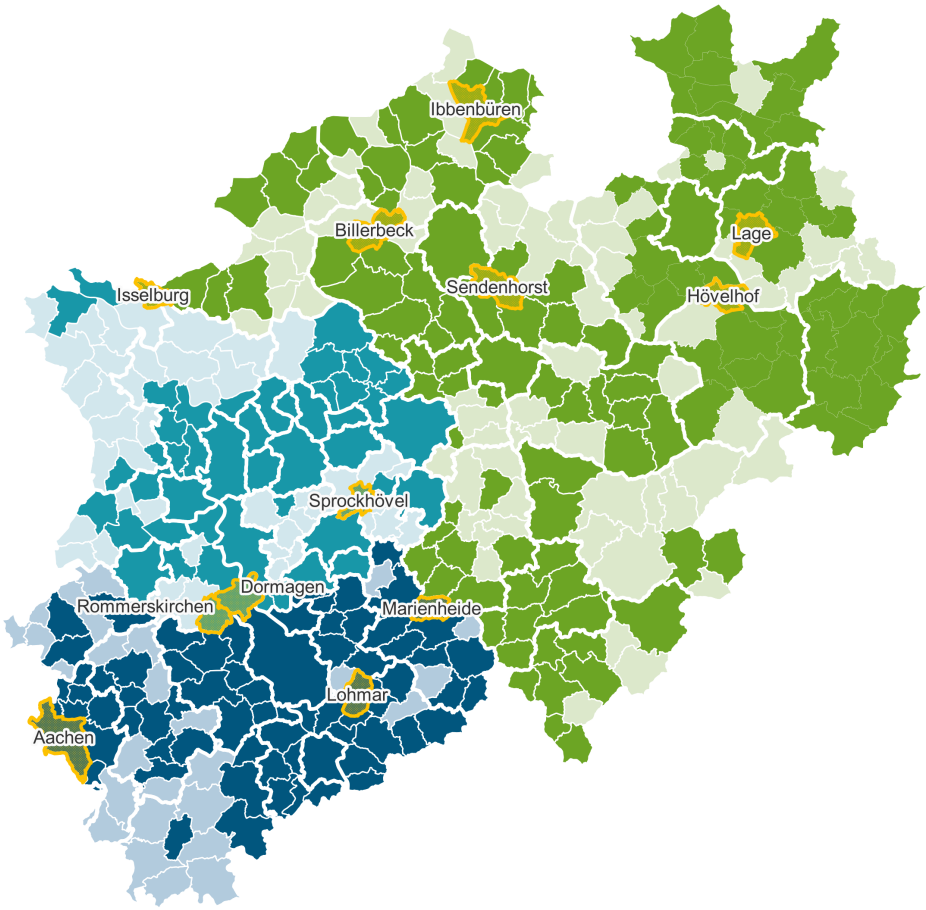
Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus dem Auftaktgespräch 2022

Modellkommunen 2022

32 Mitgliedskommunen haben sich um die Durchführung der Fußverkehrs-Checks 2022 beworben, zwölf Modellkommunen wurden durch das Ministerium für Verkehr des Landes NRW und das Zukunftsnetz Mobilität NRW ausgewählt.

In der Koordinierungsstelle Rheinland waren dies die Städte Aachen, Lohmar und die Gemeinde Marienheide, in der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr die Städte Dormagen, Rommerskirchen und Sprockhövel, in der Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe die Städte Billerbeck, Ibbenbüren, Isselburg, Lage, Sendenhorst und die Gemeinde Hövelhof. Das Planungsbüro VIA arbeitete 2022 in den Städten Dormagen, Isselburg, Lage, Lohmar und Sprockhövel und der Gemeinde Marienheide.

Abbildung 1-2: Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2022



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Methodik und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

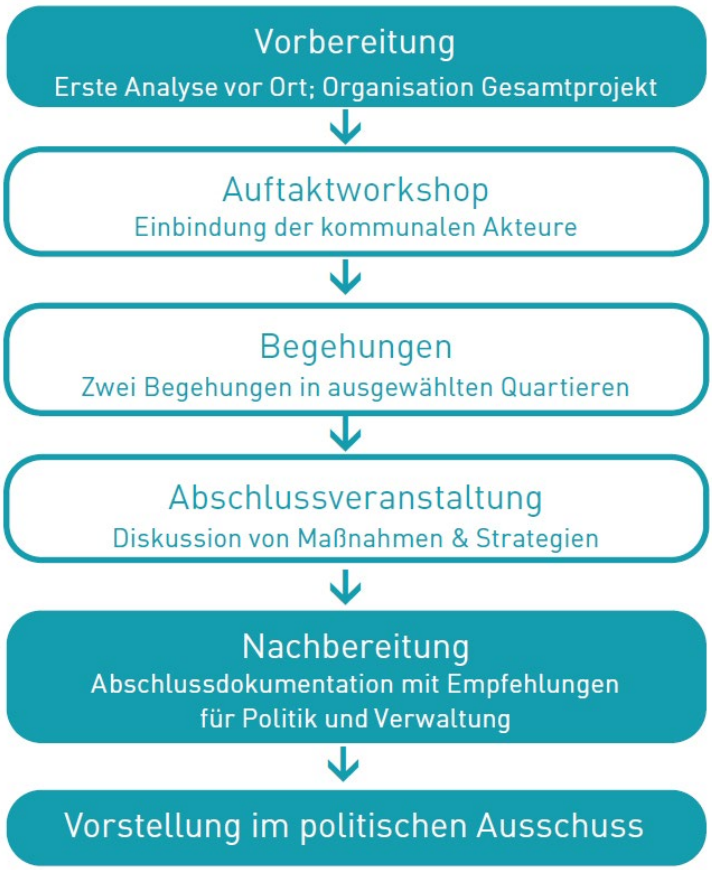
Die Methodik wurde für NRW über den Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks[2] weitgehend definiert. In jeder Kommune fanden in der Regel sechs Termine statt:

- interner Startertermin mit der Verwaltung der Modellkommune
- Auftaktveranstaltung als öffentlich beworbene Bürgerveranstaltung
- zwei Begehungen vor Ort mit Bürgern, Politik und Verwaltung
- Abschlussveranstaltung als öffentlich beworbene Bürgerveranstaltung
- Vorstellung in einem politischem Gremium.

2 Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Köln 2018

Die Vorstellung des Projektes in einem politischem Gremium der Kommune ist seit dem Jahr 2022 als weiterer Baustein enthalten.

Abbildung 1-3: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2022



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Grafik aus dem Bewerbungsflyer 2022

Der Ablauf, die Inhalte und die Ergebnisse dieser Veranstaltungen in der Gemeinde Marienheide sollen im Folgenden beschrieben werden. Alle Veranstaltungsformate konnten in Marienheide als Präsenzveranstaltung durchgeführt werden.

2 Ausgangslage in Marienheide

Die Gemeinde Marienheide hat als kreisangehörige Gemeinde des Oberbergischen Kreises 13.460 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand: 12/2020) und umfasst eine Fläche von 54,96 km^2.

Das Untersuchungsgebiet der Fußverkehrs-Checks konzentriert sich entsprechend der Bewerbung der Gemeinde Marienheide auf den Ortskernbereich.

Die Informationen in der folgenden Tabelle wurden im Wesentlichen aus der Bewerbung der Gemeinde Marienheide entnommen. Die Tabelle gibt unter anderem die vorhandenen Ansätze und bereits durchgeführten Aktivitäten zur Fußverkehrsförderung in der Gemeinde Marienheide wieder und nennt die gewünschten thematischen Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks:

Tabelle 2-1: Ausgangslage in der Gemeinde Marienheide

Basiskennziffern	• Einwohner: 13.460 • Fläche: 54,96 km2
Entwicklungsstufe Fußverkehrsförderung	• 10 % Modal Split (geschätzt) • Einsteiger Kommune in der Fußverkehrsförderung
Aktivitäten zum Thema Fußverkehr	• Wenig Aktivitäten bisher • EFRE-Projekt der Bergische gGmbH „Alle inklusive“: Rundwanderweg an Brucher Talsperre barrierefrei ausbauen • Berücksichtigung von Klimaaspekten bei Entscheidungen der Politik und Verwaltung
Verkehrspolitische Zielsetzung / Konzepte zum Fußverkehr	• Keine konkreten Zielsetzungen • ISEK/Verkehrskonzept: drei Kreuzungen in Ortsmitte wurden 2021 zu Kreisverkehren umgebaut • Erstellung Parkraumbewirtschaftungskonzept läuft
Motivation zur Teilnahme	• Einschätzung über Flächenaufteilung von Straßenräumen und schmalen Gehwegen im Bestand • Von verschiedenen Perspektiven profitieren und Nutzungskonflikte diskutieren, um Lösung zu ermöglichen • Stärkung ÖPNV und Einzelhandel durch attraktiveren Fußverkehr • Darstellung einzelner kurz-, mittel- und langfristiger Ideen • Sensibilisierung von Fußverkehrsthemen in der Bevölkerung, Verwaltung und Politik
Untersuchungsgebiet	• Bahnhof-Ortskern

Presse und Medienarbeit

Neben Berichten in der Presse wurde auch auf der Webseite der Gemeinde die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks 2022 in Marienheide kommuniziert und zur Beteiligung an den öffentlichen Veranstaltungen aufgerufen.

Abbildung 2-1: Info zum Fußverkehrs-Check auf der Internetseite der Gemeinde Marienheide

29.04.2022

Marienheide macht den Fußverkehrs-Check NRW 2022

Beim landesweiten Wettbewerb um einen professionellen „Fußverkehrs-Check" wurde Marienheide vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW als eine von zwölf Kommunen ausgewählt.

Dazu hat Verkehrsministerin Ina Brandes dem Marienheider Bürgermeister Stefan Meisenberg am 28. April persönlich gratuliert und ihm die Teilnahme-Urkunde übergeben.

Der Fußverkehrs-Check enthält mehrere Bausteine. Begehungen sind das Kernstück – sie geben den Teilnehmenden vor Ort die Gelegenheit, Probleme und Sichtweisen auszutauschen und neue Lösungsansätze und Ideen zu diskutieren. Es folgt eine Stärken-Schwächen-Analyse sowie die Erstellung eines Maßnahmenplans mit Prioritäten, die gemeinsam von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Experten erarbeitet werden. Begleitet wird dieser Prozess von dem Planungsbüro VIA, das die Veranstaltungen moderiert, die Themen bündelt und die Ergebnisse zusammenfasst. Zum Abschluss bekommt die Gemeinde Marienheide eine Auswertung und Handlungsempfehlungen.

v.l.n.r Kerstin Fischer (Zukunftsnetz Mobilität), Ina Brandes (Verkehrsministerin NRW), Stefan Meisenberg (Bürgermeister), Christina Schulze (Mobilitätsmanagerin Gemeinde Marienheide)

Bürgermeister Stefan Meisenberg freut sich, „dass die Gemeinde Marienheide die Chance bekommt, mit Unterstützung des Verkehrsministeriums und des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, den Fokus auf die Sichtweise von Fußgängern auf die Verkehrssituation vor Ort zu legen. Besonders spannend werden die Begehungen und der Austausch mit den unterschiedlichen Zielgruppen sein. Diskussionen über Nutzungskonflikte oder Gefahrenstellen können dabei helfen, eine verträgliche Lösung für alle Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen."

Zurück

https://www.marienheide.de/willkommen/aktuelles-und-termine/aktuelles-aus-der-gemeinde/ds/marienheide-macht-den-fussverkehrs-check-nrw-2022

Abbildung 2-2: Pressebericht zum Fußverkehrs-Check der Gemeinde Marienheide

VOLKSZEITUNG Bergische Landeszeitung

Zur Übersicht >>

Gehwege Marienheide macht bei Fußverkehrs-Check mit

Fußgängerfreundliches Marienheide?
Foto: picture alliance/dpa

Von Arnd Gaudich 09.04.22, 16:08 Uhr

Marienheide - Die Gemeinde Marienheide ist eine von zwölf nordrhein-westfälischen Kommunen und die einzige oberbergische, die am diesjährigen „Fußverkehrs-Check NRW" teilnimmt. Mit Unterstützung des

REWE Regional REWE Dein Markt

https://www.rundschau-online.de/region/oberberg/marienheide/gehwege-marienheide-macht-bei-fussverkehrs-check-mit-39622278

3 Veranstaltungen in Marienheide

Die Ansprechpartnerin für die Fußverkehrs-Checks in der Gemeinde Marienheide war Frau Christina Schulze aus dem Fachbereich VI Gemeindeentwicklung.

Am 28. April 2022 hat Verkehrsministerin Ina Brandes dem Marienheider Bürgermeister Stefan Meisenberg persönlich gratuliert und ihm die Teilnahmeurkunde übergeben.

Abbildung 3-1: Urkundenübergabe in Marienheide

Fotoquelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW

3.1 Interner Starter-Termin

Am 27. April 2022 fand ein verwaltungsinterner digitaler Startertermin statt.

Frau Schulze begrüßte die Teilnehmenden und bat um eine kurze Vorstellungsrunde. Daraufhin stellte sie kurz die Motivation und die Erwartungen der Gemeinde Marienheide vor. Aktuelle Projekte der Kommune sind u.a. der fertiggestellte Umbau von Kreuzungen zu Kreisverkehren sowie bauliche Aufwertungen im Ortskern im Zuge der Umsetzung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts.

Anschließend präsentierte Frau Naefe vom Zukunftsnetz Mobilität NRW das Projekt Fußverkehrs-Check aus Sicht des Zukunftsnetzes Mobilität NRW. In Hinblick auf die hohen CO_2-Emissionen des Verkehrssektors und der angestrebten Verkehrswende besitzt auch der Fußverkehr eine Relevanz.

Frau Fromberg stellte das Planungsbüro VIA und seine Projektbearbeiter*innen kurz vor. Frau Niklas präsentierte das aus der Bewerbung hervorgehende Untersuchungsgebiet, welches den Ortskern von Marienheide umfasst, und erläuterte anhand einer Kurzpräsentation die ersten Analyseergebnisse.

