VIA Planungsbüro
Verkehrsplanung
Mobilitätsforschung
Kommunalberatung

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2022

Stadt Sprockhövel

Abschlussbericht

im Auftrag des
Zukunftsnetz Mobilität NRW

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Stadt SPROCKHÖVEL

ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

Köln, im Januar 2023

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2022

Stadt Sprockhövel

Zukunftsnetz Mobilität NRW, Rheinland

Geschäftsstelle

Glockengasse 37 - 39

50667 Köln

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Ansprechpartner Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr:
Ulrich Hornig
Mail: hornig@vrr.de
Tel.: 0209/1584-171

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

Kathrin Krienke

Kirsten Niklas

Joel Kruber

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

20. Januar 2023

Inhaltsverzeichnis

1 Zielsetzung 7

2 Ausgangslage in Sprockhövel 11

3 Veranstaltungen in Sprockhövel 14

3.1 Interner Starter-Termin 14
3.2 Auftakt-Workshop 22
3.3 Erste Begehung 29
3.4 Zweite Begehung 33
3.5 Abschluss-Workshop 34

4 Maßnahmenempfehlungen 37

4.1 Verkehrssicherheit 37
4.2 Barrierefreiheit der Fußwegebeziehungen 49
4.3 Aufenthaltsqualität und Attraktivität 59
4.4 Schulisches Mobilitätsmanagement 62
4.5 Maßnahmenkataster für infrastrukturelle Maßnahmen 66

5 Empfehlungen zur Umsetzung 69

6 Zusammenfassung und Fazit 76

7 Quellen und Literatur 78

8 Anhang 81

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2022 8

Abbildung 1-2: Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2022 9

Abbildung 1-3: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2022 10

Abbildung 2-1: Info zum Fußverkehrs-Check auf der Internetseite der Stadt Sprockhövel (l) sowie im Aushang vorm Rathaus (r) 13

Abbildung 2-2: Pressebericht zum Fußverkehrs-Check in Sprockhövel (l) Info aus dem Seniorenbeirat (r) 13

Abbildung 3-1: Urkundenübergabe in Sprockhövel 14

Abbildung 3-2: Untersuchungsraum Stadt Sprockhövel Haßlinghausen 16

Abbildung 3-3: Untersuchungsraum Stadt Sprockhövel Niedersprockhövel 17

Abbildung 3-4: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2017 - 2021 im Untersuchungsgebiet Sprockhövel Haßlinghausen 18

Abbildung 3-5: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2017 - 2021 im Untersuchungsgebiet Sprockhövel Niedersprockhövel 19

Abbildung 3-6: Verkehrsbelastungsdaten Sprockhövel Haßlinghausen 20

Abbildung 3-7: Verkehrsbelastungsdaten Sprockhövel Niedersprockhövel 21

Abbildung 3-8: Auftaktveranstaltung in Sprockhövel 23

Abbildung 3-9: Mitschriften der Diskussionen im Auftaktworkshop zu den Routenvorschlägen in Niedersprockhövel 26

Abbildung 3-10: Mitschriften der Diskussionen im Auftaktworkshop zu den Routenvorschlägen in Haßlinghausen 27

Abbildung 3-11: Begehung Route 1 Niedersprockhövel 27

Abbildung 3-12: Begehung Route 2 Haßlinghausen 28

Abbildung 3-13: Pressebericht Ruhrkanalnews vom 22. August 2022 (l) und der Westdeutschen Zeitung (r) 29

Abbildung 3-14: Eindrücke von der ersten Begehung 30

Abbildung 3-15: Eindrücke von der zweiten Begehung 33

Abbildung 3-16: Abschluss-Workshop 34

Abbildung 3-17: Pressemitteilung zum Abschlussworkshop 36

Abbildung 4-1: Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in Sprockhövel 37

Abbildung 4-2: Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern 38

Abbildung 4-3: Musterlösung: Abmessungen einer Querungshilfe 39

Abbildung 4-4: Lichtsignalanlage in Haßlinghausen.....39

Abbildung 4-5: Fußverkehrs-Vorrang im Kreisverkehr 40

Abbildung 4-6: Kreisverkehr Bahnhofstraße / Wuppertaler Straße / Hauptstraße ..41

Abbildung 4-7: Querungsstelle Hauptstraße am Kirchplatz, Niedersprockhövel.....42

Abbildung 4-8: Querungsstellen mit verblasster Roteinfärbung wird intuitiv als gesichert und mit Vorrang wahrgenommen (Hauptstraße, Niedersprockhövel) 44

Abbildung 4-9: Beispiel einer linearen Querungshilfe in Bergisch Gladbach 45

Abbildung 4-10: erzwungene Fahrbahnbenutzung durch zu schmale Gehwege.....45

Abbildung 4-11: Erweiterung der Nebenanlage durch Markierung und Durchfahrsperren in Köln 46

Abbildung 4-12: Ansatz eines markierten Gehwegs auf dem Parkplatz hinter dem Rathaus in Haßlinghausen.....47

Abbildung 4-13: gesicherter Gehweg auf Parkplätzen 47

Abbildung 4-14: angehobene Gehwegüberfahrt 48

Abbildung 4-15: Formen der Mobilitätseinschränkung 49

Abbildung 4-16: Soll-Gehwegbreiten 50

Abbildung 4-17: . . . werden oft nicht erreicht.....51

Abbildung 4-18: Gehwegparken auf der Friedrichstr. engt die Gehwegbreite ein.....52

Abbildung 4-19: Barrieren im Straßenraum.....52

Abbildung 4-20: Außengastronomie und Multifunktionsfläche auf ehemaligen Kfz-Stellflächen (links Essen Holsterhausen; rechts Engelskirchen).....53

Abbildung 4-21: verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten bei Gehbahnen.....54

Abbildung 4-22: links: nicht barrierefreie Ein-/Ausfahrt in Haßlinghausen 54

Abbildung 4-23: Mittelstraße / Dorfstraße in Haßlinghausen.....55

Abbildung 4-24: Differenzierte Bordhöhen in Niedersprockhövel 56

Abbildung 4-25: Sperrpfosten sind oft kaum zu sehen.....56

Abbildung 4-26: markierter Sperrpfosten auf Radroute in Engelskirchen 57

Abbildung 4-27: öffentlich zugängliche barrierefreie Toilette am ZOB in Niedersprockhövel 58

Abbildung 4-28: Internetseite mit rollstuhlgerechten Orten für links Niedersprockhövel und rechts haßlinghausen....58

Abbildung 4-29: Sitzmöbel mit hoher Aufenthaltsqualität in Haßlinghausen....59

Abbildung 4-30: Beispiele Sitzgelegenheiten....60

Abbildung 4-31: „Stadt-Terrassen“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW 61

Abbildung 4-32: Spielgeräte im Straßenraum....61

Abbildung 4-33: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW 63

Abbildung 4-34: Beschilderungen von Hol- und Bringezonen in Bottrop 64

Abbildung 4-35: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet 65

Abbildung 4-36: Ausschnitt Maßnahmenkataster....66

Abbildung 4-37: Maßnahmenposter zu der Begehung im Untersuchungsgebiet Niedersprockhövel 67

Abbildung 4-38: Maßnahmenposter zu der Begehung im Untersuchungsgebiet Haßlinghausen 68

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1: Ausgangslage in der Stadt Sprockhövel....12

Tabelle 5-1: Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit 70

Tabelle 5-2: Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit....72

Tabelle 5-3: Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität....73

1 Zielsetzung

Bedeutung der Fußverkehrs-Checks

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

Mittlerweile wurden seit 2019 in 34 Städten und Gemeinden die Fußverkehrs-Checks in Nordrhein-Westfalen erfolgreich durchgeführt. Um die Ziele, die Methodik und die Umsetzung der Fußgängerförderung in den Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW stärker 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 wurden auch im Rahmen 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 „Fußverkehrscheck 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 die Basis jeglicher Mobilität und sollte hinsichtlich der Flächen- und Zeitgerechtigkeit, sowie insgesamt der Wertigkeit stärker in den Fokus der Verkehrsplanung gestellt werden.

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

Fußverkehrs-Checks in NRW 2022

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

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

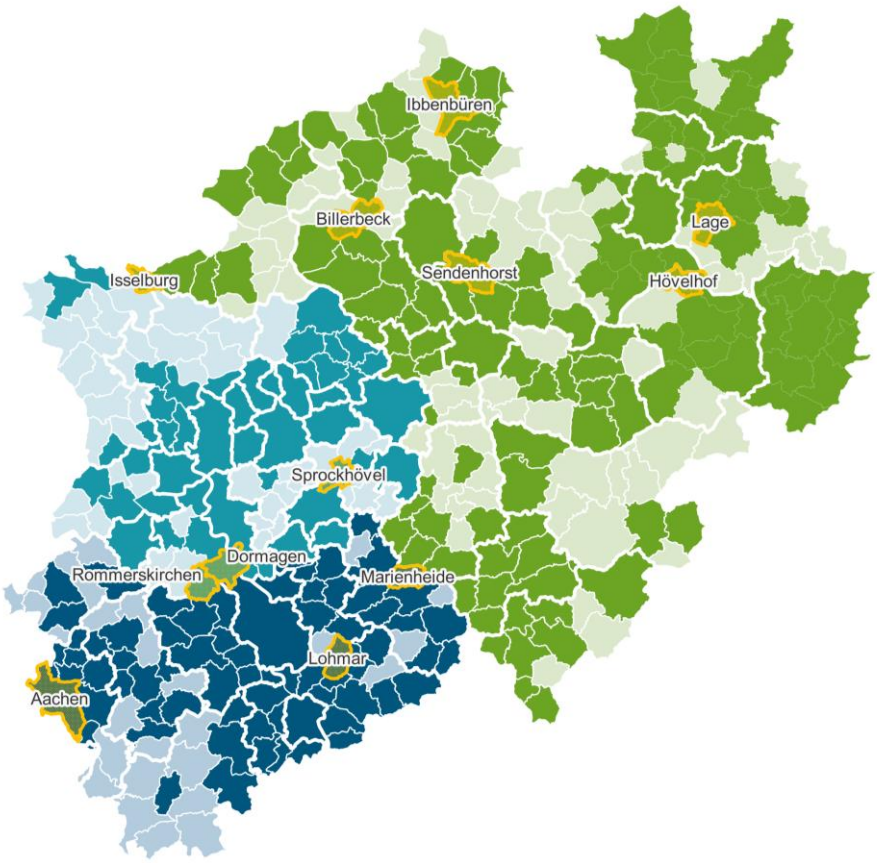
Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus dem Auftaktgespräch 2022

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, 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