Untersuchungsraum

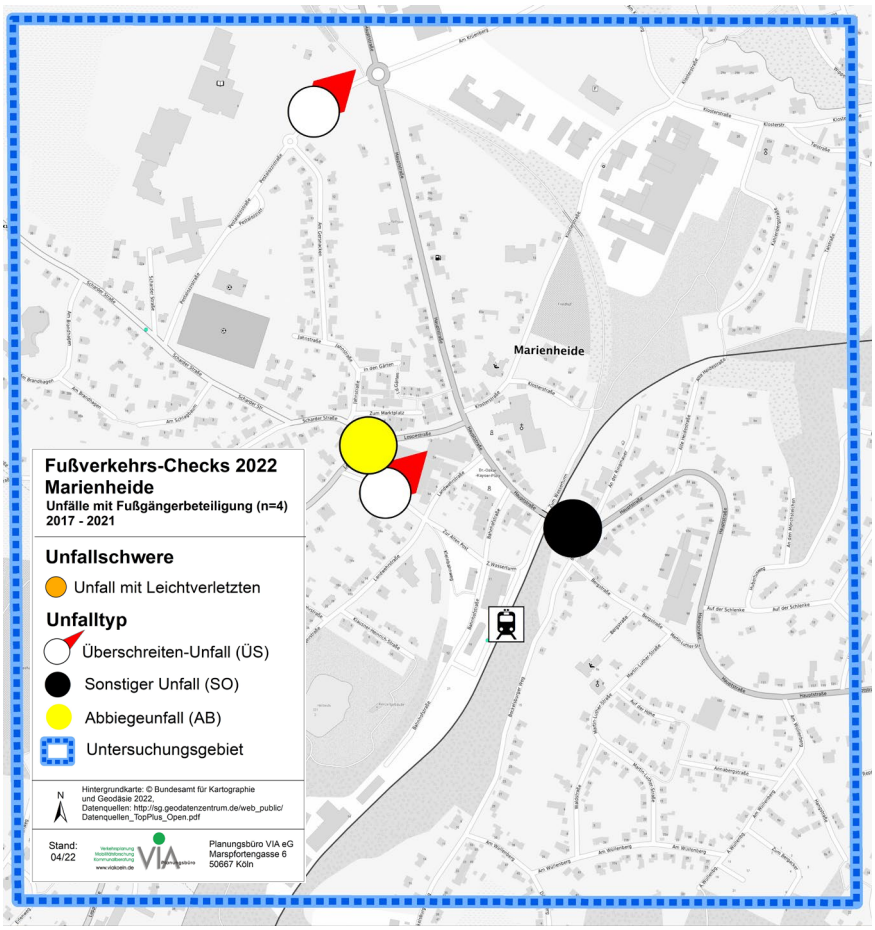
Die folgende Karte zeigt den Untersuchungsraum in Marienheide in der Übersicht:

Abbildung 3-2: Untersuchungsraum Gemeinde Marienheide

Unfallanalyse

Zudem sind von der Polizei die Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung aus den Jahren 2017 bis 2021 zur Verfügung gestellt worden. Die Unfälle wurden kartografisch verortet; die folgende Karte zeigt das Ergebnis:

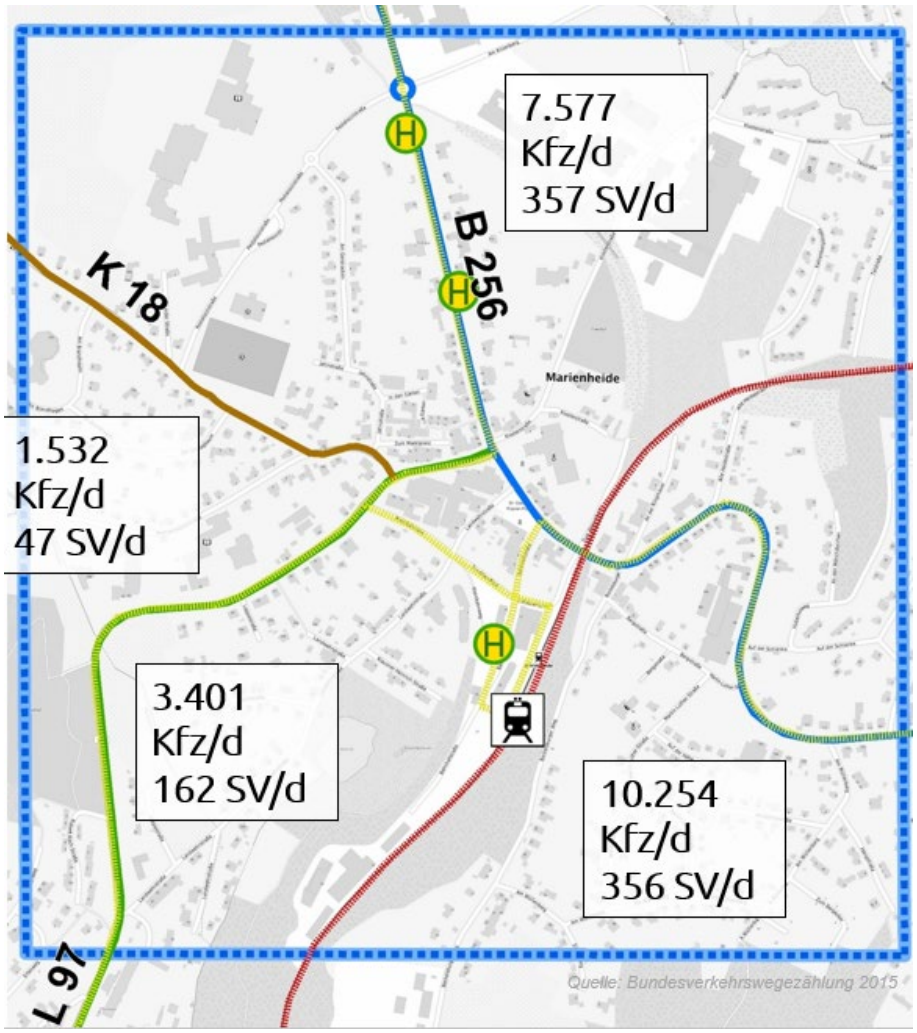
Abbildung 3-3: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2017 - 2021 im Untersuchungsgebiet Marienheide



Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet mit vier Unfällen in fünf Jahren äußerst wenige Fußverkehrsunfälle mit Personenschaden polizeilich registriert worden. Diese liegen zudem im Kernort verteilt, es lassen sich keine unfallbelegten Strecken oder Knotenpunkte ausmachen.

Kartografisch verdeutlicht wurden zudem die vorhandenen Daten zur Verkehrsbelastung in den Untersuchungsgebieten:

Abbildung 3-4: Verkehrsbelastungsdaten Marienheide



Quelle: Straßen.NRW 2015

Terminplanung

Folgende Termine wurden vereinbart:

- **Auftakt-Workshop**: Donnerstag, 09. Juni 2022 (18:00 Uhr)
- **erste Begehung**: Donnerstag, 25. August 2022 (10:00 Uhr)
- **zweite Begehung**: Donnerstag, 01. September 2022 (17:00 Uhr)
- **Abschluss-Workshop**: Donnerstag 20. Oktober 2022 (18:00 Uhr).

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Die Gemeinde Marienheide entschied sich, die anstehenden Veranstaltungen über die örtliche Presse bekannt zu machen sowie

bekannte Personenkreise, Initiativen und Netzwerke persönlich anzusprechen und einzuladen.

Dokumentation

Die Präsentation und das Protokoll zum Startertermin sind im Anhang des Berichts zu finden.

3.2 Auftakt-Workshop

Stefan Meisenberg, Bürgermeister der Gemeinde Marienheide begrüßte die Teilnehmenden und stellte kurz die Motivation und die Erwartungen der Gemeinde vor. Katja Naefe, Zukunftsnetz Mobilität NRW erläuterte das Gesamtprojekt der Fußverkehrs-Checks. Andrea Fromberg und Kirsten Niklas, Planungsbüro VIA erläuterten erste Analyseergebnisse und präsentierten die Routenvorschläge für die anstehenden Begehungen.

Abbildung 3-5: Auftaktveranstaltung in Marienheide

Nach der Vorstellung des Projekts im Plenum versammelten sich die Teilnehmenden zur Diskussion an Thementischen. Hier wurden grundsätzliche Fragen zum zu Fuß Gehen in Marienheide besprochen und die Routen anhand von Karten diskutiert. Auf die Frage, was verbessert werden müsste, damit man gerne bzw. noch lieber zu Fuß gehen würde, kamen folgende Beiträge:

- Bessere Wegweisung in den Ortskern
- Verbesserung der Schulwege (Themen: Sicherheit, Elterntaxi, Durchgängigkeit)
- Barrierefreiheit sichern (v.a. am Bahnhof)
- teilweise zu schmale Fußwege und fehlende Fußgängerüberwege
- an einigen Stellen Vorrang für den Fußverkehr, da MIV auf andere Aspekte fokussiert ist (Gegenverkehr, rechts vor links etc.).

Folgende Mängel wurden für die Begehungen mitgeben:

- Generelles Verbesserungspotential der Fußwege
- zu schmale Fußwege (z.B. Leppestraße/ Scharder Straße)
- P+R-Parkplatz am Bahnhof: kein Gehweg, generell fehlen Nebenanlagen, keine Wegweisung (v.a. in Richtung Ortsmitte oder dem Bahntrassen Radweg)
- Brücke am P+R Parkplatz am Bahnhof: zu eng, Vorfahrt nicht eindeutig, Konflikte zwischen Fuß-/ Radverkehr und Kfz
- Orientierungslosigkeit durch fehlende Wegweisung (z.B. vom Bahnhof in den Ortskern)
- fehlende Fußgängerüberwege (z.B. Zur Alten Post/ Landwehrstraße)
- Rossmann/ HIT: fehlende Gehwege (Grundstückszugehörigkeit/ -besitz schwierig)
- zwischen Stopp 2 und 3 (blaue Route): problematischer Kreuzungsbereich, viel Fußverkehr, Wunsch: Vorrang für Fußverkehr
- Bahnhofsstraße: viel Fußverkehr
- zu Stoßzeiten „pilgern“ die Schülerinnen und Schüler im Pulk zum Busbahnhof
- fehlende öffentliche barrierefreie Toiletten im gesamten Ort (Vorschlag: Initiative „nette Toilette“).

Die vorab erarbeiteten **thematischen Schwerpunkte** wurden weitestgehend in den Beiträgen bestätigt und in der weiteren Bearbeitung verfolgt. Diese sind:

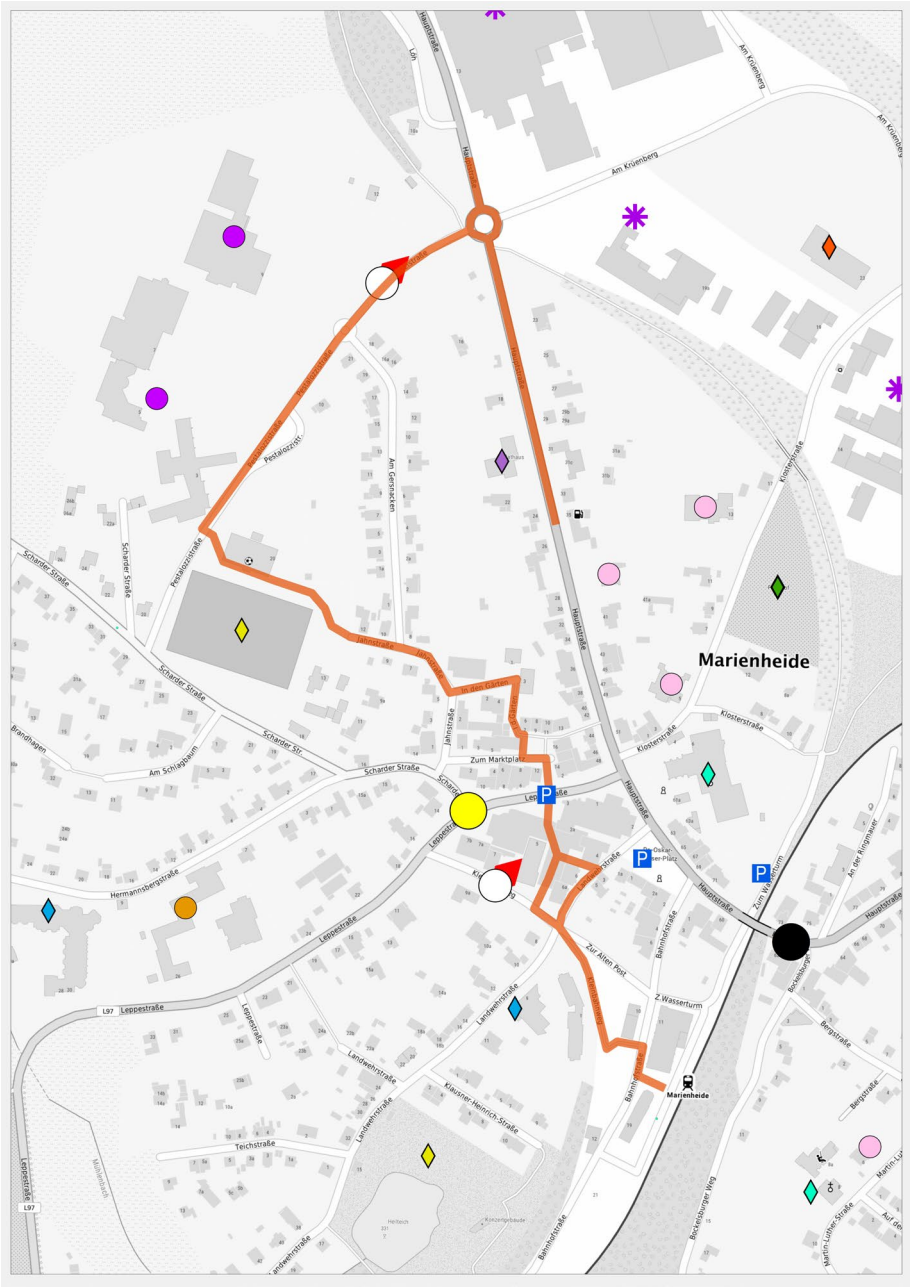
- Stärkung der Fußwege

- Aufenthaltsqualität und Attraktivität
- Schulwege.

Routenvorschläge

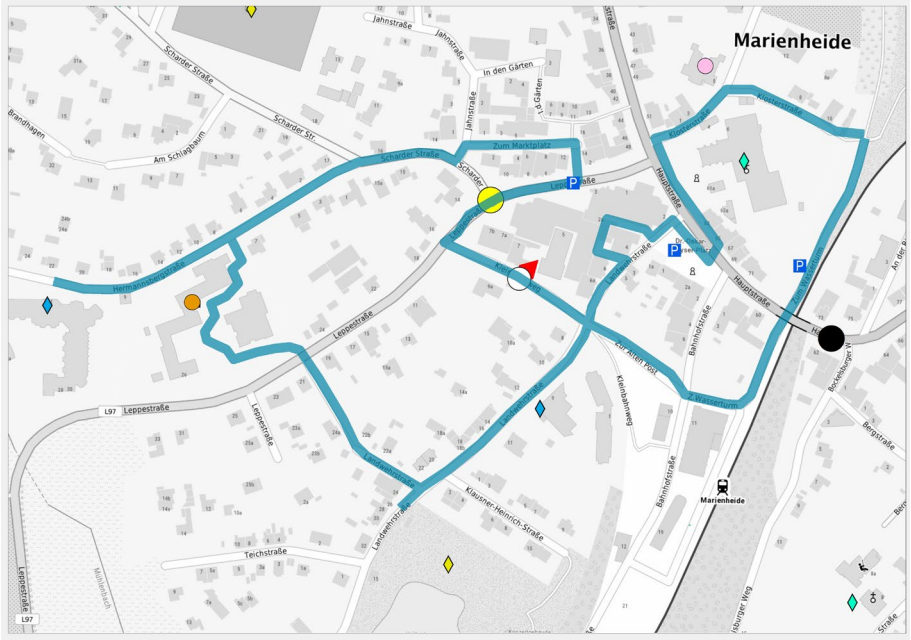
Die vorgeschlagene Routen für die beiden Begehungen wurden diskutiert und Alternativen oder Ergänzungen vorgeschlagen. Die folgenden Abbildungen zeigten die nach den Anregungen im Auftakt-Workshop modifizierten Routen:

Abbildung 3-6: Begehung Route 1



Für die zweite Begehung wurde folgende Route festgelegt:

Abbildung 3-7: Begehung Route 2



Dokumentation

Die Präsentation und das Protokoll zum Auftakt-Workshop sind im Anhang des Berichts zu finden.