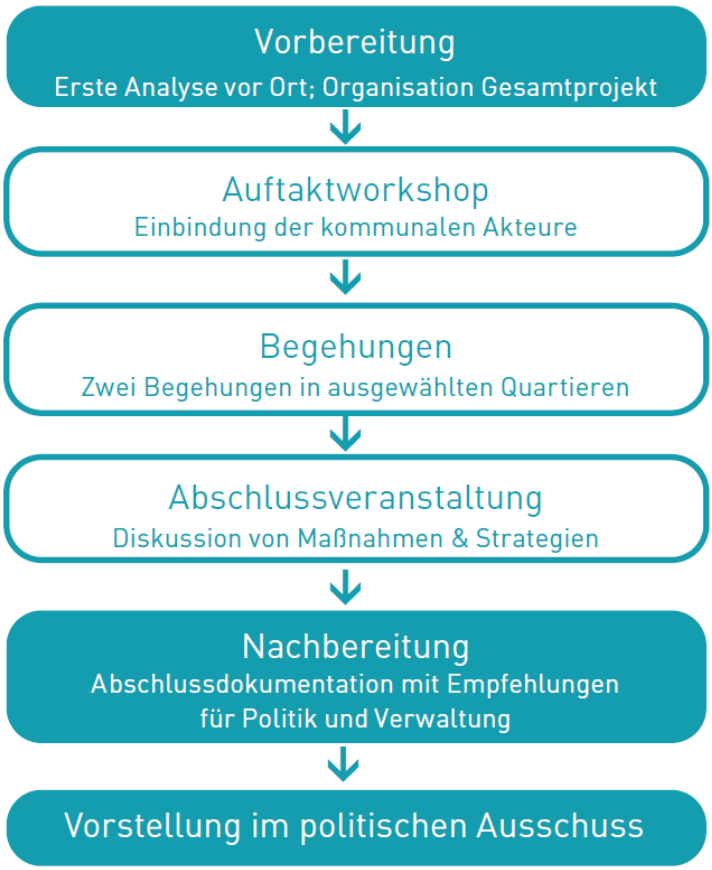
Die Methodik wurde für NRW über den Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks[2] weitgehend definiert. In jeder Kommune fanden in der Regel sechs Termine statt:

- interner Startertermin mit der Verwaltung der Modellkommune
- Auftaktveranstaltung als öffentlich beworbene Bürgerveranstaltung
- zwei Begehungen vor Ort mit Bürgerinnen und 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 erst 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 Stadt Sprockhövel sollen im Folgenden beschrieben werden. Alle Veranstaltungsformate konnten in Sprockhövel als Präsenzveranstaltung durchgeführt werden.

2 Ausgangslage in Sprockhövel

Die Stadt Sprockhövel hat als kreisangehörige Stadt des Kreises Ennepe-Ruhr 24.702 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand: 12/2020) und umfasst eine Fläche von 47,8 km^2.

Die Verkehrsführungen sind aufgrund der Topographie und der sechs teils weit auseinanderliegenden Ortsteile in Sprockhövel bisher vor allem auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Aus diesen Gründen ist es für die Stadt Sprockhövel umso wichtiger, nachhaltige Mobilität wie den Fußverkehr als die Platz sparende und klimafreundlichste Form der Fortbewegung in der Stadt zu stärken.

Obwohl sich die Stadt als Einsteiger in der Fußverkehrsförderung sieht, wurden bereits verschiedene Einzelmaßnahmen sowie strukturelle Maßnahmen zur Berücksichtigung des Fußverkehrs angestoßen.

Eine wichtige derzeit durchgeführte Maßnahme ist beispielsweise die Umsetzung des integrierten Handlungskonzeptes in Haßlinghausen.

Zukünftig stehen größere Veränderungen in Niedersprockhövel an, da hier nach Fertigstellung der Umgehungsstraße, die Hauptstraße in Ihrer Hierarchie herabgestuft wird und so größere (Um-)Gestaltungspielräume hinsichtlich der Stärkung des Fußverkehrs entstehen.

Als Motivation für die Teilnahme am Fußverkehrs-Check sind unter anderem das partizipative Beteiligungsverfahren mit den Bürgerinnen und Bürgern und anwohnenden als Alltagsexpertinnen und -experten zu nennen. Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks sollen im Integrierten Mobilitätskonzept (Erstellung: 2022/2023) übernommen werden.

Das Untersuchungsgebiet der Fußverkehrs-Checks konzentriert sich entsprechend der Bewerbung der Stadt Sprockhövel auf die Ortsteile Haßlinghausen und Niedersprockhövel.

Die folgende Tabelle stellt die Ausgangssituation aus der Bewerbung der Stadt Sprockhövel dar. Sie gibt unter anderem die vorhandenen Ansätze zur Fußverkehrsförderung in der Stadt Sprockhövel sowie zu den gewünschten thematischen Schwerpunkten der Fußverkehrs-Checks wieder:

Tabelle 2-1: Ausgangslage in der Stadt Sprockhövel

Basiskennziffern	• Einwohner: 24.702 (12/2020) • Fläche: 47,8 km²
Entwicklungsstufe Fußverkehrsförderung	• 17 % Modal Split (Kreiswert, 2014) • Einsteiger Kommune in der Fußverkehrsförderung
Aktivitäten zum Thema Fußverkehr	• Umsetzung Integriertes Handlungskonzept Ortsteil Haßlinghausen • Maßnahmen zur Verbesserung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußverkehr entlang der stark vom Kfz-Verkehr geprägten Mittelstraße (Geschäftsstraße) • Verbesserung Barrierefreiheit hinsichtlich Topographie, Zugängen zu Ladenlokalen und ÖPNV • Geplant: Integriertes Mobilitätskonzept für das gesamte Stadtgebiet • Geplant (2023): Integrierte Handlungsstrategie für Ortskern Niedersprockhövel mit Fokus auf zukünftige Umgestaltung des Verkehrsraums der Hauptstraße (diese wird durch Neubau Umgehungsstraße herabgestuft und soll umgestaltet werden)
Motivation zur Teilnahme	• Durch Topographie und Stadtstruktur starke MIV-Prägung, doch demografischen Wandel erfordert Blick auf Barrierefreiheit • Deutliche Defizite im Hinblick auf Barrierefreiheit • Belange von Fußverkehr sollen bei Planungs- und Umgestaltungsmaßnahmen stärker in den Blick genommen werden • Erkenntnisgewinn auf Problemlagen der Anwohnenden • Impulse durch FVC sollen in den aktuell laufenden Prozess der Barrierefreiheit einfließen • Erste Erkenntnisse und Maßnahmen, welche dann in die Strategie für Niedersprockhövel einfließen
Thematische Schwerpunkte	• Aufenthaltsqualität und Attraktivität (Minderung der trennenden Wirkung der Hauptstraßen) • Barrierefreiheit
Untersuchungsgebiet	• Haßlinghausen: Mittelstraße (Fokus Gestaltung & Aufenthaltsqualität) • Niedersprockhövel: Hauptstraße und Bereich um den ZOB (Fokus Barrierefreiheit)

Presse und Medienarbeit

Auf der Webseite und am Rathaus der Stadt wurde die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks 2022 in Sprockhövel kommuniziert und zur Beteiligung an den öffentlichen Veranstaltungen aufgerufen.

Abbildung 2-1: Info zum Fußverkehrs-Check auf der Internetseite der Stadt Sprockhövel (l) sowie im Aushang vorm Rathaus (r)

Höhere Aufenthaltsqualität, nachhaltigere Fortbewegung: Sprockhövel macht den „Fußverkehrs-Check 2022“

28.04.2022

Gruppenfoto (v.l.n.r.): Prof. Dr. Rainer Bovermann (Landtagsabgeordneter), Alexander Karsten (2. Stellv. Bürgermeister), NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes, Torsten Schulte (1. Stellv. Bürgermeister), Marion Prinz (3. Stellv. Bürgermeisterin), Bürgermeisterin Sabine Noll, Susanne Görner (Fachbereichsleitung Planen, Umwelt, Bauen, Wohnen), Ulrich Hornig (Zukunftsnetz Mobilität NRW) und Rabea Heyer (Sachgebiet Planen und Umwelt)

Es ist die einfachste und umweltfreundlichste Fortbewegungsart der Welt – deshalb soll das Zufußgehen in Sprockhövel nun mehr Aufmerksamkeit bekommen. Beim landesweiten Wettbewerb um einen professionellen „Fußverkehrs-Check“ wurde Sprockhövel vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW als eine von zwölf Kommunen ausgewählt. Dazu hat Verkehrsministerin Ina Brandes der Bürgermeisterin Sabine Noll heute (27. April) persönlich gratuliert und ihr die Teilnahme- Urkunde übergeben.
„Zufußgehen hält fit und ist gut fürs Klima“, so Verkehrsministerin Ina Brandes. „Um sicher und bequem zur Arbeit, in die Schule oder zum Einkaufen zu gehen, brauchen wir fußgängerfreundlich gestaltete Wege

Quelle: https://www.sprockhoevel.de/aktuelles/detail-seite/hoehere-aufenthaltsqualitaet-nachhaltigere-fortbewegung-sprockhoevel-macht-den-fussverkehrs-check-2022

Auch in der Presse sowie an die entsprechenden Stellen in der Verwaltung wurde das Projekt kommuniziert.

Abbildung 2-2: Pressebericht zum Fußverkehrs-Check in Sprockhövel (l) Info aus dem Seniorenbeirat (r)

Stadt Spiegel

E-Paper Über uns Zustellung Hilfe Mediadaten Sprockhövel Anmelden Registrieren

START RUBRIKEN TERMINE SCHNAPPSCHÜSSE SPORTPLATZREPORTER ANZEIGEN

NACHHALTIG UND GESUND: ZU FUSS UNTERWEGS SEIN

Check den Fußgänger

Was die Beatles mit ihrem legendären Foto auf der Abbey Road können, das passt auch zu Sprockhövel. Fußgänger Lucas Kemna ist auf dem Zebrastreifen unterwegs. Foto: Pielorz • hochgeladen von Dr. Anja Pielorz

Das liebste Kind der Deutschen ist das Auto. Vielleicht gehört dieser Satz bald in die Mottenkiste, denn in Sachen Mobilität geht richtig etwas ab. An der Spitze der Neuerungen stehen nicht mehr Daniel Düsentrieb und PS-starke Motoren, sondern Fragen zur Nachhaltigkeit und die beste Ökobilanz. Die nachhaltigste Art der Fortbewegung ist der Fußverkehr und um den geht es beim „Fußverkehrs-Check“. Sprockhövel ist eine von zwölf Kommunen, die vom Landesverkehrsministerium NRW und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW

slack
Das Toolkit für das digitale Büro

ST. JOSEF · 16. August 2022

Fußverkehrs-Check

Info aus dem Seniorenbeirat der Stadt Sprockhövel

Fußverkehrs-Check in Haßlinghausen und Niedersprockhövel

Unser Gemeindemitglied Jolanta Nüllig vertritt die kath. Kirchengemeinden St. Januarius und St. Josef als stimmberechtigtes Mitglied in den Sitzungen des Seniorenbeirats der Stadt Sprockhövel.

In der letzten Sitzung am 15.08.2022 hat sie die Einladung erhalten, möglichst zusammen mit weiteren Gemeindemitgliedern am Fußverkehrs-Check in Haßlinghausen und Niedersprockhövel teilzunehmen. Denn es ist ein Anliegen unserer politischen Gemeinde Sprockhövel, zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern „die Situation der Fußgängerinnen und Fußgänger unter die Lupe“ zu nehmen und Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten.

Folgender Ablauf ist vorgesehen:

Mittwoch, 17.08.2022 von 18:30 Uhr bis 20:30 Uhr
Auftakt-Workshop **im Foyer der Glückauf-Halle** in Niedersprockhövel, (Dresdener Straße 11)
- Keine Anmeldung erforderlich -

Dienstag, 23.08.2022 ab 17:00 Uhr
Begehung in **Niedersprockhövel**
- begrenzte Teilnehmerzahl, Anmeldung beim Auftakt-Workshop erforderlich -

Dienstag, 30.08.2022 ab 17:00 Uhr
Begehung in **Haßlinghausen**
- begrenzte Teilnehmerzahl, Anmeldung beim Auftakt-Workshop erforderlich -

Weitere Informationen entnehmen Sie bitte der **Original-Einladung der Stadt Sprockhövel** (PDF-Datei).

J. Nüllig

Fußverkehrs-Checks NRW

Einladung zum Auftaktworkshop

Sprockhövel macht beim landesweiten Fußverkehrs-Check mit

Aus dem Einladungsflyer der Stadt Sprockhövel

Quellen: https://www.lokalkompass.de/sprockhoevel/c-politik/check-den-fussgaenger_a1722034
https://www.ppherbede.de/2022/08/16/fu%C3%9Fverkehrs-check/

3 Veranstaltungen in Sprockhövel

Der Ansprechpartnerin für die Fußverkehrs-Checks in der Stadt Sprockhövel war Frau Rabea Heyer aus dem Sachgebiet Planen und Umwelt.

Am 28. April 2022 hat Verkehrsministerin Ina Brandes der Sprockhöveler Bürgermeisterin Sabine Noll persönlich gratuliert und ihr die Teilnahme Urkunde übergeben.

Abbildung 3-1: Urkundenübergabe in Sprockhövel

Fotoquelle: Stadt Sprockhövel

3.1 Interner Starter-Termin

Am 10. Mai 2022 fand ein verwaltungsinterner digitaler Startertermin statt. Frau Bürgermeisterin Noll begrüßte die Teilnehmenden aus den verschiedenen Bereichen der Stadt Sprockhövel, des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und des Planungsbüros VIA eG. Sie berichtete mit großer Freude über die Fördermittelzusage und die Auswahl der Stadt Sprockhövel für die Fußverkehrs-Checks 2022. Mobilität im Allgemeinen sei nicht nur in Sprockhövel ein viel betrachtetes Thema und gerade der Fußverkehr werde nicht immer in ausreichendem Maße berücksichtigt. Die Bürgermeisterin unterstrich ihre Unterstützung für das Projekt Fußverkehrs-Checks in Sprockhövel.

Anschließend folgte eine Begrüßung durch Frau Görner (Fachbereich IV.1). Sie erläuterte die planerischen Grundlagen sowie die bestehenden und geplanten integrierten Handlungskonzepte für die beiden Untersuchungsräume Haßlinghausen und Niedersprockhövel. Die Mittelstraße in Haßlinghausen soll umgebaut werden, da sie in Teilen nicht barrierefrei ist und auch die Aufenthaltsqualität dort noch gesteigert werden kann. In Niedersprockhövel soll der Busbahnhof und dessen Umgebung zukünftig barrierefrei umgebaut werden, da dieser aufgrund der Pflasterung nicht barrierefrei zugänglich ist. Die Hauptstraße, die durch Niedersprockhövel führt und auf der sich viele Geschäfte befinden, ist derzeit noch als Landesstraße klassifiziert und weist eine hohe Verkehrsbelastung auf. Eine Ortsumgehung (L70n) ist derzeit im Bau, bis zur Fertigstellung wird es jedoch noch etwas dauern. In Niedersprockhövel rechnet die Verwaltung daher mit einer reduzierten Verkehrsbelastung nach Fertigstellung der L70n. Ziel sei hier ebenfalls nach Möglichkeit die Gehwege zu verbreitern und die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Herr Hornig, Zukunftsnetz Mobilität NRW, erläuterte anschließend die Fußverkehrs-Checks sowie deren organisatorischen Rahmen. Er untermauert die Bedeutung und Notwendigkeit einer Verkehrswende und merkt an, dass die Fußverkehrsförderung deshalb von großer Bedeutung sei. Obwohl alle zu Fuß gehen, habe das Thema noch nicht den Stellenwert, den es braucht. Herr Hornig stellte die Ziele der Fußverkehrs-Checks vor.

Folgend stellten Frau Krienke und Frau Niklas, Planungsbüro VIA eG, das Planungsbüro und seine Projektbearbeiter*innen kurz vor. Sie erläuterten anhand einer Kurzpräsentation den organisatorischen und zeitlichen Ablauf der Fußverkehrs-Checks in Sprockhövel sowie erste Analyseergebnisse.

Auch die Schwerpunkte aus der Bewerbung der Stadt Sprockhövel für die Fußverkehrs-Checks 2022 wurden erläutert.

Die gesetzten Schwerpunkte sind:

- die Aufenthaltsqualität und Attraktivität
- und die Barrierefreiheit.

Untersuchungsraum

Die folgende Karte zeigt die Untersuchungsräume in Sprockhövel in der Übersicht:

Abbildung 3-2: Untersuchungsraum Stadt Sprockhövel Haßlinghausen

Abbildung 3-3: Untersuchungsraum Stadt Sprockhövel Niedersprockhövel

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 3-4: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2017 - 2021 im Untersuchungsgebiet Sprockhövel Haßlinghausen

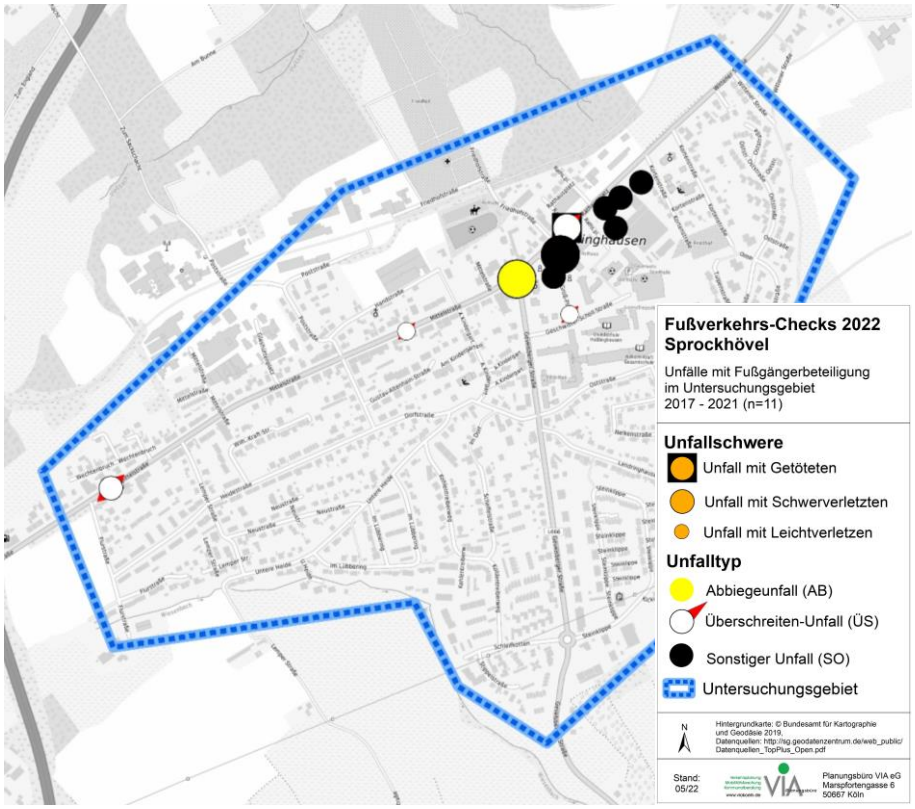
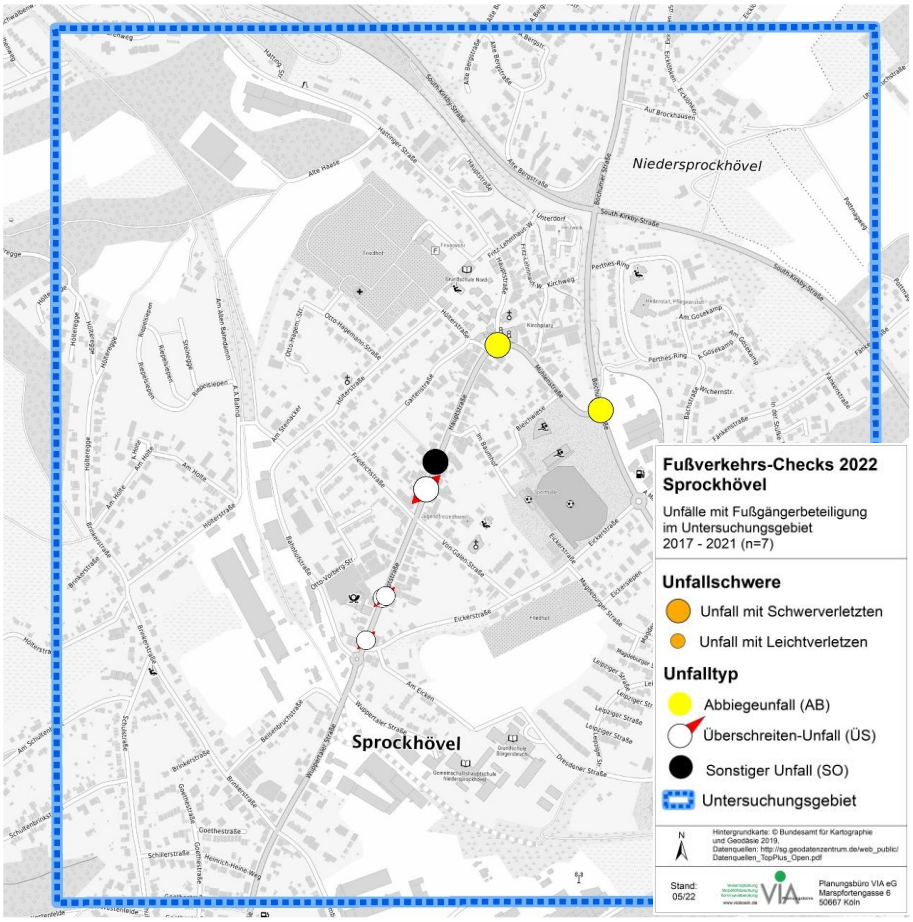