3.3 Erste Begehung

Durchführung

An der ersten Begehung mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern nahmen 36 Personen teil. Anhand der im Auftaktworkshop erarbeiteten Anregungen und Mängelmeldungen zum Fußverkehr in der Gemeinde Marienheide wurden an vorher festgelegten Standorten Zwischenstopps auf der Route eingelegt, an diesen wurden Erfahrungen, Probleme sowie Verbesserungsvorschläge der Bürgerinnen und Bürger ausgetauscht und Lösungen mit der Verwaltung und der Politik diskutiert.

Diese Anmerkungen wurden vom Planungsbüro VIA dokumentiert. Mit Hilfe von Fotos und der Mitschrift auf einem GPS-getrackten Tablet sind die Ergebnisse aus der Begehung in die Maßnahmenausarbeitung eingeflossen.

Abbildung 3-8: Eindrücke von der ersten Begehung

3.4 Zweite Begehung

Durchführung

Auch bei der zweiten Begehung wurde an vorher festgelegten Standorten angehalten, um sich über die Problemlagen auszutauschen. An dieser Begehung nahmen 24 Personen teil, mitgegangen sind auch auf der zweiten Begehung Personen, die auf Rollstuhl und Rollator angewiesen waren.

Abbildung 3-9: Eindrücke von der zweiten Begehung

3.5 Abschluss-Workshop

Der Abschluss-Workshop wurde am 20.Oktober 2022 in der Aula der Gesamtschule Marienheide durchgeführt.

Herr Meisenberg, Bürgermeister der Gemeinde Marienheide begrüßte die Teilnehmenden und stellte die Erwartungen der Gemeinde vor. Er erläuterte, dass für einzelne Maßnahmen bereits Haushaltsmittel angemeldet wurden. Er bedankt sich bei den Anwesenden für die Teilnahme an den Veranstaltungen und Begehungen im Rahmen der Fußverkehrs-Checks.

Abbildung 3-10: Abschluss-Workshop in der Gesamtschule Marienheide

Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden

Nach der Vorstellung des Projekts im Plenum versammelten sich die rund 20 Teilnehmenden an zwei Thementischen. An diesen konnten sie zu den Maßnahmenkarten der jeweiligen Routen in Marienheide-Kernort Rückfragen stellen und einzelne Maßnahmen diskutieren. Die Teilnehmenden machten deutlich, dass sich viele ihrer Anmerkungen aus den Begehungen in den Maßnahmen wiederfinden.

Anschließend verabschiedeten Frau Fromberg und Herr Meisenberg die Teilnehmenden. Herr Meisenberg bedankte sich zunächst beim Zukunftsnetz Mobilität und beim Planungsbüro VIA für die angenehme und produktive Zusammenarbeit im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2022 in Marienheide. Sein Dank galt aber auch den zahlreichen Anregungen und Ideen sowie der Unterstützung der Bürgerinnen und

Bürger, Politik und Verwaltung. Durch die Fußverkehrs-Checks konnte die Verwaltung für das Thema Fußverkehr sensibilisiert werden und möchte dieses Thema auch zukünftig im Blick behalten. Die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks werden noch in einem politischen Gremium vorgestellt.

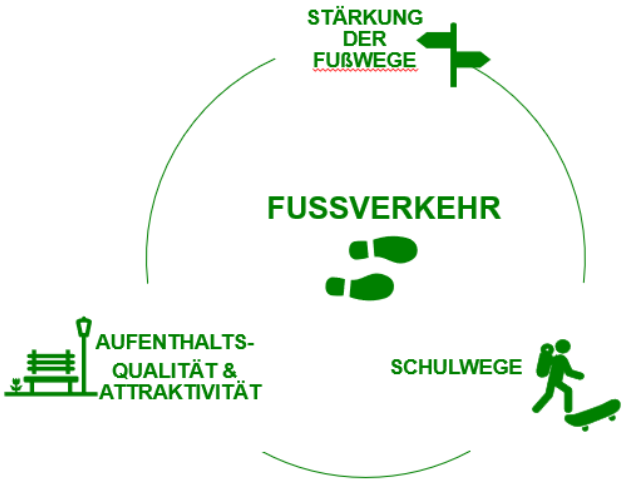
Abbildung 3-11: Pressemitteilung über Instagram zum Abschlussworkshop

https://www.instagram.com/gemeindemarienheide/?hl=de

4 Maßnahmenempfehlungen

Im Folgenden sollen die empfohlenen Maßnahmen nach Themenfeldern beschrieben und begründet werden. Dabei werden die Themenbereiche und Maßnahmenempfehlungen behandelt, die in den Begehungen in Marienheide von besonderer Bedeutung waren und die auch auf dem Abschluss-Workshop präsentiert und diskutiert worden sind.

Abbildung 4-1: Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in Marienheide



Anschließend wird auf die ausführliche Dokumentation der empfohlenen Maßnahmen im Maßnahmenkataster verwiesen.

4.1 Stärkung der Fußwegebeziehungen

In den nachfolgenden Kapiteln sollen die verschiedenen Möglichkeiten einer Verbesserung der Fußwegebeziehungen im Untersuchungsgebiet aufgezeigt werden. Hier soll zunächst auf das Thema Verkehrssicherheit eingegangen werden

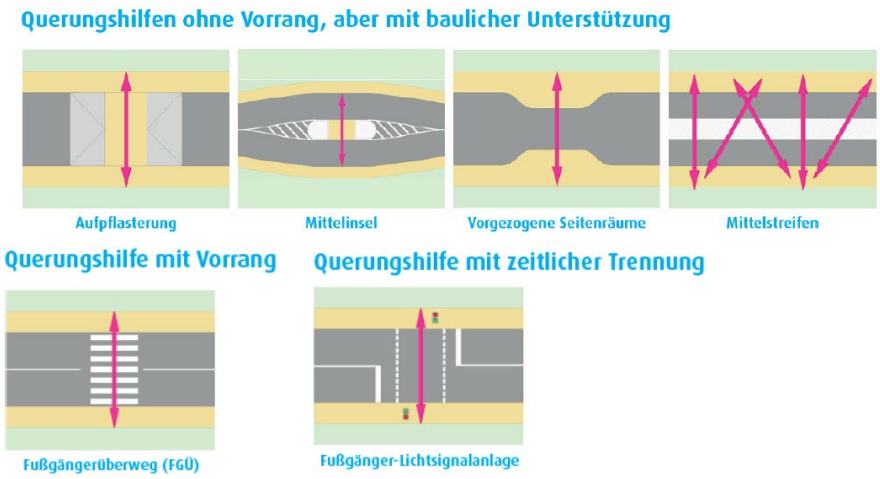
4.1.1 Verkehrssicherheit

Querungen optimieren

Je nach Erfordernis (z.B. in Abhängigkeit von den gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Anzahl der zu Fuß Gehenden, der Breite der Fahrbahn) gibt es sowohl

bauliche als auch markierungstechnische Möglichkeiten, eine Querungsstelle mit oder ohne Vorrang für zu Fuß Gehende zu sichern.

Abbildung 4-2: Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern



Quelle: AGFK-Faktenblatt 04 Baden-Württemberg: Querungshilfen für den Fußverkehr

Im Folgenden werden die verschiedenen Querungshilfetypen, die im Untersuchungsgebiet empfohlen werden, erläutert.

Fußgängerüberweg

Fußgängerüberwege (FGÜ) bieten zu Fuß Gehenden die komfortabelste und sicherste Querungsmöglichkeit, denn ausschließlich an FGÜ hat der Fußverkehr immer Vorrang, was vor allem auch für sehbehinderte Personen von Vorteil ist. Der FGÜ bringt zusammengefasst folgende Vorteile für zu Fuß Gehende:

- der Vorrang von zu Fuß Gehenden wird eindeutig geregelt
- der Vorrang wird für alle deutlich sichtbar
- Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten
- übersichtliche Knotenpunktgestaltung
- gut für die Schulwegsicherung!

In NRW sind die Einsatzbereiche durch einen Ministerialerlass großzügiger geregelt als in anderen Bundesländern und bieten gegenüber den Richtlinien für Fußgängerüberwege (R FGÜ) mehr Spielräume.[3] Diese Spielräume können und sollten demnach gerade in NRW auch genutzt werden. Somit müssen z.B. keine harten Grenzwerte für zu

[3] Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Ministerialerlass zur Neufassung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgänger-überwegen“ (R-FGÜ 2001). Düsseldorf 2002, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1

Fuß Gehende und Kfz angewendet werden.[4] Untersuchungen des UDV zeigen, dass auch bei 600 bis 900 Kfz/Spitzenstunde (aktuell liegt die Kfz-Belastung bei um die 800) Fußgängerüberwege sicher betrieben werden können.[5]

Die R FGÜ von 2001 sollen nach der Verkehrsministerkonferenz von April 2021 grundsätzlich überarbeitet werden – mit dem Ziel, dass mit Fußgängerüberwegen nicht nur auf Gefahrenlagen reagiert werden soll, sondern sie für den Fußverkehr auch an ungefährlichen Stellen förderlich werden können. Eine Neufassung der Richtlinien könnte die Anordnung von Fußgängerüberwegen demnach in den Bundesländern harmonisieren und insgesamt vereinfachen helfen.

FGÜ an Schule und Bahnhof

An der Pestalozzistraße wird die Querungsstelle am Schuleingang zu Schulanfangs- und -endzeiten von den Schülerinnen und Schülern in Pulks genutzt. Die Fahrbahn wird ohne Vorrang von zu Fuß Gehenden gequert. Zu diesen Zeiten trifft viel Fußverkehr auf viel Kfz-Verkehr (Hol – und Bringverkehr). Hier sollte geprüft werden, ob die Querungsstelle mit einem FGÜ gesichert werden kann. Dies hätte auch den Nebeneffekt, dass die Elterntaxis hier nicht mehr halten dürfen.

Abbildung 4-3: Querungsstelle mit Sicherungsbedarf vor Schule

4 Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 2002

5 Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Unfallforschung der Versicherer: Untersuchungen zur Sicherheit von Zebrastreifen. Unfallforschung kompakt. Berlin 2013

Auch am Bahnhof sollte ein FGÜ zur Sicherung der Querungsbedarfe von zu Fuß Gehenden unbedingt geprüft werden und in die durchgängig barrierefreie Wegeführung bis in die Ortsmitte eingebunden werden.

Abbildung 4-4: Querungsstelle mit Sicherungsbedarf am Bahnhof

FGÜ am Knotenpunkt

Um die Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Landwehrstraße / Kleinbahnweg / Zur Alten Post zu optimieren, sollte geprüft werden, ob alle Knotenpunktzufahrten mit FGÜ ausgestattet werden können. Dies bietet den Vorteil, dass die Querungsbedarfe an allen Knotenpunktästen gesichert und mit Vorrang ausgestattet werden, die Kfz-Geschwindigkeit insgesamt verringert und der gesamte Knotenpunkt übersichtlicher wird, wodurch das Konfliktpotenzial sinkt.

Abbildung 4-5: aufgepflasterter Knotenpunkt Landwehrstraße / Kleinbahnweg / ZurAlten Post ohne Vorrang

Abbildung 4-6: Knotenpunkt mit FGÜ in allen Knotenpunktästen in Dormagen

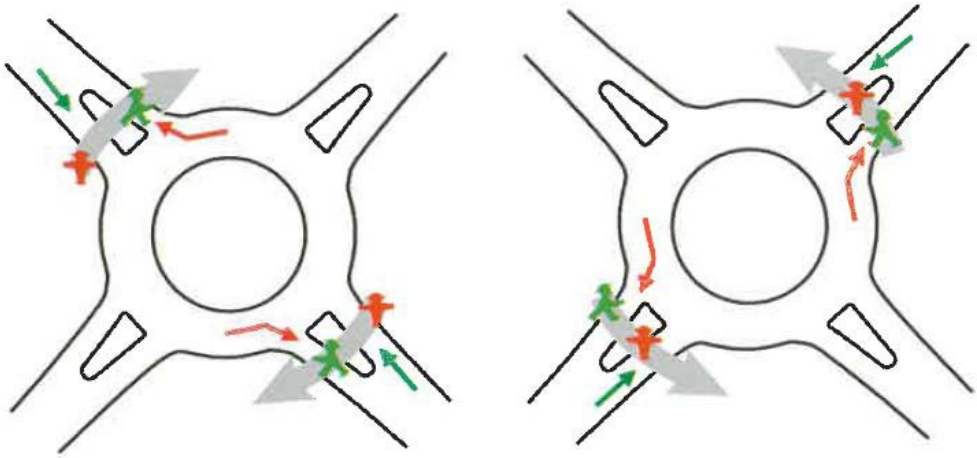
Ein Verbesserung der Querungssituation für zu Fuß Gehende wird auch am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zum Wasserturm gewünscht. Auch hier sollte ein FGÜ am nördlichen Knotenpunktarm geprüft werden. Zudem sollte mindestens ein angrenzender Senkrechtparker entfernt werden, um eine sichere Aufstellfläche zu schaffen und die Sichtdreiecke frei zu halten. Die Baumscheibe sollte überfahrbar gestaltet und die Querungsstelle barrierefrei ausgebaut werden.

Abbildung 4-7: Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zum Wasserturm

FGÜ an Kreisverkehren

Kaum einem Verkehrsteilnehmer ist bekannt, dass zu Fuß Gehende Vorrang vor Fahrzeugen haben, die den Kreisverkehr verlassen, aber eine Wartepflicht vor Fahrzeugen, die in den Kreisverkehr einfahren.

Abbildung 4-2: Fußgänger-Vorrang im Kreisverkehr



Quelle: Kohaupt 2015: 130 nach Institut für Mobilität & Verkehr (imove) und Technische Universität Kaiserslautern

FGÜ am Kreisverkehr regeln nicht nur eindeutig den Vorrang von Fußgängern an allen Zu- und Abfahrten, sondern machen den Fußverkehr zudem deutlich sichtbar und reduzieren die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten im Kreis noch einmal deutlich. Sie sind gerade für die Schulwegsicherung unabdingbar. Aus diesem Grund sollten alle Querungen an einem innerörtlichen Kreisverkehrsplatz mit FGÜ

ausgestattet werden, was den Vorgaben der eingeführten Regelwerke in NRW entspricht. [6]

Abbildung 4-8: fehlende FGÜ am Kreisverkehr Pestalozzistraße / Am Gersnacken

Abbildung 4-9: fehlende FGÜ am Kreisverkehr Pestalozzistraße / Hauptstraße (B 256)

Am Kreisverkehr Hauptstraße / Pestalozzistraße sollte nicht nur die Fußverkehrsführung optimiert werden, in dem FGÜ nachmarkiert werden, sondern auch die Radverkehrsführung, die teilweise benutzungspflichtig auf der Nebenanlage geführt wird. Hier sollten vor den FGÜ

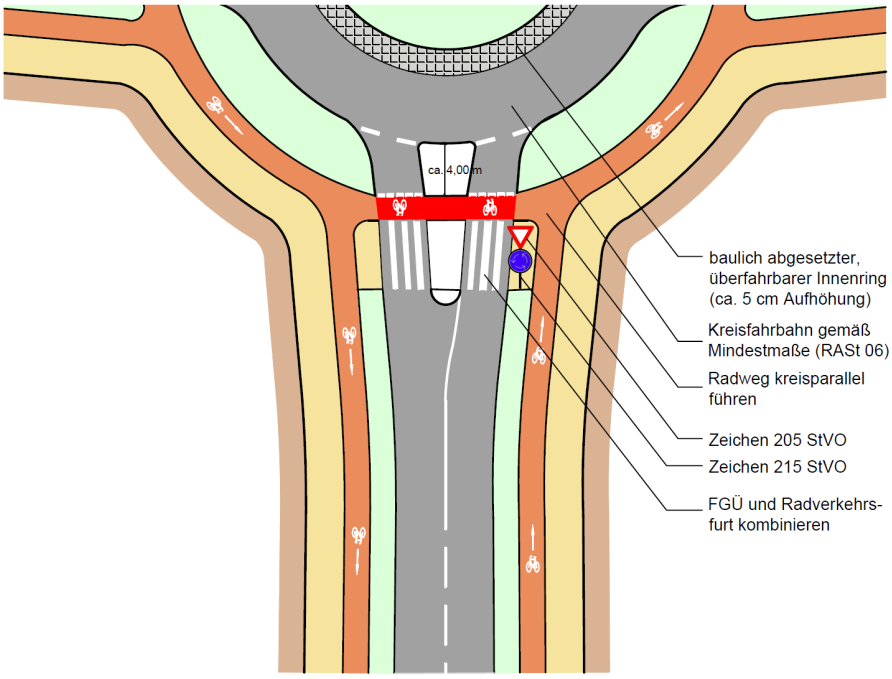
6 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06). Seite 117. Köln, 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Seite 21. Köln, 2006

Radverkehrsfurten markiert werden, die dem Radverkehr ebenfalls Vorfahrt geben.

Abbildung 4-10: Musterlösung zur Führung des Radverkehrs auf umlaufenden Radwegen im Kreisverkehrsplatz

Musterlösung
Radverkehrsführung an Knotenpunkten
Kreisverkehr -
Führung des Radverkehrs auf Radwegen



Regelungen:
- RASt, Kapitel 6.3.5.9, Radverkehr vorfahrtsberechtigt im Zuge der vorfahrtsberechtigten Kreisfahrbahn
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3
- FGÜ an allen Zu- und Ausfahrten, wenn mindestens eine Zu- und Ausfahrt den Kriterien der R FGÜ genügt

Anwendungsbereiche:
- Kreisverkehre innerorts mit Radverkehr auf Radwegen
- Kfz-Knotenbelastung ab ca. 15.000 Kfz/24h
- bei ausreichendem Platzangebot

Hinweise:
- die Radwege sollen im Abstand von etwa 4,00 m vom Rand der Kreisfahrbahn, und damit dieser zugehörig, bevorrechtigt geführt werden
- beidseitige Randmarkierung der Radverkehrsfurt ebenfalls möglich
- Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Richtungspfeil wegen deutlich höherer Unfallgefährdung falsch fahrender Radfahrer
- rote Einfärbung der Furt optional

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 4.5-2 Stand: Juni 2017

Auf der Hauptstraße auf Höhe der Hausnummer 67 ist eine Querungshilfe als Mittelinsel baulich angelegt. Die Teilnehmenden wünschen sich auch hier einen Vorrang durch einen FGÜ.

Abbildung 4-11: Querungsstelle Hauptstraße

Ob auch hier ein FGÜ nachgerüstet werden kann, ist mit Straßen.NRW zu verhandeln. Der nächste FGÜ am Kreisverkehr Leppestraße liegt ca. 70 m entfernt. Die Empfehlungen formulieren jedoch ausdrücklich, dass „FGÜ auch mit 50 m Abstand möglich“ sind, wenn „bei hohem Querungsbedarf mehrere mögliche Standorte zur Disposition [stehen], so ist zu prüfen, ob mehrere „Zebrastreifen“ hintereinander (Abstand 30 bis 300 m) angelegt werden sollten.“[7] Damit könnte die Argumentation, dass bereits ein Fußgängerüberweg am Kreisverkehr existiert, entkräftet werden.

Querungsstelle ohne Vorrang

Bei der Gestaltung von Knotenpunkten ohne Vorrang sollten grundsätzlich folgende Anforderungen berücksichtigt werden:

- Fußverkehrsquerungsstellen sollten intuitiv und eindeutig erkennbar sein und den Wunschwegen des Fußverkehrs entsprechen (umwegefreie, direkte Wegeführung)
- Fußverkehrsquerungsstellen sollten so angelegt sein, dass eine maximale Nutzung gewährleistet ist und die Straße nicht an anderer Stelle überquert wird
- die Sicht darf nicht durch Bepflanzung, Parkmöglichkeiten, Zäune oder andere Barrieren behindert werden (frei einsehbare Sichtdreiecke)

7 Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen. Seite 9. Düsseldorf 2002

- der gegenseitige Sichtkontakt zwischen zu Fuß Gehenden und Kraftfahrzeugfahrenden muss gewährleistet sein
- die Aufstellflächen für wartende Fußgänger müssen ausreichend sein.

Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren: Tempo 30

Die Sicherheitswirkung von Geschwindigkeitsdämpfung ist fachlich unstrittig, auch in Verbindung mit der Vermeidung von Sichthindernissen (Parken) vor Querungsstellen. Mit der Strategie „Vision Zero“ (null Verkehrstote) haben insbesondere skandinavische Städte Erfolg gehabt. Die Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer hat daher im April 2021 einstimmig dem Verordnungsgeber BMDV StVO-Änderungen zur Verkehrssicherheit des Fußverkehrs empfohlen.

Die Diskussion um Tempo 30 als „Stadttempo“ (Regel statt Ausnahme) läuft, u.a. vom Deutschen Städtetag angestoßen, seit Jahrzehnten.[8] Mit einer gemeinsamen Initiative von inzwischen mehr als 360 Städten wird der Verordnungsgeber BMDV aufgefordert, die Entscheidung zum Geschwindigkeitsregime auch auf Hauptstraßen mehr der kommunalen Ebene zu überlassen. Die Gemeinde Marienheide hat sich dieser Initiative durch einen politischen Beschluss am 22.03.2022 bereits angeschlossen.

Die aktuellen Anordnungsmöglichkeiten für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind seit mehreren Jahren das Ergebnis von Kompromissen im Bundesrat und der Verkehrsministerkonferenz, v.a. was das Umfeld von besonders schützenswerten Einrichtungen wie z.B. Schulen und Senioreneinrichtungen angeht, aber auch als Folge von europäischen Luftreinhaltestandards sowie Festlegungen in Lärmaktionsplänen. Um Tempo 30 im Hauptstraßennetz auch durchzusetzen, bedarf es einer plausiblen Gestaltung und „bremsender“ Informationen schon in Annährung zum Tempo 30-Abschnitt.

In Marienheide empfehlen wir eine Temporeduzierung auf der Hauptstraße nach den heutigen Handlungsmöglichkeiten v.a. aus Lärmschutzgründen zu prüfen.

Verkehrsberuhigter Bereich

Fehlende und zu schmale Gehwege schränken die Rechte der zu Fuß gehenden stark ein. Nach § 25 StVO ist für sie die Fahrbahnnutzung nicht vorgesehen. Wohnstraßen mit zu schmalen und teilweise zugeparkten Gehwegen, die den Fußverkehr faktisch auf die Fahrbahn

8 https://www.lebenswerte-staedte.de/

zwingen, können als „Verkehrsberuhigter Bereich“ angesprochen werden.

In Marienheide wurden Wohnstraßen begangen, die laut Verwaltung mit einem „Seitenstreifen“ versehen sind, die jedoch den zu Fuß Gehenden keinen geschützten Raum bieten und ebenfalls zugeparkt oder befahren werden. Die RASt06 enthält keine Hinweise mehr auf diese Straßenraumgestaltung.

In beiden Formen von Wohnstraßen (mit zu schmalen/zugeparkten Gehwegen und mit „Seitenstreifen“) empfehlen wir der Gemeinde Marienheide die Prüfung eines Verkehrsberuhigten Bereichs. Nach der entsprechenden Anordnung erhält der Fußverkehr ein Mitbenutzungsrecht auf der Fahrbahn und der Fahrverkehr darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Jegliche Behinderung oder gar Gefährdung von zu Fuß Gehenden - auf der gesamten Straßenbreite - muss vermieden werden. Geparkt werden darf nur auf dafür gekennzeichneten Flächen.

Ein Verkehrsberuhigter Bereich kommt angesichts der baulichen Gestaltung (weiche Separation) und geringen Kfz-Frequenz an der Landwehrstraße und an der Straße Zum Marktplatz in Frage. Hier hätten dann auch Schülerinnen und Schüler die Bewegungsfreiheit in der gesamten Straßenbreite (die sie sich in großen Pulks bereits heute nehmen).

Im Verkehrsberuhigten Bereich geht mit den erweiterten Rechten des Fußverkehrs auf der Fahrbahn und den definierten Plätzen zum Straßenrandparken eine Attraktivierung des Straßenraums einher. Durch Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten kann auch die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

erzwungene Fahrbahnbenutzung: Engstelle

Um wenigstens auf einer Straßenseite durchgängige Gehwege zu schaffen, bedarf es für etwas mehr Barrierefreiheit, aber auch zur Sicherung des Fußverkehrs der Erweiterung von Gehwegen auf der Fahrbahn. Dies kommt beispielsweise dann in Betracht, wenn Nebenanlagen baulich nicht erweitert werden können. Dies könnte zum Beispiel am Gehweg zur Gesamtschule Marienheide und im Bereich der Jahnstraße realisiert werden.

Abbildung 4-12: erzwungene Fahrbahnbenutzung durch endende Gehwege

Hier sollten Gehwege auf Kosten der Flächen für den Kfz-Verkehr angelegt werden, die mit zusätzlichen Markierungen und Abgrenzungen wie Frankfurter Hütchen oder Durchfahrsperren (Poller) geschützt werden. Sie könnten in Marienheide im Rahmen der Schulwegsicherung eingesetzt werden und dort, wo besonders attraktive Fußwegeverbindungen in Wert gesetzt werden sollen.

Abbildung 4-13: Erweiterung der Nebenanlage durch Markierung und Abgrenzung in Köln

erzwungene Fahrbahnbenutzung: Nebenanlage ausbauen

Entlang der Straße „Zum Wasserturm“ Richtung Bahnhofstraße endet der einseitige Gehweg ebenfalls abrupt. Hier könnte der Gehweg jedoch auf der Fläche zwischen Böschungsmauerwerk und Baumbestand bis zur Kreuzung Bahnhofstraße/Zum Wasserturm weitergeführt werden.

Abbildung 4-14: links: endende Nebenanlage Zum Wasserturm, rechts: mögliches Flächenpotenzial für Fortführung

erzwungene Fahrbahnbenutzung: Parkplätze

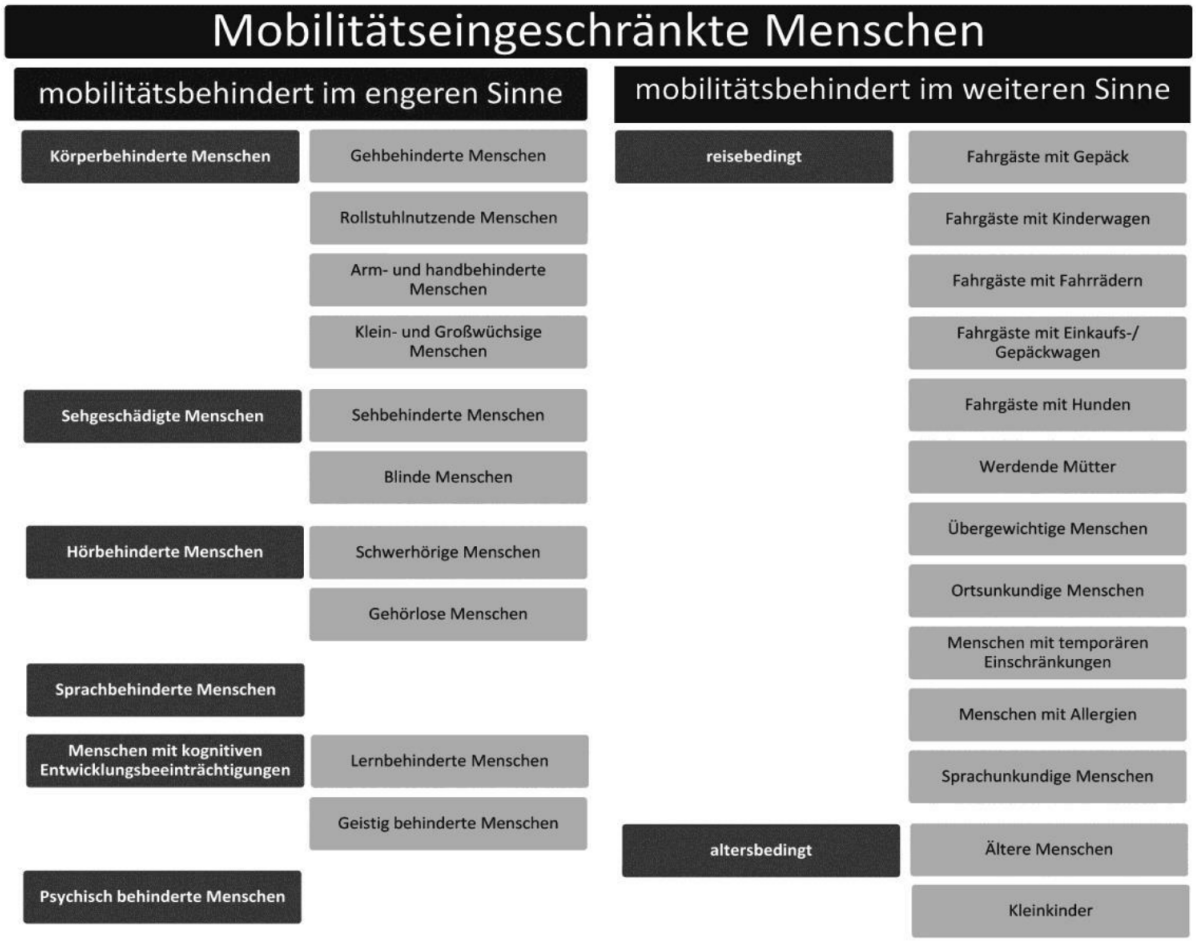
Vor allem größere Kfz-Parkplätze sollten immer eine barrierefreie, gesicherte und durchgängige Fußwegeerschließung aufweisen, damit zu Fuß Gehende den Weg zwischen Parkplatz und Ziel sicher und komfortabel erreichen können. Schließlich werden auch Autofahrende auf dem Parkplatz zu Fußgängern, die durch ein- und ausparkende Fahrzeuge in nicht unerheblichem Maß gefährdet werden.