Abbildung 3-5: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2017 - 2021 im Untersuchungsgebiet Sprockhövel Niedersprockhövel



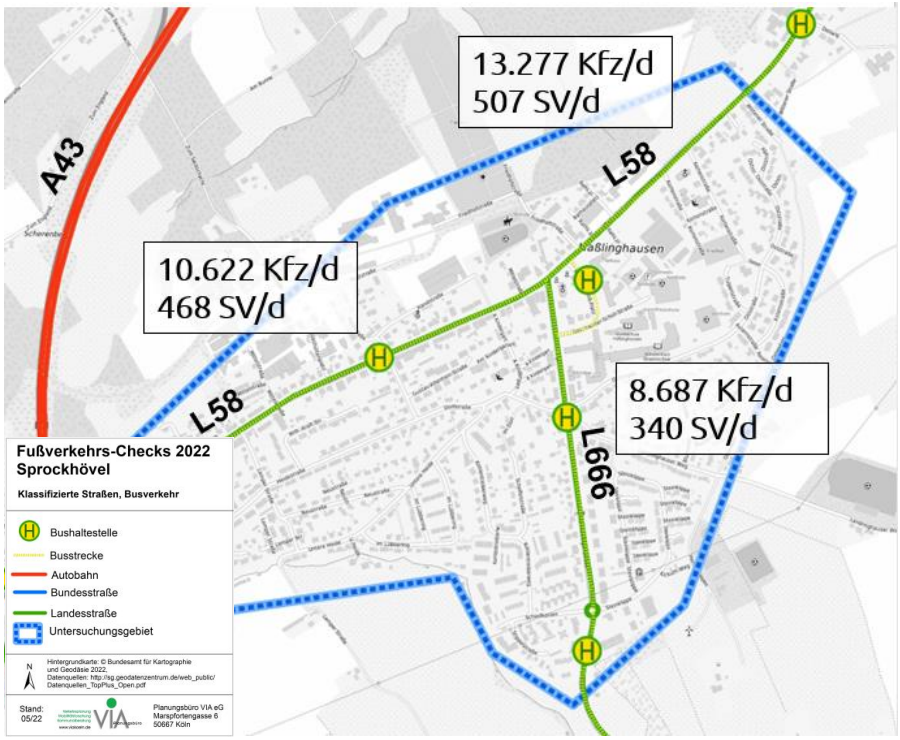
Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet elf Unfälle in fünf Jahren in Haßlinghausen und sieben Unfälle in fünf Jahren in Niedersprockhövel mit Personenschaden polizeilich registriert worden. Einige davon mit Schwerverletzten, die meisten jedoch mit leichtverletzten Personen. Insbesondere entlang Mittelstraße/Rathausplatz (Haßlinghausen) sind einige Sonstige Unfälle und in Niedersprockhövel alle Überschreiten-Unfälle entlang der Hauptstraße verortet.[3]

3 Sonstiger-Unfall laut Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (MUko): Unfall, der sich keiner anderen Unfallkategorie zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parken untereinander, Hindernis auf der Fahrbahn.

Überschreiten-Unfall laut Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (Muko): Unfall, der durch einen Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug ausgelöst wurde - sofern das Fahrzeug nicht soeben abgebogen ist

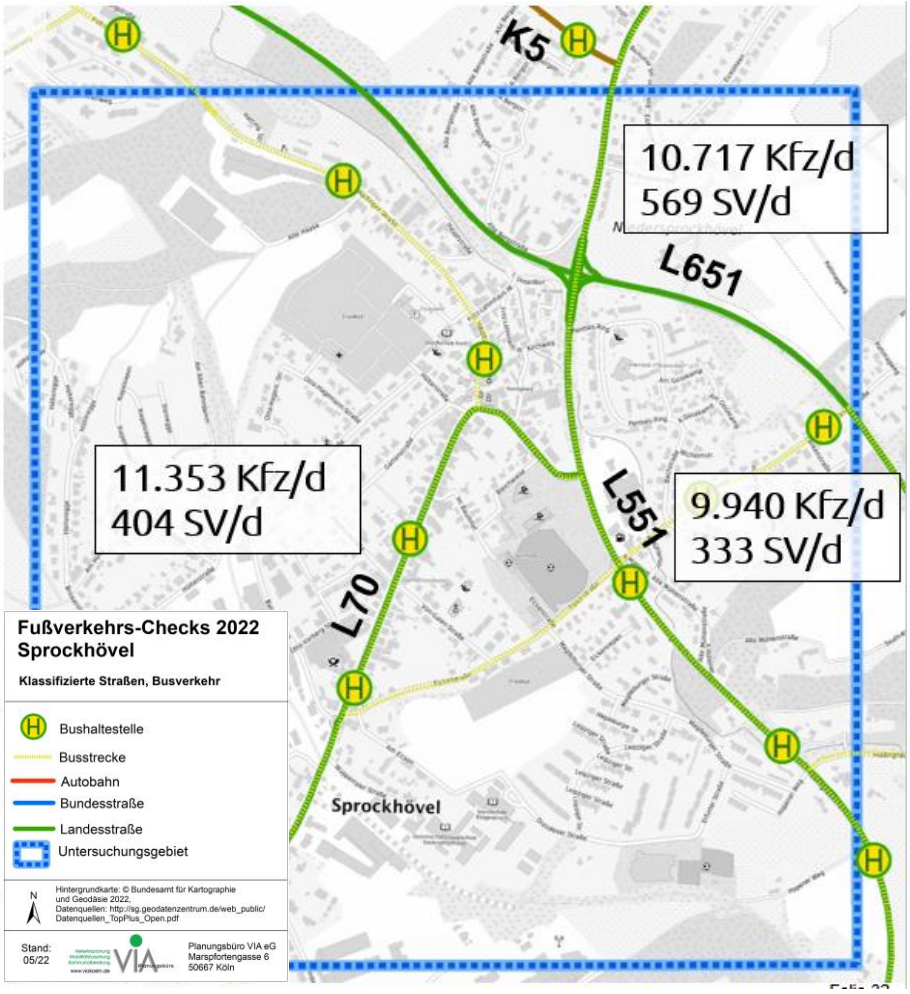
Kartografisch verdeutlicht wurden zudem die vorhandenen Daten zur Verkehrsbelastung in den Untersuchungsgebieten:

Abbildung 3-6: Verkehrsbelastungsdaten Sprockhövel Haßlinghausen



Datenquelle: Straßen.NRW 2015

Abbildung 3-7: Verkehrsbelastungsdaten Sprockhövel Niedersprockhövel



Datenquelle: Straßen.NRW 2015

Terminplanung

Folgende Termine wurden vereinbart:

- **Auftakt-Workshop**: Mittwoch, 17. August 2022 (18:30 Uhr)
- **erste Begehung**: Dienstag, 23. August 2022 (17:00 Uhr)
- **zweite Begehung**: Dienstag, 30. August 2022 (17:00 Uhr)
- **Abschluss-Workshop**:, Montag 17. Oktober 2022 (17:00 Uhr)

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt Sprockhövel entschied sich, die anstehenden Veranstaltungen über die örtliche Presse bekannt zu machen sowie bekannte Personenkreise, Initiativen und Netzwerke persönlich anzusprechen und einzuladen.

Stadt Sprockhövel lädt ein zum „Fußverkehrs-Check“

18.08.2022

Zu Ortsbegehungen in Niedersprockhövel und Haßlinghausen lädt die Stadt Sprockhövel interessierte Bürgerinnen und Bürger am 23. und 30. August 2022 ein, um gemeinsam den Fußverkehr unter die Lupe zu nehmen. Beim landesweiten Wettbewerb um einen Fußverkehrs-Check wurde die Stadt Sprockhövel vom nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW für eine Teilnahme ausgewählt.

Bei den Checks handelt es sich um ein partizipatives Angebot zur Förderung und Stärkung des Fußverkehrs. In Zusammenarbeit mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern nimmt die Stadtverwaltung die Situation im Fußverkehr in den Blick, um gemeinsam Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten.

Nach einem öffentlichen Auftakt-Workshop am 17. August 2022, in dem die Begehungsrouten festgelegt und erste Anregungen aufgenommen wurden, geht es nun los: Interessierte Bürgerinnen und Bürger sind herzlich eingeladen, an den Begehungen in den Ortskernen von Niedersprockhövel und Haßlinghausen teilzunehmen, Probleme und Sichtweisen auszutauschen und neue Lösungsvorschläge und Ideen zu diskutieren.

Dienstag, 23.08.2022, ab 17.00 Uhr

Begehung in Niedersprockhövel (Treffpunkt: vor dem Bürgerhaus)

Dienstag, 30.08.2022, ab 17.00 Uhr

Begehung in Haßlinghausen (Treffpunkt: Rathausvorplatz)

Montag, 17.10.2022, ab 17.00 Uhr

Abschluss-Workshop im Forum der Gemeinschaftsgrundschule Börgersbruch (Dresdener Straße 43)

Eine Anmeldung für die Begehungen ist nicht erforderlich. Die Stadtverwaltung Sprockhövel freut sich

Quelle: https://www.sprockhoevel.de/aktuelles/detailseite/stadt-sprockhoevel-laedt-ein-zum-fussverkehrs-check

Dokumentation

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

3.2 Auftakt-Workshop

Frau Noll, Bürgermeisterin der Stadt Sprockhövel, begrüßte die Teilnehmenden und stellt kurz die Motivation und die Erwartungen der Stadt Sprockhövel vor. Die Stadt möchte den Fokus auf nachhaltige Mobilität und insbesondere das Thema Fußverkehr legen. Frau Noll äußert ihre Freude über die Teilnahmemöglichkeit an den Fußverkehrs-Checks 2022. Sie ermutigt die Bürgerinnen und Bürger sich an den partizipativen Formaten der Fußverkehrs-Checks zu beteiligen und ihre kreativen Ideen einzubringen. Frau Niklas, Planungsbüro VIA, stellt das Projekt Fußverkehrs-Checks in Sprockhövel vor und erläutert grundlegende Entwicklungen zum Thema Fußverkehr. Herr Kruber und Frau Krienke, beide ebenfalls Planungsbüro VIA,

ergänzen die Präsentation um bereits durchgeführte Analysen zu Unfällen sowie Verkehrsbelastungen und weiteren Informationen zum Ablauf der Fußverkehrs-Checks in Haßlinghausen und Niedersprockhövel. Weiterhin wurden die Routenvorschläge für die anstehenden Begehungen präsentiert. Die Präsentation des Planungsbüro VIA wird diesem Protokoll als Anhang beigefügt.