Abbildung 4-15: Parkplatzerschließung notwendig (links: P&R Marienheide, rechts: Parkplatz Am Drawen Hof in Lage)

4.1.2 Barrierefreiheit der Fußwegebeziehungen

Ein zentrales Thema im Zusammenhang mit den Fußverkehrs-Checks ist in Marienheide die Barrierefreiheit gewesen. Barrierefreiheit nützt allen Personen unabhängig von besonderen Bedürfnissen bzw. temporären oder dauerhaften Behinderungen wie folgende Grafik zeigt.

Abbildung 4-16: Formen der Mobilitätseinschränkung



Quelle: H BVA der FGSV

Folgende Themen und Maßnahmen sind im Hinblick auf die Barrierefreiheit grundsätzlich von Bedeutung.

Zeitgerechtigkeit

Im vorigen Kapitel zur Verkehrssicherheit sind bereits Hinweise gegeben worden, wie Zeitgerechtigkeit für zu Fuß Gehende vor allem an Querungsstellen mit Vorrang (Fußgängerüberweg) erwirkt werden kann. Nicht barrierefreie Querungsstellen sind für viele Personen nicht nur ärgerlich und unbequem, sondern stellen mitunter eine „echte“ Einschränkung der Mobilität dar, wenn z.B. Gehhilfen genutzt werden müssen. Es sollte selbstverständlich sein, dass Querungsstellen so ausgerichtet werden, dass sie auch für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar sind.

Flächengerechtigkeit

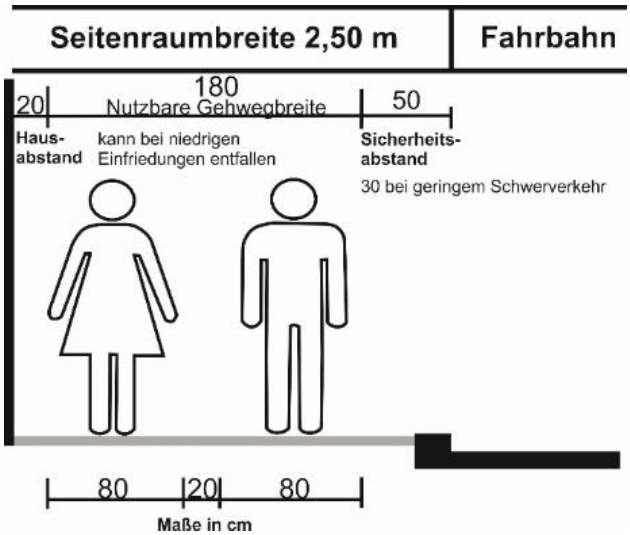
Das Thema Flächengerechtigkeit spielt wie die Zeitgerechtigkeit im Fußverkehr eine relevante Rolle. Meist werden die Verkehrsräume auf eine komfortable Nutzung mit dem Kfz ausgelegt. Aufgrund von

räumlich begrenzten Straßenbreiten leidet darunter meist der Fuß- und Radverkehr. Zu schmale Nebenanlagen, (illegal) parkende Kfz und weitere Barrieren schränken das sichere und komfortable zu Fuß Gehen vor allem für Mobilitätseingeschränkte ein.

Gehwegbreiten

Die nutzbare Gehwegbreite soll grundsätzlich mindestens 1,80 m betragen und vom Parken freigehalten werden. Nach den RASt 06[9], den H BVA[10] und den EFA[11] entspricht dies im Regelfall (Wohnstraße mit Hauswand und fließenden Verkehr) einer Gehwegbreite von 2,50 m. Damit ist auch der Begegnungsfall ohne Ausweichen auf die Fahrbahn möglich und es kann auch eine Person durch eine andere Person geführt werden.

Abbildung 4-17: Soll-Gehwegbreiten



Quelle: FGSV: EFA, 2002: 16

Gehwegparken

In vielen Kommunen wird zudem die nutzbare Gehwegbreite durch das Kfz-Parken eingeschränkt. Immer wieder deutlich gemacht werden muss, dass Gehwegparken nur dort legal ist, wo es explizit durch StVO-Beschilderung bzw. Markierungen in Parkzonen erlaubt ist. Mit der StVO-Novelle von 2020 wurden die Geldbußen für illegales Gehwegparken deutlich erhöht, im Regelfall wird mindestens ein Verwarngeld von 55 € fällig, höhere Bußgelder werden bei Behinderung und

9 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06). Köln, 2006

10 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln, 2011

11 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen" (EFA). Köln, 2002

Gefährdung fällig und ziehen einen Eintrag ins Fahreignungsregister („Punkt in Flensburg“) nach sich.[12] Diese Neuerung erfordert in vielen Kommunen eine Neubestimmung der Praxis der Ordnungsämter, auch Marienheide sollte hier die Handhabe der aktuellen Rechtslage anpassen.

Weitere Gründe für Gehwegeinschränkungen können aber auch durch die Möblierung der Außengastronomie, Kundenauslagen, Parkscheinautomaten, E-Tankstellen, Fahrradabstellanlagen, Pfosten, Beleuchtung etc. entstehen.

Abbildung 4-18: Barrieren im Straßenraum

Oberflächen / und Gehwegqualität

In einigen Straßen sind die Gehwege aufgrund der Oberflächen punktuell nicht barrierefrei begehbar, was bei der alternden Straßeninfrastruktur nicht nur in Marienheide eine große Herausforderung ist, denn die kleinen „Stolperfallen“ bergen bei Sturz gerade für Ältere große Risiken.

Ein häufiges Problem für Mobilitäteingeschränkte ist auch die Querneigung von Gehwegen unter anderem an Ausfahrten (z.B. an der Hauptstraße). Die Gehwege an den Ausfahrten sollten zukünftig niveaugleich weitergeführt werden, Kfz können diese über Rampensteine überfahren.

12 FUSS e.V.: Parken auf Gehwegen: Problematik – Rechtslage – Handlungsbedarf. Seiten 18-22. Berlin 2021

Abbildung 4-19: Gestaltung der Einfahrten auf Gehweghöhe in Engelskirchen-Ründeroth

Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Doppelbord)

In der Gemeinde Marienheide weisen die Bordsteine an einigen Querungsstellen noch eine hohe Kante auf und stellen dadurch eine Barriere dar. Aber auch Querungsstellen mit einer niedrigen Bordsteinkante sind häufig für mobilitätseingeschränkte Personen z.B. mit Rollator ein ärgerliches Hindernis.

Abbildung 4-20: nicht barrierefreie Querungsstelle Landwehrstraße

Auf der anderen Seite benötigen Blinde den taktilen Kontrast zur Barrierefreiheit, um mit dem Langstock den Übergang zur Fahrbahn zu detektieren. Im NRW-Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum wird aktuell an Querungsstellen eine differenzierte Bordhöhe von 0 cm und

mehr als 4 cm, meist 6 cm empfohlen.[13] Dies entspricht zum einen den Ansprüchen von Rollator- und Rollstuhlfahrenden, die die Querungsstelle ohne Kante leicht und gefahrlos passieren können und zum anderen den Ansprüchen von Blinden und Sehbehinderten, die auf eine mit dem Langstock gut ertastbare Kante angewiesen sind.

Damit löst die Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe die Querungsstelle mit 3 cm Bord ab, die als „Kompromisslösung“ in der Vergangenheit empfohlen wurde. Sie kann bereits bei 2,50 m Breite eingerichtet werden. In Zusammenarbeit z.B. mit dem Seniorenbeirat und Behindertenbeirat sollte eine Prioritätenliste für den weiteren Umbau von barrierefreien Knotenpunkten erarbeitet werden.

Abbildung 4-21: Differenzierte Bordhöhen

bauliche Hindernisse

In Marienheide sollten alle herausragend wichtige Ziele barrierefrei erreichbar sein. So ist zum Beispiel die Rampe zum DB Bahnsteig unvorteilhaft gelegen, so dass Rollstuhlfahrende zu großen Umwegen gezwungen werden. Es sollte geprüft werden, ob eine barrierefreie Rampe im Bereich der Treppen (Wegeführung für nicht-mobilitätseingeschränkte Personen) eingerichtet werden kann, damit Mobilitätseingeschränkte nicht diesen langen Umweg nehmen müssen.

[13] Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen S. 33

Abbildung 4-22: Flächen für barrierefreie Rampenanlagen sind vorhanden

Vorhandene Umlaufsperren („Drängelgitter“) und Sperrpfosten (Poller) stören nicht nur alle zu Fuß Gehenden, sondern bilden z.T. unüberwindbar Barrieren für Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen, Fahrräder mit Kinderanhänger, Sonderfahrräder, etc. Auch Treppenanlagen sowie schmale oder steile Rampen können bestimmte Gruppen zu Fuß „behindern“.

Umlaufsperren sollten auf ihre Verzichtbarkeit hin überprüft werden, oder wenn unverzichtbar, in mindestens 1,50 m Abstand und nicht überlappend gesetzt und kontrastreich markiert werden.

Auch Sperrpfosten sollten, wenn benötigt, kontrastreich markiert werden, damit diese für Seheingeschränkte oder in Dunkelheit besser erkannt werden. Für Radrouten bietet sich eine zusätzliche Bodenmarkierung an.

Abbildung 4-23: markierter Sperrpfosten in Engelskirchen

taktiles Leitsystem

Während beim ÖPNV die Bushaltestellen sukzessive barrierefrei ausgebaut werden, gibt es in der Fläche für die Gruppe der Blinden und stark Sehbehinderten bisher noch wenig Hilfen zur Orientierung in Form von Bodenindikatoren. Zumindest für die Querungsstellen sollten Prioritäten-Listen für die Stadtteile erstellt und systematisch abgearbeitet werden.

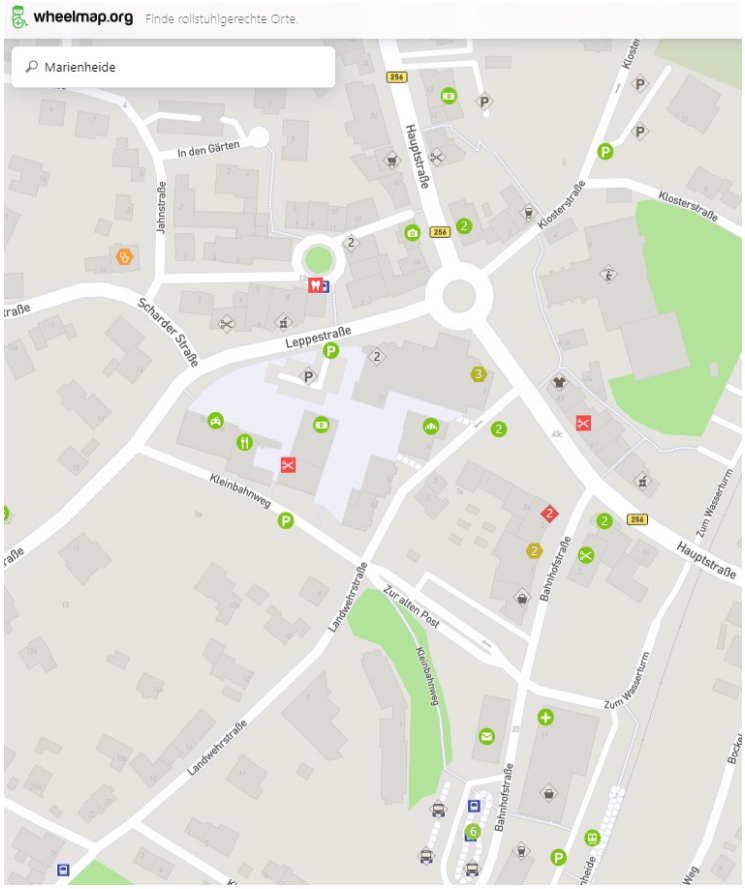
Barrierefrei weniger technisch verstanden

Gesamtstädtisch geht es auch darum, das Thema Barrierefreiheit aus der „technischen Ecke herauszuholen“ und breiter zu betrachten (siehe auch unter Kapitel 4.2):

- als unsicher, vernachlässigt oder als öde empfundene Räume anzugehen
- Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum zu vermehren und in der Höhe und mit Armlehnen geeignete Modelle auszusuchen.

Im Portal wheelmap.org haben aktive Rollifahrende und andere ihre Bewertungen zusammengetragen – auch in Marienheide – mit insgesamt einigen „grünen“ Bewertungen für rollstuhlgerechte Orte.

Abbildung 4-24: Internetseite mit rollstuhlgerechten Orten



Quelle: *https://wheelmap.org/*

4.1.3 Verbesserung der Wegeverbindungen

Im Zuge der Schaffung einer direkten und attraktiven Fußwegeverbindung vom Bahnhof ins Zentrum sollten an einigen Stellen Verbesserungen vorgenommen werden. Das betrifft vor allem die Sichtbarkeit und den Vorrang an Querungen auf der Wegeverbindung, aber auch die durchgängige Barrierefreiheit sowie den Komfort (Sitzmöbel, Oberflächen, Sauberkeit).

So ist zwar der Bahnhofsvorplatz umgestaltet worden, doch ist eine klare Wegeführung zwischen Drogeriemarkt und Außengastronomie nicht zu erkennen.

Abbildung 4-25: Wegeführung auf dem Bahnhofsvorplatz nicht erkennbar

Dabei sollte es nicht darum gehen, die Außengastronomie zu verkleinern, sondern anders zu platzieren, so dass vom empfohlenen FGÜ zur Sicherung der Querungsbedarfe am Bahnhof über den Bahnhofsvorplatz bis zum Kleinbahnweg eine erkennbare und sichere Wegeführung für zu Fuß Gehende geschaffen wird. Dies betrifft auch die Fortführung der Wegeführung im Bereich Busbahnhof: Heute laufen zu Fuß Gehende entweder gegen die hohen Borde an den Haltestellen oder laufen bzw. fahren um diese ungesichert herum, um den Kleinbahnweg zu erreichen. Wenn die Busse an den Halteplätze stehen, müssen Umwege genommen werden.

Abbildung 4-26: Wegeführung auf dem Bahnhofsvorplatz nicht erkennbar und nur über Umwege barrierefrei nutzbar

Die angehobene rote Fläche vor dem Busbahnhof schafft zwar Aufmerksamkeit und reduziert auch die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit, bietet zu Fuß Gehenden jedoch keine weiteren Vorteile, da die Querungsbedarfe nicht gesichert sind und über die Fläche kein barrierefreier Anschluss in das Fußwegenetz geschaffen wird. Außerdem sollte die rote Flächeneinfärbung grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten sein, für diesen hat diese Fläche jedoch keine Funktion. Bei einem Umbau des Busbahnhofes sollte auf die durchgängig barrierefreie und gesicherte Querung der zu Fuß Gehenden nach Möglichkeit über FGÜ geachtet werden.