Abbildung 3-8: Auftaktveranstaltung in Sprockhövel

Nach der Vorstellung des Projekts im Plenum versammelten sich die rund 15 Teilnehmenden an zwei Thementischen. An diesen wurden grundsätzliche Fragen zum zu Fuß Gehen in den Stadtteilen Haßlinghausen und Niedersprockhövel besprochen und jeweils die Routen anhand von Karten diskutiert. Die Einstiegsfrage, „Wie gerne gehen Sie zu Fuß im Untersuchungsgebiet?“ ergab, dass Bürgerinnen und Bürger sich tendenziell gerne zu Fuß in Sprockhövel bewegen. Auf die Frage, was verbessert werden müsste, damit die Teilnehmenden gerne bzw. noch lieber zu Fuß gehen würden, kamen folgende Beiträge:

- Konflikte zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr (insbesondere in den Seitenstraßen der Hauptstraße in Niedersprockhövel) entschärfen

- Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr (insbesondere auf der Hauptstraße in Niedersprockhövel, aufgrund des Gehwegs / Rad frei im Seitenraum) reduzieren
- Gehwegbreiten und -oberflächen sollten optimiert werden
- Sitzgelegenheiten (ohne Konsumzwang) anbieten, auch entlang der Wege
- Begrünung + Wasserspiel/Brunnen errichten
- Bodenversiegelung aufheben
- Öffentliche und barrierefreie Toiletten (oder das Beispiel „Nette Toilette“) errichten
- Bordsteinkanten absenken
- Mehr sichere Querungsmöglichkeiten einrichten
- Mehr Farbe, kreative Verkehrsraumgestaltung (z.B. mit Zusammenarbeit mit lokalen Künstlern)

Folgende **Mängel** wurden für die Begehungen mitgeben:

- Gemeinsame Rad- und Fußwege führen häufig zu Konflikten
- Barrieren auf Nebenanlagen, wie Mülltonnen, Stadtmobiliar, Sitzgelegenheiten der Gastronomie oder Auslagen von Geschäften
- Schadhafte Oberflächen und zu geringe Gehwegbreiten (insbesondere auf der Mittelstraße)
    - Belag auf der Hauptstraße in Niedersprockhövel für mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollator o.ä. ist nicht vorteilhaft
- Hauptstraße zwischen Kreisverkehr Hauptstraße/Bahnhofstraße und Kreisverkehr der Ortsumgehung L70n
    - Unzureichende Querungsmöglichkeiten in diesem Bereich
- Keine Querungsmöglichkeit der Mühlenstraße (Bäckerei / Parkplatz Volksbank)

Konkret wurden folgende **Problembereiche** im Umfeld der Routenvorschläge genannt:

Niedersprockhövel

- Bereich um die Zwiebelturmkirche, das Bürgerhaus und die Bushaltestelle Niedersprockhövel Kirche
    - Hauptstraße
    - Seitenstraßen
    - Seitenräume / Nebenanlagen
    - Querungshilfen
    - Kreisverkehre
    - Platz vor der Sparkasse

- Gartenstraße mit Knotenpunkt Hauptstraße / Gartenstraße.
    - Z.T. Nichtbeachtung der Einbahnstraßenregelung
    - Fußverkehrsanlagen nicht oder nur in geringer Breite vorhanden und vor dem Spielwarengeschäft „Zwergenhäuschen“ durch Warenaufsteller nur bedingt benutzbar
    - Konflikte Fuß- und KFZ-Verkehr

- Friedrichstraße mit Knotenpunkt Hauptstraße / Friedrichstraße
    - Kfz-Parken auf dem Gehweg

- Eickerstraße
    - Geringe Gehwegbreite
    - Schülerverkehr der Hauptschule

Haßlinghausen

- LSA (Ampel) an der Mittelstraße / Gevelsberger Straße

- Bereich um das Rathaus, den Busbahnhof und den Einzelhandel inklusive der nahegelegenen Wilhelm-Kraft-Gesamtschule

- Nebenstraße „Am Kindergarten“

- Geschwister-Scholl-Straße
    - Schulweg zur Wilhelm-Kraft-Gesamtschule

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

- Aufenthaltsqualität & Attraktivität
- Barrierefreiheit

Zusätzlich sollen die

- Schulwege

als thematischer Schwerpunkt mit aufgenommen werden.

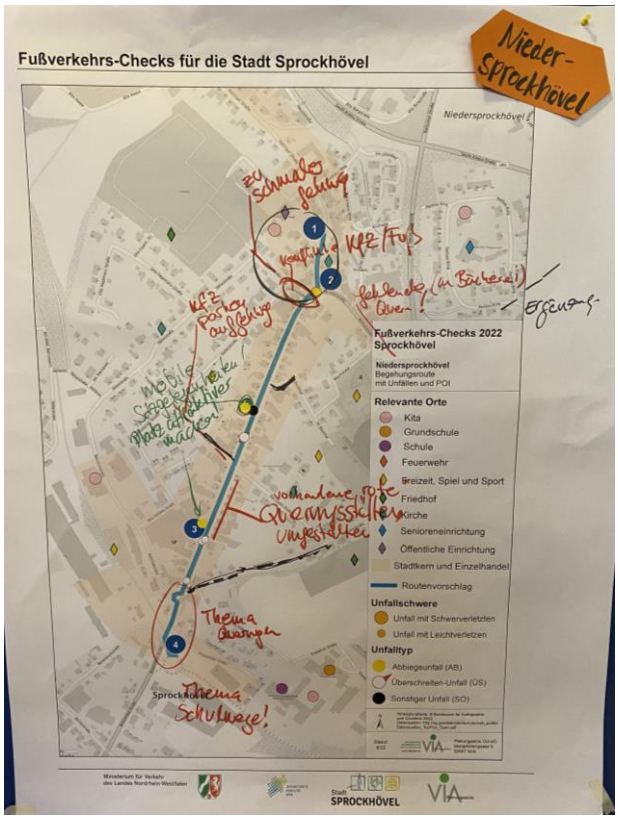
Routenvorschläge

Die Routen für die beiden Begehungen wurden diskutiert und Alternativen oder Ergänzungen vorgeschlagen:

Niedersprockhövel

Hier wurde die Hauptstraße als zentrale Achse als sehr wichtig erachtet. Die Standorte für die Diskussionen werden so gelegt, dass die Seitenstraßen Gartenstraße, Friedrichstraße und Eickerstraße mit einbezogen werden.

Abbildung 3-9: Mitschriften der Diskussionen im Auftaktworkshop zu den Routenvorschlägen in Niedersprockhövel



Haßlinghausen

In Haßlinghausen solle zu dem bestehenden Routenvorschlag außerdem die Gevelsberger Straße (Dunkelampel) mitbegangen werden.

Abbildung 3-10: Mitschriften der Diskussionen im Auftaktworkshop zu den Routenvorschlägen in Haßlinghausen

Die folgenden Abbildungen zeigen die nach den Anregungen im Auftakt-Workshop modifizierten Routen:

Abbildung 3-11: Begehung Route 1 Niedersprockhövel

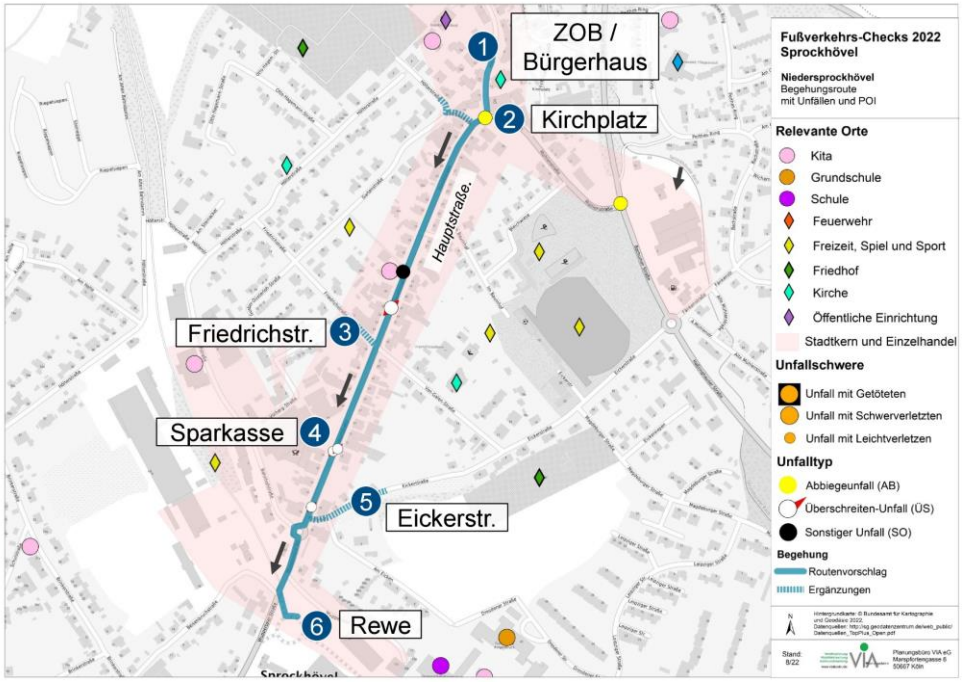
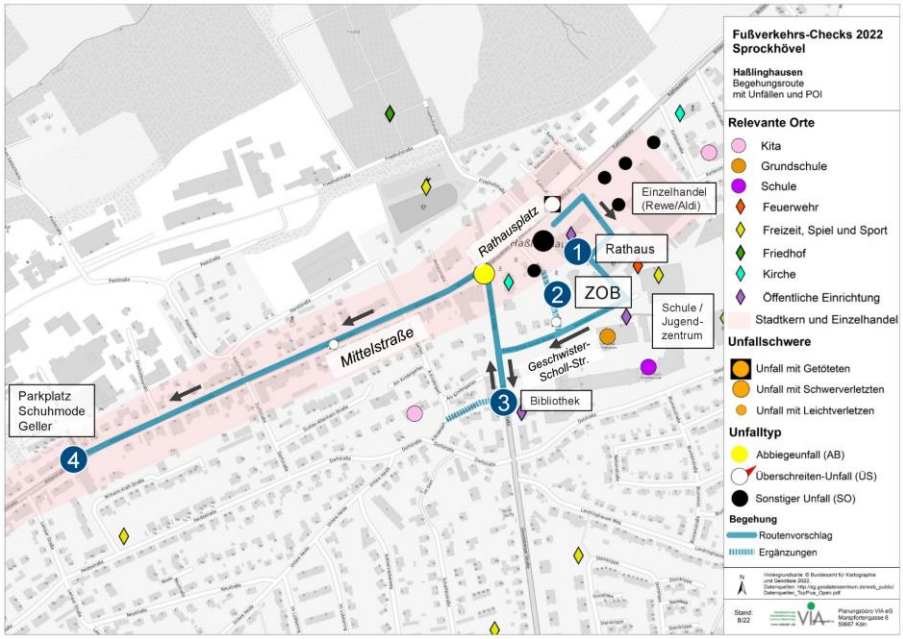


Abbildung 3-12: Begehung Route 2 Haßlinghausen



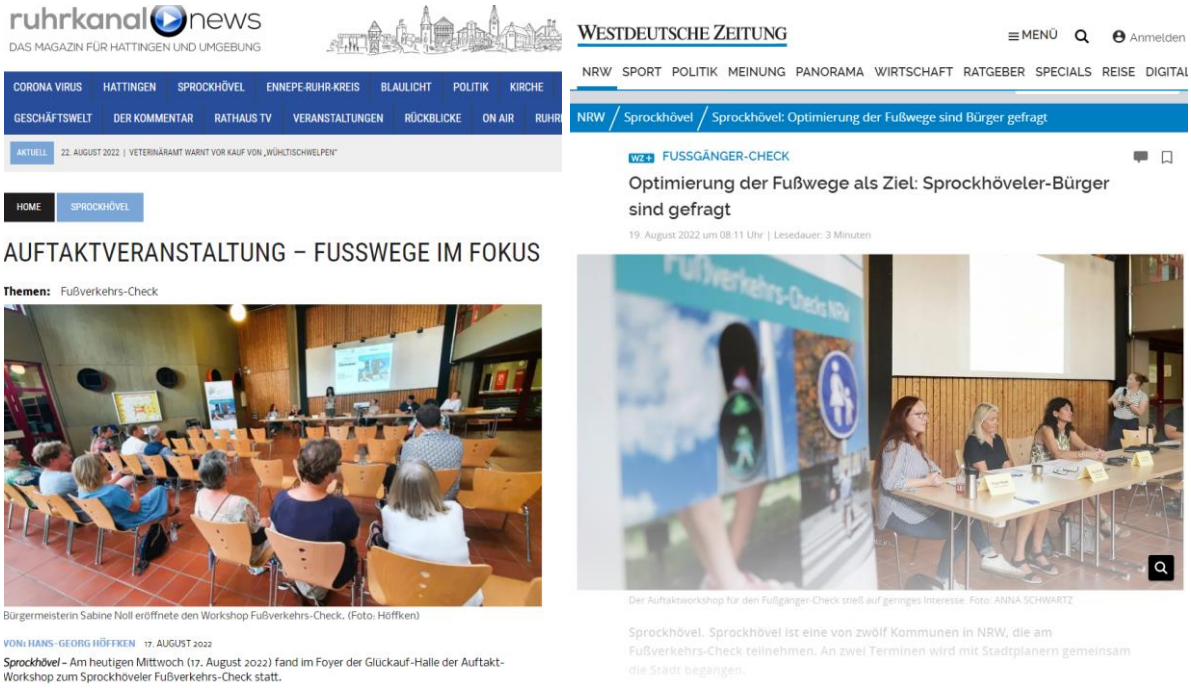
Dokumentation

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

Presse

Auch in der Presse wurde über den Auftaktworkshop berichtet.

Abbildung 3-13: Pressebericht Ruhrkanalnews vom 22. August 2022 (l) und der Westdeutschen Zeitung (r)



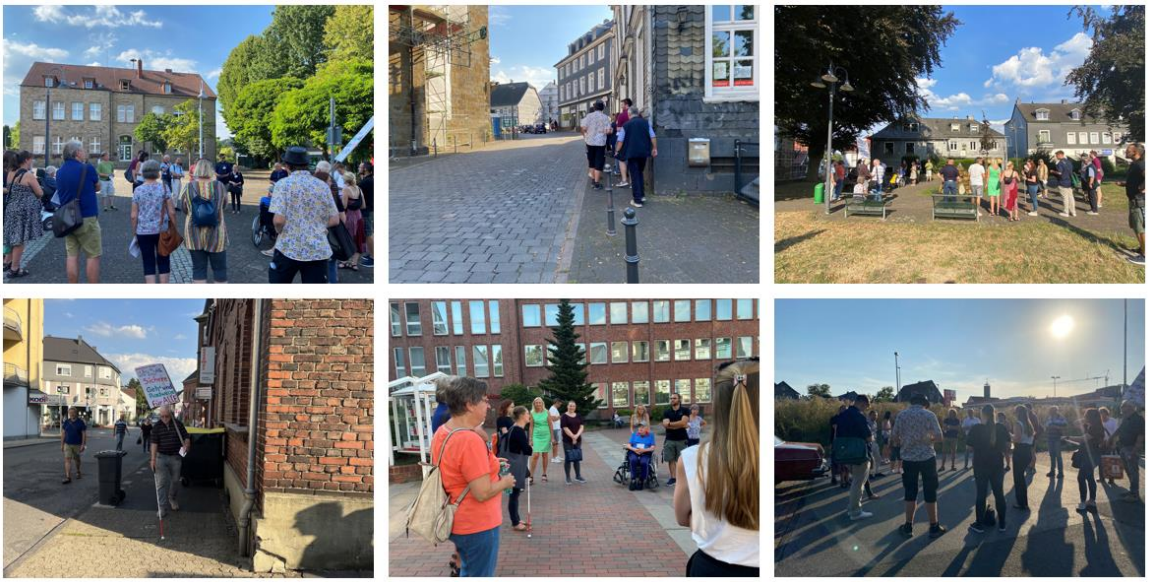
Quellen: https://ruhrkanal.news/auftaktveranstaltung-fusswege-im-fokus/
https://www.wz.de/nrw/sprockhoevel/sprockhoevel-optimierung-der-fusswege-sind-buerger-gefragt_aid-75392935

3.3 Erste Begehung

An der ersten Begehung mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern nahmen 31 Personen teil, mitgegangen sind auch Personen, die auf Rollstuhl und Rollator angewiesen waren. Anhand der im Auftaktworkshop erarbeiteten Anregungen und Mängelmeldungen zum Fußverkehr in der Stadt Sprockhövel 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 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 3-14: Eindrücke von der ersten Begehung



Pressebericht

ruhrkanal news
DAS MAGAZIN FÜR HATTINGEN UND UMGEBUNG

CORONA VIRUS | HATTINGEN | SPROCKHÖVEL | ENNEPE-RUHR-KREIS | BLAULICHT | POLITIK | KIRCHE
GESCHÄFTSWELT | DER KOMMENTAR | RATHAUS TV | VERANSTALTUNGEN | RÜCKBLICKE | ON AIR | RU

AKTUELL 24. AUGUST 2022 | „MODE MIT STEEL" NACHHALTIGES DESIGN AUS DEM RUHRGEBIET

HOME | SPROCKHÖVEL

„WÜNSCH DIR WAS" BEIM FUSSVERKEHRS-CHECK

Themen: Fußverkehr-Check

Bürgermeisterin Sabine Noll (CDU) (Mitte) begrüßte die Teilnehmenden beim Fußverkehrs-Check 2022 in Niedersprockhövel. (Foto: Höffken)

VON: HANS-GEORG HÖFFKEN 24. AUGUST 2022

Sprockhövel – Am Dienstag (23. August 2022) fand im Rahmen einer gemeinsamen Begehung der erste Fußverkehrs-Check des Planungsbüros VIA zusammen mit Repräsentanten der Stadtverwaltung, der Ortspolitik und zahlreichen Interessierten in Niedersprockhövel statt. Am Ende dieser Begehung gingen die

Quelle: https://ruhrkanal.news/wuensch-dir-was-beim-fussverkehrs-check/

Auch über die Sozial-Media Plattformen der Ratsparteien der Stadt Sprochövel wurde über die Fußverkehrs-Checks berichtet.

Quelle: https://www.face-book.com/pg/CDUStadtverbandSprock-hoevel/posts/

https://www.face-book.com/SPD.Sprockhoevel/photos/a.528414803887751/5716270865102093/

Quelle: https://www.waz.de/staedte/sprockhoevel/sprockhoevel-gefahr-fuer-fussgaenger-durch-poller-mit-ketten-id236249113.html

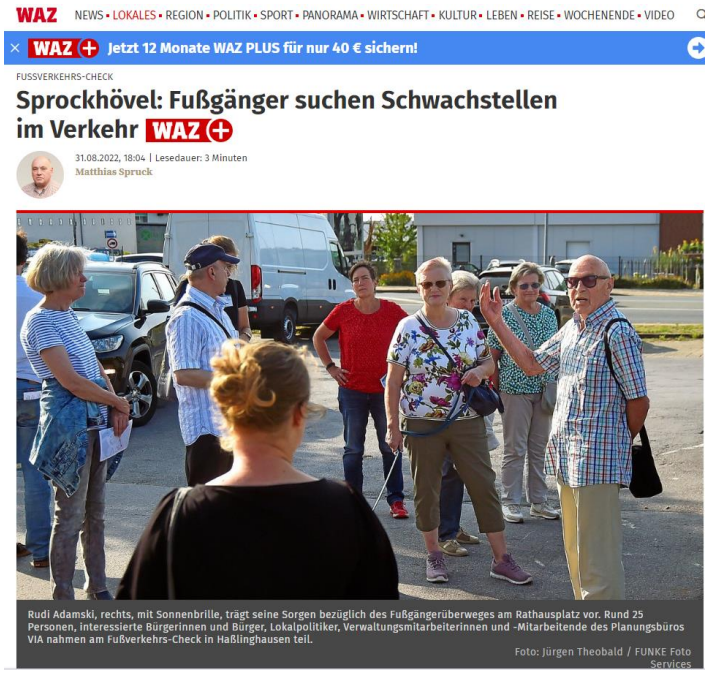
3.4 Zweite Begehung

Auch bei der zweiten Begehung wurde an vorher festgelegten Standorten angehalten, um sich über die Problemlagen auszutauschen. An dieser Begehung nahmen 33 Personen teil.

Abbildung 3-15: Eindrücke von der zweiten Begehung

Presse

Auch über die zweite Begehung wurde in der lokalen Presse berichtet.



WAZ NEWS • LOKALES • REGION • POLITIK • SPORT • PANORAMA • WIRTSCHAFT • KULTUR • LEBEN • REISE • WOCHENENDE • VIDEO

WAZ+ Jetzt 12 Monate WAZ PLUS für nur 40 € sichern!

FUSSVERKEHRS-CHECK

Sprockhövel: Fußgänger suchen Schwachstellen im Verkehr WAZ+

31.08.2022, 18:04 | Lesedauer: 3 Minuten

Matthias Spruck

Rudi Adamski, rechts, mit Sonnenbrille, trägt seine Sorgen bezüglich des Fußgängerüberweges am Rathausplatz vor. Rund 25 Personen, interessierte Bürgerinnen und Bürger, Lokalpolitiker, Verwaltungsmitarbeiterinnen und -Mitarbeitende des Planungsbüros VIA nahmen am Fußverkehrs-Check in Haßlinghausen teil.