Wegweisung für den Fußverkehr

Außerdem könnten die Hauptachsen im Fußwegenetz über ein innerörtliches Leitsystem sichtbarer gemacht werden. Hauptziel eines innerstädtischen Leitsystems für zu Fuß Gehende ist die Verbesserung der Orientierung für Gäste mit fehlender oder eingeschränkter Ortskenntnis. Tatsächlich verfügen oft auch Einheimische nicht über eine umfassende Orientierung im Detail.

Das Wegesystem muss barrierefrei konzipiert werden, Informationen zu einer eingeschränkten Barrierefreiheit auf einzelnen Strecken sollten über Piktogramme aufgenommen werden, ebenso Hinweise auf wichtige Schnittpunkte mit anderen Verkehrsträgern (ÖV-Haltestellen und Parkplätze) sowie öffentlich zugängliche (barrierefreie) Toiletten.

Abbildung 4-27: Innerörtliche Wegweisung in Leverkusen-Opladen

Die Zielwegweisung kann auch durch Infotafeln oder Stelen an zentralen Orten ergänzt werden. Diese könnten ergänzende Informationen liefern sowie einen Überblick bieten und sollten an zentralen Standorten und am Eingangstor (Bahnhof) platziert werden. Attraktive Wegeverbindungen können auch gestalterisch in Wert gesetzt und so hervorgehoben werden.

Abbildung 4-28: Fußwegeinszenierung in Lüdenscheid

4.2 Aufenthaltsqualität und Attraktivität

Ein wiederkehrender Wunsch in allen Kommunen der Fußwege-Checks ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Auch in Marienheide wurde die Aufenthaltsqualität als eines der Schwerpunktthemen betrachtet, zumal der Umbau der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Leppestraße und Hauptstraße und ihrer Knotenpunkte bereits neue städtebauliche Qualitäten erleben lässt.

Die Verwaltung hatte auf der ersten Begehung das Vorhaben angesprochen, in der Zufahrt zum Kreisverkehr Hauptstraße/Leppestraße auf dem Abschnitt der Klosterstraße bis zum Friedhof einen Shared Space einrichten zu wollen, um hier Außengastronomie und Verkehr abwickeln zu können. Shared Space werden im europäischen Ausland seit vielen Jahren meist sehr erfolgreich eingesetzt; das deutsche Verkehrsrecht sieht diese Lösung bislang jedoch nicht vor, die StVO enthält keine verkehrsrechtlichen Anordnungen dazu. Viele Kommunen behelfen sich, in dem sie Tempo 20 – Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich anordnen, doch diese Lösung passt auf den Abschnitt auf der Kirchstraße nicht. Denkbar wäre die Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereichs, doch ist dies in unmittelbarer Nähe zum Kreisverkehr eine recht „exotische“ Möglichkeit.

Wir empfehlen der Gemeinde Marienheide zu prüfen, ob die Kfz-Durchfahrt, die ohnehin nur in Einbahnstraßenführung gegeben ist, hier notwendiger Weise bestehen bleiben muss. Würde man diesen Abschnitt für Kfz sperren, könnte die Aufenthaltsqualität im direktem Umfeld von St. Mariä Heimsuchung erheblich gesteigert werden, Außengastronomie gefahrlos zugelassen und die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich entscheidend verbessert werden.

„Mobilität braucht manchmal Nicht-Mobilität“

Im Rahmen der Begehungen wurde an einigen Stellen weiteres Sitzmobiliar gewünscht, um neben der sozialen Funktion bei spontanen Begegnungen auch Älteren und Mobilitätseingeschränkten auf den Wegen zu Fuß eine Pausenmöglichkeit zu ermöglichen, aber auch um generell zusammen mit Begrünung die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Abbildung 4-29: optimierbare Sitzmöbel in Marienheide

Das technische Regelwerk für barrierefreie Verkehrsanlagen[14] benennt wesentliche Merkmale des Mobiliars für verschiedene Altersgruppen der Bevölkerung, für Menschen mit Behinderung, Schwangere und viele andere mehr:

- die Sitzfläche sollte im Material nicht zu kalt, dabei glatt, aber nicht zu tief sein, um ohne fremde Hilfe beim Aufstehen wieder hochzukommen (ca. 48 cm Höhe),
- neben der Rückenlehne sollte es auch Armlehnen zur Entlastung der Arm- und Schultermuskulatur, aber ebenfalls zum leichteren Aufstehen geben,
- für Blinde mit dem Langstock sollten Möbel gute ertastbar und für stark Sehbehinderte kontrastreich und so im Umfeld auffindbar sein,
- neben der Sitzgelegenheit sollte es eine stufenlos zugängliche ebene Fläche von 1,50 m x1,50 m (für Rollstuhl, Kinderwagen, Rollatoren) geben,
- der Aufstellort sollte außerhalb der Laufrichtung des Gehwegs, u.a. im Interesse der Blinden und Sehbehinderten sein.

Sitzgelegenheiten

In folgender Abbildung werden einige Vorschläge zu Sitzgelegenheiten dargestellt. Die Bandbreite von Sitzmöglichkeiten erfordert eine vorhergehende Auseinandersetzung mit dem Zweck des Mobiliars. Der Fokus kann auf der barrierefreien Nutzung oder auch auf

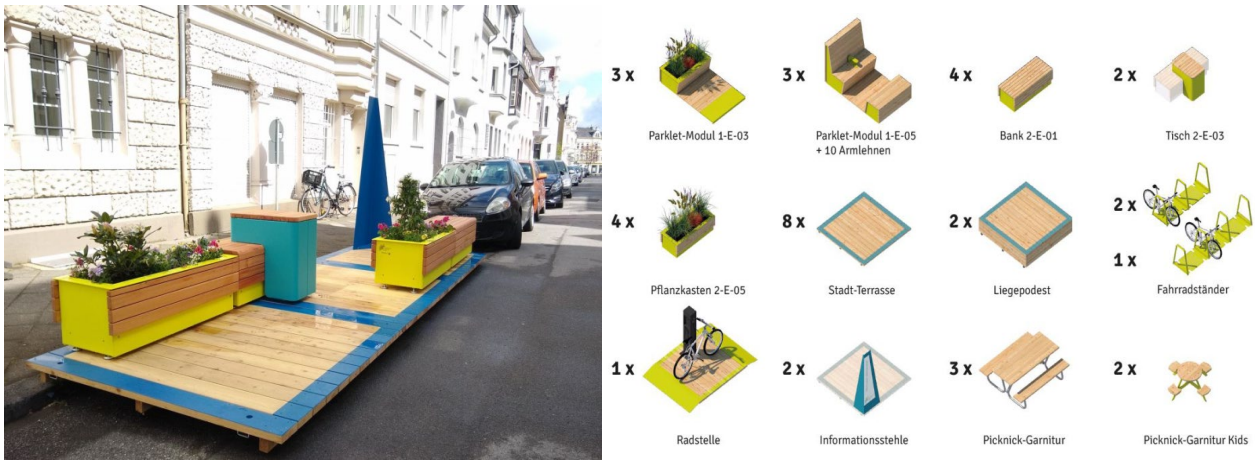
14 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Seite 59. Köln, 2011

multifunktionalen und kombinierten Spiel-/Sitzmöglichkeiten liegen. Zur Verbesserung der Attraktivität sollte geprüft werden, welche Arten von Sitzmöbel systematisch im Stadtgebiet aufgestellt werden und welche Materialität sie haben sollen.

Abbildung 4-30: Beispiele Sitzgelegenheiten

Temporäre Lösungen können dazu dienen, die Vorteile des Aufstellens von Sitzmöglichkeiten im Straßenraum zu prüfen und zu verdeutlichen, bis eine dauerhafte Lösung gefunden ist. So lassen sich z.B. Sitzgelegenheiten an Stelle von Pkw-Stellplätzen erproben, ohne bereits irreversible Fakten zu schaffen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet mit der ausleihbaren Möblierung über das Projekt „Stadt-Terrassen“ die Möglichkeit, in einem zeitlich begrenzten Versuch die Vorteile einer alternativen Nutzung auf ehemaligen Autostellplätzen zu erproben.

Abbildung 4-31: Stadt-Terrassen des Zukunftsnetz Mobilität NRW



„Stadt-Terrassen“, Quelle: ZNM-Katalog

Spielmöglichkeiten

Spielmöglichkeiten für Kinder sind eine weitere Möglichkeit die Aufenthaltsqualität und die Verweildauer zu erhöhen. Diese können auch mit Sitzmöglichkeiten kombiniert werden, um verschiedene Zielgruppen anzusprechen.

Abbildung 4-32: Spielgeräte im Straßenraum

Beleuchtung

Eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege führt zu einer höheren Aufenthaltsqualität und verringert gerade für Ältere mit reduzierter Sehstärke ein subjektives Unsicherheitsgefühl. In Marienheide wurde zum Beispiel der Kleinbahnweg genannt, zu dem einige der

Teilnehmenden anmerkten, dass das zu Fuß Gehen für sie bei Dämmerung oder Dunkelheit nicht angenehm ist und sie sich unsicher fühlen.

Sauberkeit

Bei der Begehung des Kleinbahnwegs in Richtung Innenstadt wurde auch die Bedeutung von Sauberkeit auf Fußwegen deutlich. Daher sollten die Reinigungsintervalle an stärker frequentierten Stellen überprüft werden.

4.3 Schulisches Mobilitätsmanagement

Mit einem bewegungsintensiven Kinder- und Jugendalter kann eine längerfristig gesunde Biografie begründet werden – gerade, wenn körperliche Anstrengung auf Alltagswegen ähnlich gewürdigt und gefördert wie der organisierte Sport. Denn das zu Fußgehen bietet gerade auch für Kinder viele Vorteile für die körperliche und soziale Entwicklung. Wer statt im Elterntaxi chauffiert zu Fuß zur Schule geht oder in die Kita gebracht wird, ist durch die morgendliche Bewegung nachweislich zugleich wacher und fitter: Durch die eigenständige Bewegung schulen Kinder ihre Orientierung im Raum und lernen die Verkehrsregeln, sie lernen aber auch die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden und das soziale Miteinander.

Jedoch sind sichere und attraktive Wege eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Kinder den Weg zwischen ihrem Zuhause und der Schule gerne alleine zu Fuß zurücklegen. Aber auch für Eltern, die mit ihren Kindergarten- oder Schulkindern ganz oder teilweise zu Fuß in den Kindergarten oder die Schule gehen, sind sichere Wege die Grundvoraussetzung. Hierbei geht es um sichere, barrierefreie, beleuchtete und bei jedem Wetter nutzbare Gehwege, die die Schulkinder bis zum Schuleingang führen.

Eine Unterstützung bei der Mobilitätsberatung an Schulen bietet auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW an. Durch verschiedene Projekte und Handbücher wird an Schulen das Thema nachhaltige Mobilität gestärkt.

Abbildung 4-33: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW

Quelle: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/mm-fuer-zielgruppen

Hol- und Bringeverkehr

Um an den Schulen den Hol- und Bringeverkehr durch Elterntaxi-Verkehre eines insgesamt relativ geringen Anteils der Elternschaft zu beeinflussen, geht es um die regelmäßige Ansprache unter Eltern, über die Kinder oder zwischen den am Schulbetrieb beteiligten Gruppen. „Verhaltensprävention" bedeutet daran zu erinnern, dass ein gewohnheitsmäßiges Autofahren, Rangieren und Parken im Schulumfeld nicht nur die Anwohnenden belastet, sondern ein Risiko für die zu Fuß gehenden Kinder bedeutet.

Elternhaltestellen

So definieren viele Kommunen Halteplätze, an denen Eltern, die ihre Kinder mit dem Kfz zur Schule bringen, aussteigen können, ohne sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden. Solche Haltestellen befinden sich den Empfehlungen nach meist in einer Entfernung von ca. 250 m zur Schule, damit die Kinder Gelegenheit bekommen, auf einem Teil des Schulweges auch eigenständig unterwegs zu sein. Die Kennzeichnung und Ausgestaltung der Hinweisschilder für Elternhaltestellen ist nicht festgelegt. Die Einrichtung von Elternhaltestellen sollte organisatorisch im schulischen Mobilitätsmanagement integriert werden. Gemeinsam können Konzepte erstellt, die Standorte für die Elternhaltestellen gefunden und eine Kommunikationsstrategie geplant und umgesetzt werden. Auch hierfür gibt es viele gute Best-

Practice-Beispiele und konkrete Handreichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Ideen für Strategien und Aktionen enthalten.

Abbildung 4-34: Beschilderungen von Hol- und Bringezonen in Bottrop

Lauf-Bus

In vielen Kommunen wird versucht, den Hol- und Bringverkehr der Kinder durch die Eltern über die Organisation eines sogenannten Walking-Bus oder Lauf-Bus zu reduzieren. Hierbei treffen sich die Kinder an zentralen und sicheren Sammelorten in den Wohngebieten, um gemeinsam in der Gruppe zur Schule zu laufen. Vor allem am Anfang sollten die Kinder durch Erwachsene bzw. Eltern begleitet werden und der sichere Schulweg und das richtige Verhalten eingeübt werden. Später sind die Kinder meist in der Lage, auch alleine den Schulweg zu bewältigen.

Abbildung 4-35: Walkingbus Treffpunkt und Beschilderung in Castrop-Rauxel

Die Gemeindeverwaltung sollte in Zusammenarbeit mit den Schulen die Treffpunkte festlegen und ein Infoblatt zum Lauf-Bus in Marienheide herausbringen. Diese Informationen sollten allen Eltern bei der Schulanmeldung ihrer Kinder zur Verfügung gestellt werden sowie an einer zentralen Stelle ausgehängt oder -gelegt werden.

Schulstraße

Viele Schulen berichten, dass alle Kommunikation mit den Eltern zur Vermeidung des Elterntaxis nicht wirklich fruchtet und zudem sehr aufwendig ist. Aus diesem Grund gehen immer häufiger Schulen dazu über, sogenannte Schulstraßen einzurichten. Für die Schulstraße werden die direkten Straßen im Schulumfeld für ein kurzes Zeitfenster von etwa 30 Minuten zu den Schulanfangs- und -endzeiten für den Kfz-Verkehr gesperrt, Fuß- und Radverkehr sowie ggf. auch Busverkehr bleiben weiterhin zugelassen. Eine solche „Schulstraße“ ist in mehreren europäischen Ländern im schulischen Mobilitätsmanagement evaluiert und üblich geworden und kommt auch in Deutschland vermehrt zur Anwendung.