Foto: Jürgen Theobald / FUNKE Foto Services

Quelle: https://www.waz.de/staedte/sprockhoevel/sprockhoevel-fussgaenger-suchen-schwachstellen-im-verkehr-id236305569.html

3.5 Abschluss-Workshop

Der Abschluss-Workshop wurde am 17.10.2022 in der Grundschule Börgersbruch durchgeführt.

Frau Noll, Bürgermeisterin der Stadt Sprockhövel, begrüßte die Teilnehmenden und stellte kurz die Motivation und die Erwartungen der Stadt Sprockhövel vor. Die Stadt möchte den Fokus auf nachhaltige Mobilität und insbesondere das Thema Fußverkehr und die Gleichberechtigung der Verkehrsarten legen. Frau Noll erläuterte, dass die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks einen Baustein des Mobilitätskonzeptes der Stadt Sprockhövel darstellen. Sie bedankt sich bei den Anwesenden für die Teilnahme an den Veranstaltungen und Begehungen im Rahmen der Fußverkehrs-Checks. Durch den Beitritt zum Zukunftsnetz Mobilität wird das Thema Fußverkehr auch in Zukunft eine große Rolle in den Planungen der Stadt Sprockhövel spielen.

Frau Niklas und Frau Krienke stellten anschließend die Schwerpunkte und Maßnahmenempfehlungen vor.

Abbildung 3-16: Abschluss-Workshop

Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden

Nach der Vorstellung des Projekts im Plenum versammelten sich die rund 15 Teilnehmenden an zwei Thementischen. An diesen konnten die Teilnehmenden die Maßnahmenkarte für Haßlinghausen bzw. Niedersprockhövel betrachten, Rückfragen stellen und einzelne

Maßnahmen diskutieren. In wesentlichen Teilen sahen sie ihre Anregungen aufgenommen. Folgende Punkte wurden für Niedersprockhövel intensiver diskutiert

- In Bezug auf die Funktionsänderung der Hauptstraße nahe dem Busbahnhof, merkten Teilnehmende an, dass sich hier das Ärztehaus befindet, welches hoch frequentiert wird.

Folgende Anregungen zur zweiten Route in Haßlinghausen wurden geäußert:

- Es wurde besprochen, dass der Mängelmelder noch stärker kommuniziert werden sollte. Hier können Stolperfallen, Grünschnitt etc. direkt an die Verwaltung gemeldet werden.
- Das Thema Schulisches Mobilitätsmanagement (Elternhaltestellen etc.) wurde sehr positiv gesehen und sollte auch für andere Schulstandorte in Sprockhövel angegangen werden. Die Sperrung der Geschwister-Scholl Straße ab der Straße Nikolaus-Groß-Platz wurde kritisch gesehen wegen des Ärztehauses. Als Idee für eine Elternhaltestelle wurde der Parkplatz hinter dem Rathaus genannt.
- Die Einrichtung von Multifunktionsflächen an der Mittelstraße sollte als Test ausprobiert werden.

Anschließend verabschiedeten Frau Niklas und Bürgermeisterin Frau Noll die Teilnehmenden. Frau Noll bedankte sich für die zahlreichen Anregungen und Ideen sowie die Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger und des Planungsbüro VIA. Durch die Fußverkehrs-Checks konnte die Verwaltung für das Thema Fußverkehr sensibilisiert werden und möchte dieses Thema auch zukünftig im Blick behalten. Frau Görner erläuterte die weitere Vorgehensweise nach Abschluss der Fußverkehrs-Checks in Sprockhövel. In den Sitzungen des Umweltausschusses am 16.11.2022 und des Stadtentwicklungsausschusses am 21.11.2022 werden die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks vorgestellt. Zudem schreiten die Planungen zum integrierten Handlungskonzept in Haßlinghausen weiter fort. Sie verwies auf das Mobilitätskonzept, welches ebenfalls vom Planungsbüro VIA erarbeitet wird. Aktuell werden die Pläne für die Neugestaltung des Rathausumfeldes fertig gestellt und auch für die Mittelstraße wurden bereits Förderanträge für zwei Trittsteinplätze gestellt.

Abbildung 3-17: Pressemitteilung zum Abschlussworkshop

Themen: Abschluss-Workshop Fußverkehrs-Check

Nur wenige Bürgerinnen und Bürger kamen zum Abschluss-Workshop Fußverkehrs-Check. (Foto: Höffken)

VON: HANS-GEORG HÖFFKEN 17. OKTOBER 2022

Sprockhövel – Heute (17. Oktober 2022) fand im Forum der Schule Börgersbruch der Abschlussworkshop-Fußverkehrs-Check des Planungsbüros VIA aus Köln statt. Dabei wurden zahlreiche Verbesserungsvorschläge vorgestellt, die den Fußverkehr in Sprockhövel sicherer und attraktiver machen könnten.

Quelle: https://ruhrkanal.news/geringes-interesse-beim-abschluss-workshop-fussverkehrs-check/

Abschluss-Workshop zum Fußverkehrs-Check am 17. Oktober 2022

10.10.2022

Die Stadt Sprockhövel hat in diesem Jahr gemeinsam mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern den Fußverkehr in den Ortskernen von Niedersprockhövel und Haßlinghausen unter die Lupe genommen. Der Abschluss-Workshop zu diesen „Fußverkehrs-Checks“ findet am Montag, 17. Oktober 2022, von 17 bis 19 Uhr im Forum der Gemeinschaftsgrundschule Börgersbruch statt. Bei den Fußverkehrs-Checks handelt es sich um ein partizipatives Angebot zur Stärkung und Förderung des Fußverkehrs. In einem landesweiten Wettbewerb um einen Fußverkehrs-Check wurde die Stadt Sprockhövel vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW als eine von zwölf Kommunen für die Teilnahme ausgewählt. Im August fand ein Auftakt-Workshop sowie zwei Begehungen durch die Ortskerne Niedersprockhövel und Haßlinghausen statt. Zahlreiche interessierte Bürgerinnen und Bürger haben an den Begehungen teilgenommen und gemeinsam mit der Stadtverwaltung und dem die Fußverkehrs-Checks begleitenden Planungsbüro VIA Probleme und Sichtweisen direkt vor Ort ausgetauscht und Lösungsvorschläge diskutiert. Die bisherigen Ergebnisse und daraus resultierende Maßnahmenvorschläge werden nun im Rahmen eines abschließenden Workshops vom Planungsbüro präsentiert und anschließend gemeinsam diskutiert. Die entwickelten Maßnahmenvorschläge sollen in das derzeit in Erarbeitung befindliche „Integrierte Mobilitätskonzept“ der Stadt Sprockhövel einfließen. Eine Anmeldung für den Abschluss-Workshop ist nicht erforderlich. Alle Interessierten sind herzlich eingeladen, an dem Workshop teilzunehmen. Die Stadt Sprockhövel bedankt sich für die bisherige große Resonanz sowie die wertvollen Hinweise, die im Rahmen der Fußverkehrs-Checks eingebracht wurden, und freut sich auf eine rege Teilnahme an der Abschlussveranstaltung.

Zurück

Quelle: https://www.sprockhoevel.de/aktuelles/detailseite/abschluss-workshop-zum-fussverkehrs-check-am-17-oktober-2022

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 Sprockhövel von besonderer Bedeutung waren und die auch auf dem Abschluss-Workshop präsentiert und diskutiert worden sind.

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

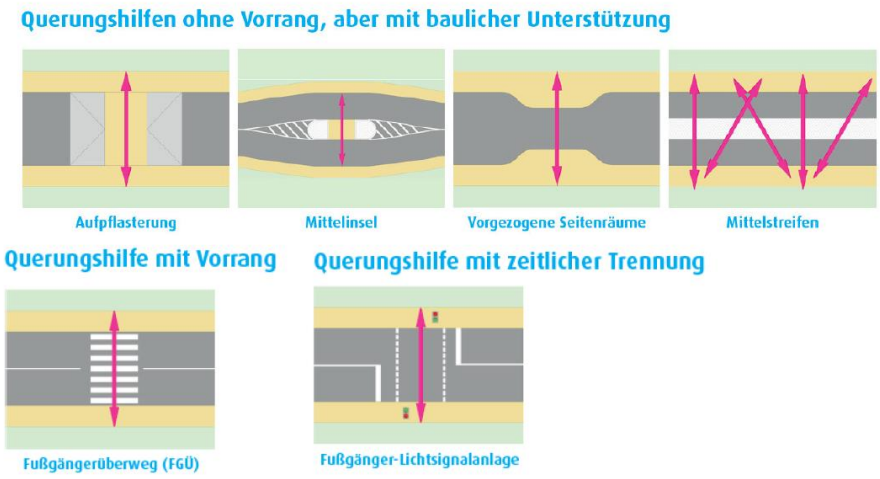
4.1 Verkehrssicherheit

In den nachfolgenden Kapiteln sollen die verschiedenen Möglichkeiten einer Verbesserung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet aufgezeigt werden.

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

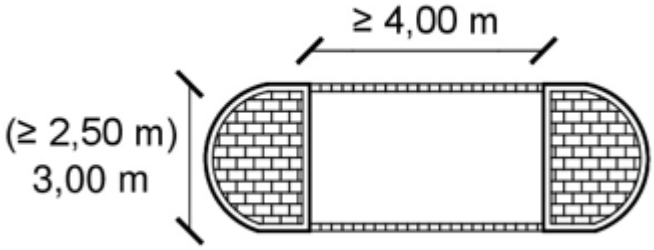
Im Folgenden werden die verschiedenen Querungshilfetypen, die im Untersuchungsgebiet empfohlen werden, erläutert.

Fußverkehrssichere und -freundliche Lichtsignalanlagen

Bei den Begehungen wurde festgestellt, dass bei einigen bestehenden Lichtsignalanlagen (LSA) Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Fußgängersicherheit bzw. -freundlichkeit besteht. Folgende Empfehlungen für fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen werden allgemein gegeben:

- Es sollte geprüft werden, ob eine konfliktfreie Phase für Fußgängergrün eingerichtet werden kann oder zu Fuß Gehende zumindest einen Vorlauf erhalten können. Das Abbiegen von Kfz in die Grünphase des Fußverkehrs (sogenanntes „feindliches Fußgängergrün“) sollte vermieden werden.
- Die Grünphasen für zu Fuß Gehende sollten mit den Räumzeiten ausreichend lang bemessen sein, so dass auch langsamere mobilitätseingeschränkte Menschen in einem Zug ausreichend sicher die Straße überqueren können.
- An den Lichtsignalanlagen soll es eine Grünzeit für zu Fuß Gehende mit jedem Ampelumlauf geben. LSA-Grün nur auf Anforderung („Bettelampeln“) sollten vermieden werden.
- Mittelinseln müssen ausreichend groß dimensioniert werden (mindestens 2,50 m x 4,00 m), um dem größeren Platzbedarf für Mobilitätseingeschränkte (Kinderwagen, Rollstuhl) und Radfahrende/Sonderfahrzeuge wie Lastenräder, etc. gerecht zu werden.