Abbildung 4-36: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet

Eltern-Taxis sollen nicht mehr vorfahren

Aus der Lindenbornstraße soll zu Unterrichtsbeginn und -ende eine Schulstraße werden

VON HERIBERT RÖSGEN

Ehrenfeld. Die Rufe nach einer Schulstraße waren unüberhörbar. Ende September hatte die Katholische Vinzenz-Statz-Grundschule eine Projektwoche zum Thema Verkehrssicherheit veranstaltet. Im Besonderen ging es dabei um Ideen, wie vor und nach Schulbeginn mehr für die Sicherheit der Schülerschaft und des Kollegiums getan werden kann. Also immer dann, wenn auf der Lindenbornstraße vor dem Schultor besonders viel Betrieb ist. Auch Eltern und Fachleute der Fahrrad-Initiative Kidical Mass beteiligten sich.

Eine Woche lang wurde das Konzept einer „temporären Spielstraße" erprobt. Dabei war die Straße für einen kurzen Zeitraum vor Schulbeginn und nach Schulschluss für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt.

Zum Abschluss gab es einen Aktionstag, für den ein Teil der Lindenbornstraße vor der Schule sogar für ein paar Stunden abgesperrt war. Es gab eine Kundgebung und reichlich Gelegenheit zum Spielen auf der Straße. Gäste waren unter anderem Bezirksbürgermeister Volker Spelthann und mehrere Mitglieder der Bezirksvertretung Ehrenfeld. Und die hörten den Kindern nicht nur aufmerksam zu, sondern versprachen, sich des Problems anzunehmen. Nicht einmal drei Monate später machten die Fraktionen der Grünen und Die Linke/Die Partei zusammen mit der Einzelvertreterin der Klimafreunde Nägel mit Köpfen. Sie brachten einen Antrag ein, in dem die Verwaltung aufgefordert wird, die zeitweilige Sperrung schon im nächsten Jahr im Zeitraum zwischen den Osterferien und den Herbstferien probeweise durchzuführen. Im Anschluss soll ein Erfahrungsbericht verfasst werden. Rückmeldungen der Schulgemeinschaft, aber auch der Nachbarschaft sollen dabei einfließen. Die unterzeichnenden Politikerinnen Esther Kings (Grüne), Ulrike Detjen (Die Linke) und Elke Schroeder (Klimafreunde) betonten: „Ziel des Antrags ist es, eine Schulstraße beispielsweise in Form einer temporären Spielstraße dauerhaft zu etablieren und dieses Modell auch auf andere Schulen zu erweitern." Dagegen hatte Bezirksvertreterin Marlis Pöttgen (FDP) Einwände: „Ich stimme zwar für den Antrag, aber wir sollten uns im Klaren darüber sein, dass wir gerade im extrem verdichteten Ehrenfeld nicht überall vor den Schulen Verhältnisse wie auf dem Dorf hinbekommen."

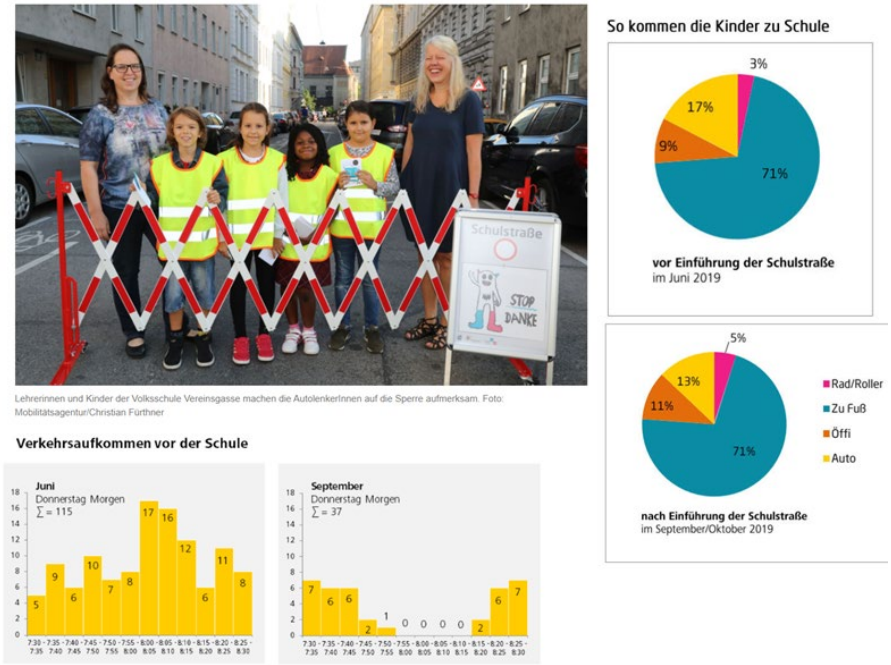
> Ziel des Antrags ist es, eine Schulstraße in Form einer temporären Spielstraße dauerhaft zu etablieren
>
> **Elke Schroeder**, Klimafreunde

CDU-Vertreterin Jutta Kaiser, die als Einzige gegen den Antrag stimmte, war zutiefst skeptisch: „Das gibt doch nur Chaos, wenn die Eltern ihre Kinder dann an der Fröbelstraße oder am Melatengürtel aus den Autos lassen." Die sogenannten „Eltern-Taxis", also das Bringen und Abholen von Schulkindern mit dem privaten Auto, sind ein Grund, weshalb die Schulgemeinde etwas unternommen haben möchte. Dazu wurde ein Arbeitskreis Mobilität gegründet, dem Vera Fichtner als Elternvertreterin angehört: „Wir glauben, dass der Antrag auch so umgesetzt werden kann", sagt sie. Man habe ja schon ein bisschen Erfahrung aus der Projektwoche. Beispielsweise werden die Garagenzufahrten in der Lindenbornstraße erreichbar bleiben. Im Fokus stehe der Durchgangsverkehr. Außerdem werde seitens der Schule bei den Eltern viel Überzeugungsarbeit geleistet, die Kinder möglichst nicht mit dem Auto zu bringen. In Einzelfällen sei das aber kaum vermeidbar, denn durch den bilingualen Zweig Deutsch-Italienisch an der Schule, sei der Einzugsbereich recht groß. „Dennoch hat es auch etwas mit Zutrauen in die Kinder und mit Erfahrungssammeln zu tun, wenn sie den Weg zur Schule und nach Hause selbstständig schaffen", sagt Vera Fichtner, selbst Grundschullehrerin.

Bei einer Projektwoche der Vinzenz-Statz-Grundschule wurde schon einmal ausprobiert, wie sich die Lindenbornstraße ohne Autos anfühlt. Foto: Rösgen

24.12.21 KSTA

Quelle: Kölner Stadtanzeiger vom 24.12.21



Lehrerinnen und Kinder der Volksschule Vereinsgasse machen die AutolenkerInnen auf die Sperre aufmerksam. Foto: Mobilitätsagentur/Christian Fürthner

Quelle: https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/

4.4 Maßnahmenkataster für infrastrukturelle Maßnahmen

Die durch die Begehungen entwickelten Maßnahmenempfehlungen wurden in einem Kataster zusammengestellt. Auf jedem Katasterblatt wird die Maßnahmenempfehlung in Foto und Karte sowie Text dokumentiert.

Abbildung 4-37: Ausschnitt Maßnahmenkataster

Maßnahmen-Nr. MAR_008 **Straße** Bahnhofstraße / Zum Wasserturm

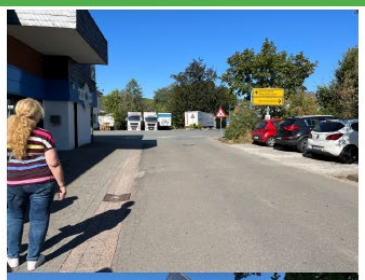
Kommune Marienheide

Zielzustand:

Knotenpunkt verkehrssicher gestalten

Einzelmaßnahme(n)

- Aufstellflächen vergrößern
- Sichtdreiecke freihalten
- Vorfahrtsregelung verdeutlichen



Baulast

Gemeinde

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme

Priorisierung Ampel: rot

Beschreibung der Situation:

Der Kreuzungsbereich ist für den Fußverkehr problematisch, denn es gibt keine barrierefreie Führung und es fehlen sichere Aufstellflächen. Die Vorfahrtsregelung ist unklar.

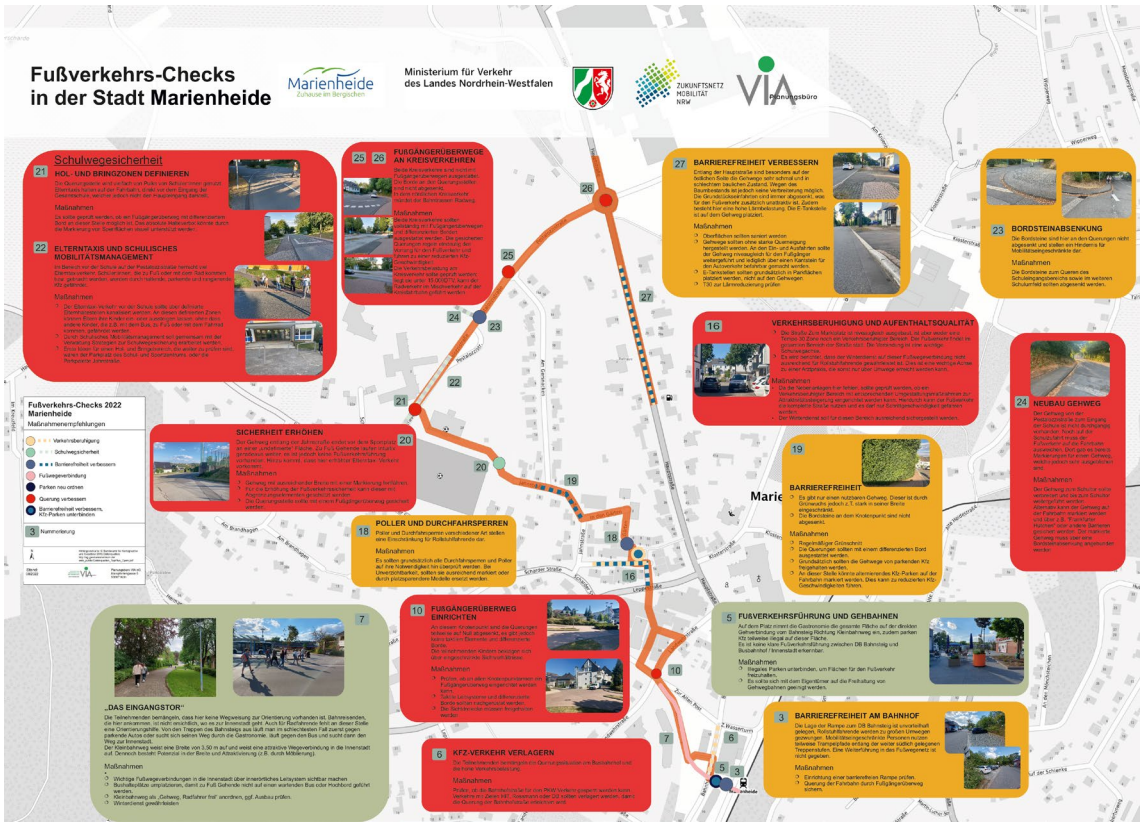
Maßnahmenempfehlung:

Auf der Bahnhofstraße (nördlicher Bereich) sollte mindestens ein angrenzende Senkrechtparker entfernt werden, um eine sichere Aufstellfläche zu schaffen und die Sichtdreiecke frei zu halten. Die Baumscheibe sollte überfahrbar gestaltet werden.

Für die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse im Abschluss-Workshop sind Maßnahmenposter erstellt worden, die die Maßnahmenempfehlungen in der Übersicht darstellen.

Abbildung 4-38: Maßnahmenposter zur ersten Begehung in Marienheide

Abbildung 4-39: Maßnahmenposter zur zweiten Begehung in Marienheide



5 Empfehlungen zur Umsetzung

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden 38 Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr im begangenen Gebiet erarbeitet. Diese Maßnahmenempfehlungen sollten von der Verwaltung der Gemeinde Marienheide geprüft und je nach Aufwand auch politisch beschlossen werden.

Umsetzungszeiträume

Im Maßnahmenkataster sind bereits Hinweise auf Umsetzungszeiträume gegeben worden, indem den Maßnahmenempfehlungen die Kategorien kurz-, mittel- und langfristig zugewiesen wurden. Unter kurzfristigen Maßnahmen sind z. B. die Optimierung von punktuellen Oberflächenverbesserungen und die Absenkung von Bordsteinen gefasst. Unter kurzfristig wird angenommen, dass die Verwaltung diese Maßnahmenempfehlungen innerhalb der nächsten drei Jahre umsetzen kann.

Unter Maßnahmen, die nach Einschätzung der Gutachter einen mittelfristigen Umsetzungshorizont aufweisen, werden vor allem Maßnahmen eingeordnet, die keine übergreifenden konzeptionellen Vorarbeiten erfordern, oder auch realisiert werden können, ohne dass ein Komplettumbau erforderlich wäre. Für einen mittelfristigen Umsetzungshorizont nehmen wir der Erfahrung nach vier bis sieben Jahre an.

Ein langfristiger Umsetzungshorizont von ab sieben Jahren wurde Maßnahmen zugeordnet, die einen längeren planerischen Vorlauf, eine intensive politische Diskussion und Abstimmung sowie die Akquirierung von Fördermitteln erfordern.

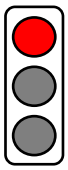
Bewertung der Maßnahmen

Um die Vielzahl der Maßnahmen aber nicht nur nach Umsetzungszeiträumen einordnen zu können und der Fußverkehrs-Check-Kommune noch eine weitere Bewertungsgrundlage an die Hand zu geben, wurden die Maßnahmen zudem nach den grundlegenden Bedürfnissen von zu Fuß Gehenden bewertet. Als grundlegende Bedürfnisse werden dabei folgende Kriterien gefasst:

- Sicherheit
- uneingeschränkte Bewegungsfreiheit und
- Attraktivität / Aufenthaltsqualität.

Sicherheit

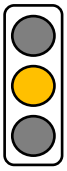
Um diese grundlegenden Bedürfnisse plakativ darstellen zu können, wurden sie mit „Ampelfarben“ hinterlegt. Dabei steht die Farbe Rot für die Sicherheit als Basis für das zu Fuß Gehen und umfasst folgende Aspekte:



- als objektive Verkehrssicherheit (u.a. nach Unfallstatistik), auch mit unterschätzten Risiken (z.B. für stark Sehbehinderte)
- als subjektive Unsicherheit, mit Tendenz zur Mobilitätseinschränkung v. a. bei Älteren oder aus Elternsicht für ihre Kinder

Uneingeschränkte Bewegungsfreiheit

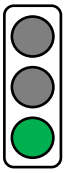
Mit der Farbe Gelb werden Maßnahmen die zur Einschränkung der Bewegungsfreiheit führen bewertet. Diese wirken insbesondere behindernd auf Menschen mit Handicap:



- langes Warten an der Ampel, kurze Grünzeiten
- erzwungene Umwege, Stufen (v. a. für Gehbehinderte)
- Oberflächenmängel

Attraktivität Aufenthaltsqualität

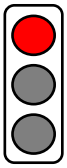
Mit der Farbe Grün werden alle Maßnahmen bewertet die die Attraktivität des zu Fuß Gehens erhöhen:



- Freude an der ungestörten Bewegung nebeneinander zu Fuß
- einladende Orte zum Sitzen und für Sozialkontakte
- städtebaulich verträgliche Straßenraumgestaltung
- Begrünung.

In den folgenden Tabellen werden die Schwerpunkte der Themenfelder der Sicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fußwegebeziehungen in Zusammenhang mit den Umsetzungszeiträumen bewertet:

Tabelle 5-1: Bewertung der Maßnahmen zum Schwerpunkt Verkehrssicherheit

		Kurzfristig	*Mittelfristig*	*Langfristig*
	*Querungsstellen verbessern*	*Provisorische Markierungs- und Umbaumaßnahmen* *Kfz-Geschwindigkeit reduzieren* *Sicht- und platzeinschränkende Barrieren (Parkplätzte, Grün) entfernen. (Sichtdreiecke, Aufstellflächen)* *Barrierefreier Umbau (Doppelbord)*	*Umbau / bautechnische Maßnahmen:* *– Aufpflasterungen* *– vorgezogene Seitenräume* *– Engstellen einrichten* *FGÜ einrichten* *Neubau einer Querungshilfe*	*stadtweite, systematische Umsetzung eines einheitlichen Designs an Querungsstellen*

Kreisverkehr sicher gestalten		*FGÜ an jeder Zufahrt einrichten*	
Geschwindigkeit reduzieren	*Temporäre Geschwindigkeitsmessung und Ahndung* *Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung 30 (Lärm, Feinstaub)* *Einrichtung VB 325 bei Straßen mit weicher Separation*	*Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung (z.B. Fahrbahn-Engstelle einrichten)*	
Schulwegsicherheit	*Schulisches Mobilitätsmanagement intensivieren (Kommunikation, Fortführung bestehender Projekte, Kampagnen, Informationen)* *Schulwege zu Fuß definieren* *Elternhaltestellen prüfen und einrichten*	*Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung* *Querungsstellen definieren* *FGÜ einrichten*	*Stadtweit systematisch Schulwege-Verbindungen sichern*
Nebenanlagen weiterführen	*Durchgängigkeit der Gehwege auf der Straße sicherstellen:* *– Markieren* *– Sichern über Barrieren (z.B. Poller)*	*Bauliche Durchgängigkeit der Gehwege herstellen (verlängern)*	

Tabelle 5-2: Bewertung der Maßnahmen Gelbe Ampel

Barrierefreiheit	*Kurzfristig*	*Mittelfristig*	*Langfristig*
Wegeoberflächen optimieren	*Punktuelle Gehwegschäden entfernen* *Barrieren überprüfen und ggf. entfernen (z.B.Umlaufsperren, Poller)* *Barrieren kontrastreich markieren*	*Flächendeckende Sanierung der Oberfläche* *Umbau starker Gehwegneigungen (Gehwegüberfahrt)*	*Barrierefreier Umbau von Pflasterflächen (z.B.Gehbahnen)*
Querungsstellen barrierefrei ausgestalten	*Bordsteinabsenkung mit differenzierter Höhe (Doppelbord) punktuell prüfen und umbauen*	*Bordsteinabsenkung mit differenzierter Höhe (Doppelbord) quartiersweise prüfen und umbauen*	*Flächendeckender Umbau aller Querungsstellen*

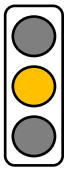
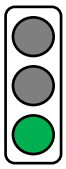
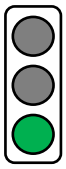
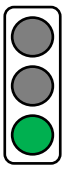
	*Flächengerechtigkeit*	*Gehwegbreiten sichern (empfohlene Breite 2,50 m)* *Mobile Barrieren auf Nebenanlagen entfernen; Bewegungsräume freihalten (ggf. abpollern)* *Kfz-Parken/Halten auf Nebenanlagen unterbinden/ahnden*	*Bautechnische Maßnahmen zur Verbreiterung der Nebenanlagen (z.B. Fahrbahn-Engstellen einrichten, Seitenräume vorziehen)*

Tabelle 5-3: Bewertung der Maßnahmen Grüne Ampel

Aufenthaltsqualität	*Kurzfristig*	*Mittelfristig*	*Langfristig*
 *Sitzmöbel und Spielmöglichkeiten errichten*	*Punktuelle Möblierung errichten/ optimieren* *Begrünung*	*Standards definieren und flächenweit einsetzen* *Ergänzung um weitere Elemente zur Versorgung (Toilette, Abfallbehälter, Trinkwasserspender, Beleuchtung etc.)*	
 *Wegeverbindungen attraktiver gestalten*	*Attraktivierung: Begrünung, Möblierung, Qualität der Wege, Inszenierung der Wege*	*Attraktive Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen ausbauen (befestigen, beleuchten, etc.)*	
 *Innerörtliches Leitsystem*	*Hauptfußwegeverbindungen definieren* *Wegweisungskonzept erstellen*	*Innerörtliche Wegweisung und taktiles Leitsystem einrichten*	

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) ist ein Netzwerk aus Kommunen, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in ihren Gebietskörperschaften fördern und damit eine Mobilitätswende herbeiführen möchten. Die Unterstützung der Kommunen erfolgt durch die drei regionalen Koordinierungsstellen des ZNM.

Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. der

Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche ist dazu notwendig.

Die zielführende Strategie hierzu ist das Kommunale Mobilitätsmanagement. Das Kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, für die Verkehrserzeugenden und Verkehrsteilnehmenden nachhaltige Mobilitätsangebote sowie verkehrssparende Raumstrukturen zu schaffen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess, in der Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit, des Bürger*innendialogs und des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie zusammengeführt (kommunales Mobilitätkonzept) und realisiert werden.

Die Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützen die Mitgliedskommunen bei der Initiierung des Kommunalen Mobilitätsmanagements mit einem Erstgespräch, mit der Beratung zu der verwaltungsinternen Prozessgestaltung, mit der Vernetzung mit anderen Kommunen, mit Fortbildungen und mit konkreten Angeboten zu zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen.

Mit den Fußverkehrs-Checks soll in den entsprechenden Kommunen bei allen relevanten Akteuren die Sensibilität für das wichtige Thema „Fußverkehr“ erhöht werden und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger angestoßen werden. Darüber hinaus helfen die Fußverkehrs-Checks dabei, in den teilnehmenden Kommunen die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu verstetigen sowie gleichzeitig die Politik, weitere Akteure und Institutionen und natürlich Bürger*innen einzubinden.

Mitgliedschaft der Gemeinde Marienheide

Mit dem Beitritt der Gemeinde Marienheide in das Zukunftsnetz Mobilität NRW 2019 wurden verwaltungsintern erste mögliche Handlungsfelder zusammengetragen und das politische Signal vermittelt, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Marienheide zu fördern.

Bei den Fußverkehrschecks sowie den zugehörigen Workshops waren zahlreiche Vertreter*innen aus Bürgerschaft, Verwaltung und Kommunalpolitik eingebunden. Nicht zuletzt durch die Teilnahme des Bürgermeisters Stefan Meisenberg wurde signalisiert, dass das Thema Fußverkehr ein politisch relevantes ist. Die Federführung lag bei dem Fachbereich VI „Gemeindeentwicklung“, dessen Leiter Herr

Dreiner im Gesamtprozess intensiv eingebunden war. Seine Mitarbeiterin Frau Schulze, die zudem ausgebildete Mobilitätsmanagerin und Ansprechpartnerin für das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist, hat das Projekt zentral gesteuert.

Die Gemeinde Marienheide baut seit dem Beitritt ins „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ sukzessive ein kommunales Mobilitätsmanagement auf, was auch durch die Ausbildung von Frau Schulze zur Mobilitätsmanagerin verdeutlicht wurde (s. oben). In 2020 wurde zudem bereits ein Klimabeirat gegründet, welcher sich aus Vertreter*innen der Politik, der Verwaltung sowie aus Bürger*innen zusammensetzt. Aus diesem Beirat heraus gründeten sich drei Arbeitsgruppen, eine davon ist die AG Mobilität. Diese AG gilt kreisweit als sehr wichtig und vorbildlich.

Ein weiterer wichtiger Schritt hin zum kommunalen Mobilitätsmanagement ist zudem die Einrichtung von Mobilstationen und die kreisweite Koordination hierzu. Nicht zuletzt der zu diesem Thema durchgeführte verwaltungsinterne Workshop hat in der Verwaltung gezeigt, dass das Thema Mobilität ein Querschnittsthema darstellt.

Die zukünftigen Vorhaben der Gemeinde, ein Mobilitätsleitbild unter intensivem Einbezug der Politik und der BürgerInnen zu entwickeln, macht deutlich, dass Marienheide eine Vorreiterrolle unter den ländlichen Kommunen in Sachen Mobilitätswende einnimmt.

Ein Prozess des Umdenkens in der Gemeindeverwaltung und in der Politik, Marienheide in Richtung eines verstärkten Handelns hin zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln, setzt zunehmend ein und schafft somit Schritt für Schritt die Grundlage für eine kommunale Mobilitätswende. Die gewonnen Erkenntnisse aus den Fußverkehrs-Checks sollen bei der konkreten Maßnahmenentwicklung für die Gestaltung vor Ort maßgeblich berücksichtigt werden.

6 Zusammenfassung und Fazit

Die Gemeinde Marienheide hat in ihrer Bewerbung das Ziel formuliert, das Verkehrsangebot für zu Fuß Gehende in Marienheide zu verbessern, und möchte damit auch den lokalen Einzelhandel und den ÖPNV stärken. Gute Ansätze zur Förderung des Umweltverbundes sind bereits vorhanden: Die städtebauliche Aufwertung der Ortsmitte im Zuge des Verkehrskonzeptes und des ISEK mit der Umwandlung von drei Kreuzungen in Kreisverkehre mit Fußgängerüberwegen ist ein gutes Beispiel für eine barrierefreie Führung für Fußgänger mit Vorrang.

In den Fußverkehrs-Checks sollten ergänzend zum ISEK insbesondere die Wegeverbindungen im Ortskern mit den Hauptzielen Bahnhof, Einzelhandel, Schulzentrum und Rathaus betrachtet werden. Hervorragende städtebauliche Voraussetzungen für den Fußverkehr weist der Ortskern Marienheide durch die Anbindung an den SPNV auf: Der Bahnhof liegt in Fußentfernung zum Zentrum von Marienheide. Diesen Vorteil sollte die Gemeinde Marienheide deutlicher in Wert setzen: Hauptachsen des Fußverkehrs sollten definiert und durchgängig eine barrierefreie und attraktive Infrastruktur aufweisen, nicht nur auf den Strecken, auch an den Knotenpunkten. Diese Achsen sollten auch für Ortsfremde sichtbar gemacht werden, möglichst durch ein innerörtliches Leitsystem.

Dieses zu definierende zentrale Fußwegenetz und auch die wichtigen Schulwege sollten durchgängig barrierefrei nutzbar sein. Heute sind an einigen Stellen die Nebenanlagen nicht durchgängig fortgeführt und enden teilweise abrupt. Kurzfristig sollten die Netzlücken durch Markierungen, bauliche Abgrenzungen und barrierefreie Zugänge überbrückt werden, mittel- bis langfristig muss hier ein Ausbau erfolgen.

Bezüglich der Flächengerechtigkeit sind in Marienheide insbesondere die Straßenzüge anzusprechen, die durch niveaugleiche oder fehlende Nebenanlagen charakterisiert sind. Diese Wohnstraßen ohne benutzbare Gehwege, die den Fußverkehr faktisch auf die Fahrbahn zwingen, sollten aufgrund ihrer Funktion und ihrer bereits heute attraktiven Gestaltung als Verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325.1) ausgewiesen werden, damit zu Fuß Gehende ein Nutzungsrecht auf der gesamten Straßenbreite erhalten.

Auf den Begehungen wurden darüber hinaus aber auch weitere Fragestellungen, die das innerörtliche Gesamtverkehrssystem betreffen, z.T. sehr intensiv diskutiert, wie z.B. die Einrichtung eines Einbahnstraßensystems im Kernort. Diese Diskussionen sollten im Rahmen eines

Mobilitätskonzeptes thematisiert und die Varianten im Hinblick auf ihre Vor- und Nachteile bewertet werden. Die Empfehlungen der Fußverkehr-Checks vor allem im Hinblick auf die Definition von Hauptfußwegeachsen und die Sicherung von Schulwegen sollten in das Mobilitätskonzept integriert werden.

Schließlich war auch in Marienheide das Elterntaxi ein intensiv diskutiertes Thema. Vielleicht kann hier das Schulische Mobilitätsmanagement Verbesserungen erwirken, indem zusammen mit Schülerinnen und Schülern, dem Lehrpersonal und der Verwaltung Bausteine zur Förderung des eigenständigen und sicheren Schulweges erarbeitet und angewandt werden. Es konnte der Eindruck gewonnen werden, dass sich die Gesamtschule Marienheide für eine Erprobung durchaus eignen könnte und die Bereitschaft für eine Umsetzung vorhanden ist. Hier bietet das Zukunftsnetz Mobilität NRW der Gemeinde Marienheide als Mitgliedskommune Unterstützungsmöglichkeiten über den Fußverkehrs-Check hinaus.

Insgesamt haben die Fußverkehrs-Checks in Marienheide das Ziel, durch Partizipation ein stärkeres Bewusstsein für den Fußverkehr in der Politik, Verwaltung und Bürger*innenschaft zu schaffen, befördert und man darf gespannt sein auf die Umsetzung der rund 38 Maßnahmenempfehlungen.

7 Quellen

AGFK BW: AGFK-Faktenblatt 04: Querungshilfen für den Fußverkehr. Januar 2020

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu §§ 39 bis 43 unter Absatz 1.2: http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen am 21.01.2021

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.: Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Krefeld 2009

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Köln, 2001 enthalten in der EFA. Köln, 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Köln 2010

FUSS e.V.: Parken auf Gehwegen: Problematik – Rechtslage – Handlungsbedarf. Berlin 2021

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Unfallforschung der Versicherer: Untersuchungen zur Sicherheit von Zebrastreifen. Unfallforschung kompakt. Berlin 2013

Land Nordrhein-Westfalen: Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Düsseldorf 2012

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen 2012

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Empfehlungen zum Einsatz und

zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 2002

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Ministerialerlass zur Neufassung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001). Düsseldorf 2002, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1

Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Köln 2018

Internetquellen:

Der Westen 10.06.2021: https://www.derwesten.de/staedte/Marienheide/Marienheide-stadt-nrw-oberbuergermeister-thomas-kufen-mobilitaet-id232507885.html

Gemeinde Marienheide vom 04.08.2021: https://www.Marienheide.de/leben/mobilitaet/fussgaenger_innen/fussverkehrs_check.de.jsp

WAZ 17.08.2021: https://www.waz.de/staedte/Marienheide/fussverkehrs-check-das-stoert-fussgaenger-in-Marienheide-id233074381.html

Unfallgeschehen: https://unfallatlas.statistikportal.de/

Rollstuhlgerechte Orte in Marienheide: https://wheelmap.org/