Abbildung 4-3: Musterlösung: Abmessungen einer Querungshilfe



- 3-Sinne-Prinzip: Querungsstellen an Lichtsignalanlagen sollen grundsätzlich mit taktilen und akustischen Leitsystemen ausgestattet sein.
- Freie Rechts-Abbiege-Fahrspuren stellen immer eine Gefahr für querende zu Fuß Gehende dar. Die Notwendigkeit eines freien Rechts-Abbiegers sollte geprüft werden und ggf. zurückgebaut oder in die Lichtsignalanlage integriert werden.

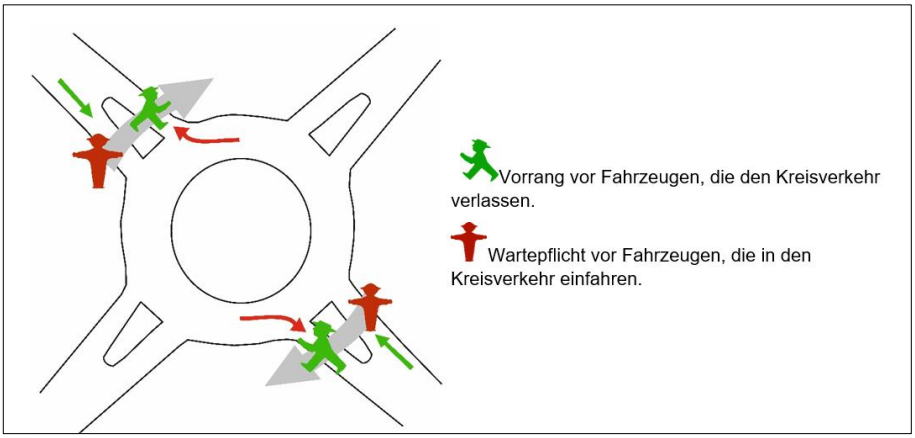
Einige Lichtsignalanlagen in Sprockhövel sind bereits fußgängerfreundlich entsprechend den Empfehlungen gestaltet, es sollte geprüft werden, ob weitere optimiert werden können. Dies wurde auf den Begehungen vor allem in Haßlinghausen am Knotenpunkt Mittelstraße/Gevelsberger Straße diskutiert. Hier fühlen sich die Teilnehmenden neben den zu kurzen Grünzeiten auch aufgrund des Kfz-Rechtsabbiegestroms bei gleichzeitigem Fußgängergrün unsicher. Eine fußverkehrsfreundliche Lösung wäre, querenden zu Fuß Gehenden eine eigene Signalphase zu geben.

Abbildung 4-4: Lichtsignalanlage in Haßlinghausen

Fußgängerüberweg an Kreisverkehren

Kaum einem Verkehrsteilnehmenden 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 4-5: Fußverkehrs-Vorrang im Kreisverkehr



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

Aus diesem Grund sollten alle Querungen an einem innerörtlichen Kreisverkehrsplatz mit Fußgängerüberwegen (FGÜ oder auch „Zebrastreifen“) ausgestattet werden. Dies entspricht den Vorgaben der eingeführten Regelwerke in NRW.[4]

Um die Verkehrssicherheit an der Bahnhofstraße / Wuppertaler Straße / Hauptstraße zu optimieren, sollte der Kreisverkehr an allen Knotenpunktzufahrten mit einem Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) ausgestattet werden. Bislang ist lediglich an einer Zufahrt ein FGÜ vorhanden.

[4] 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

Abbildung 4-6: Kreisverkehr Bahnhofstraße / Wuppertaler Straße / Hauptstraße

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

- Vorrang von zu Fuß Gehenden wird eindeutig geregelt
- 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 restriktiveren Richtlinien für Fußgängerüberwege (R FGÜ) mehr Spielräume.[5] Diese Spielräume können und sollten demnach gerade in NRW auch genutzt werden. Somit müssen z.B. keine harten Grenzwerte für zu Fuß Gehende und Kfz angewendet werden.[6]

5 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

6 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

Untersuchungen des UDV zeigen, dass auch bei 600 bis 900 Kfz/Spitzenstunde Fußgängerüberwege sicher betrieben werden können.[7]

Die R FGÜ von 2001 sollen nach der Verkehrsministerkonferenz vom 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.

Am Knotenpunkt Hauptstraße/Hauptstraße am Kirchplatz in Niedersprockhövel treffen viel Kfz-Verkehr und auch Fußverkehr Richtung Kirche aufeinander. Die Fahrspuren werden ohne Vorrang von zu Fuß gehenden gequert. Diese Verbindung wird als Durchfahrtsstraße Richtung Hattingen genutzt.[8]

Abbildung 4-7: Querungsstelle Hauptstraße am Kirchplatz, Niedersprockhövel

Um die Verkehrssicherheit an dieser Stelle zu optimieren, sollte geprüft werden, ob auch hier eine Querungsstelle mit einem Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) ausgestattet und barrierefrei eingerichtet werden kann. Die Verträglichkeit mit dem Kfz-Verkehr und ÖPNV (Busbahnhof) ist zu prüfen.

---

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

8 Nach Fertigstellung der Umgehungsstraße reduziert sich gegebenenfalls der Kfz-Verkehr auch in diesem Bereich.

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. Mit einer gemeinsamen Initiative von inzwischen 80 Städten wird der Verordnungsgeber BMDV aufgefordert, die Entscheidung zum Geschwindigkeitsregime auch auf Hauptstraßen mehr der kommunalen Ebene zu überlassen. In Tempo 30-Zonen ist das seit längerem der Fall und in den meisten Fällen auch in der Gesellschaft kein strittiges Thema mehr. 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 angeht, aber auch als Folge von europäischen Luftreinhaltestandards sowie Festlegungen in Lärmaktionsplänen.

Querungsstelle ohne Vorrang

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

- Sind Fußgängerquerungsstellen intuitiv und eindeutig erkennbar und entsprechen den Wunschwegen des Fußgängerverkehr (umwegfreie, direkte Wegeführung)
- Sind Fußgängerquerungsstellen so angelegt, dass eine maximale Nutzung gewährleistet ist und die Straße nicht an anderer Stelle überquert wird?
- Wird die Sicht durch parkende Kfz, Bepflanzung, Zäune, oder andere Barrieren behindert? (Sichtdreiecke frei einsehbar)
- Ist der gegenseitige Sichtkontakt zwischen zu Fuß Gehenden und Kraftfahrzeugfahrenden gewährleistet?
- Sind die Aufstellflächen für wartende zu Fuß Gehende ausreichend dimensioniert?

Auf der Hauptstraße in Niedersprockhövel sind einige Querungsstellen in verblasster Rotmarkierung. Die Teilnehmenden berichten, dass sie diese intuitiv als gesichert wahrnehmen und auch vom MIV berücksichtigt werden. Eine einfache Rotmarkierung bietet jedoch keinen

rechtlichen Vorrang. Um diese Querungsstellen auch rechtlich abzusichern, sollte die Einrichtung von FGÜ geprüft werden, bzw. die oben genannten Anforderungen zur Gestaltung von Querungen ohne Vorrang erfüllen.

Abbildung 4-8: Querungsstellen mit verblasster Roteinfärbung wird intuitiv als gesichert und mit Vorrang wahrgenommen (Hauptstraße, Niedersprockhövel)

Im Bereich der Mittelstraße in Haßlinghausen und der Hauptstraße in Niedersprockhövel stellte sich den Teilnehmenden grundsätzlich die Frage, ob nicht weitere Querungsmöglichkeiten eingerichtet werden können um den häufigen Querungsbedarf zu ermöglichen. Abhängig von den Entwicklungen aufgrund der Umgehungsstraße in Niedersprockhövel sind auch lineare Querungsmöglichkeiten denkbar. Diese bieten dem querenden Fußverkehr keinen Vorrang, sind jedoch eine Hilfestellung bei der Querung der Straße, auch in zwei Zügen. Bei Geschäftsstraßen mit Querungsbedarf an mehreren Stellen entlang der Straße kann die Einrichtung einer linearen Querungshilfe für den Fußverkehr von Vorteil sein.

Abbildung 4-9: Beispiel einer linearen Querungshilfe in Bergisch Gladbach

erzwungene Fahrbahnbenutzung: Engstelle

Um wenigstens auf einer Straßenseite durchgängige Gehwege zu schaffen, bedarf es für 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.

Abbildung 4-10: erzwungene Fahrbahnbenutzung durch zu schmale Gehwege (links Hauptstraße Niedersprockhövel, rechts Geschwister-Scholl-Straße Haßlinghausen)

An den Stellen Hauptstraße, entlang der Kirche in Niedersprockhövel, sowie an der Geschwister-Scholl-Straße in Haßlinghausen weisen die Gehwege eine geringe Breite auf. Zum Teil ist die Ausweitung der Nebenanlagen aufgrund von Gebäuden nicht möglich. In diesen Fällen sollten Engstellen für den Kfz-Verkehr eingerichtet werden, die der Verbreiterung der Gehwege zu Gute kommt. Diese Engstellen können mit zusätzlichen Markierungen sowie Abgrenzungen wie

Durchfahrsperren (z.B. Poller) kombiniert werden. Sie könnten in Sprockhövel im Rahmen der Schulwegsicherung eingesetzt werden oder dort, wo besonders attraktive Fußwegeverbindungen in Wert gesetzt werden sollen.

Abbildung 4-11: Erweiterung der Nebenanlage durch Markierung und Durchfahrsperren in Köln

erzwungene Fahrbahnbenutzung: Parkplätze

Vor allem größere, zentrale Kfz-Parkplätze sollten immer eine barrierefreie, gesicherte und durchgängige Fußwegeerschließung aufweisen, damit zu Fuß Gehende wichtige Einzelhandels- oder Sportstätten-Ziele sicher und komfortabel erreichen können. Schließlich werden auch Kfz-Fahrende auf dem Parkplatz zu zu Fuß Gehenden, die durch ein- und ausparkende Fahrzeuge in nicht unerheblichem Maß gefährdet werden. Hier sollte auch die Ein- und Ausfahrt mitbedacht werden, über die zu Fuß Gehende häufig mit dem Autoverkehr auf den Parkplatz geführt werden. In Sprockhövel Haßlinghausen betrifft dies besonders die Parkplätze um die Schule und die Sporthalle herum. Ebenso der Parkplatz des Einzelhandels Rewe in Niedersprockhövel. Dort sind regelmäßig auch Schulkinder unterwegs, die von rangierenden Kfz leicht übersehen werden können.

Abbildung 4-12: Ansatz eines markierten Gehwegs auf dem Parkplatz hinter dem Rathaus in Haßlinghausen

Abbildung 4-13: gesicherter Gehweg auf Parkplätzen (links: Am Drawen Hof in Lage; rechts Universität zu Köln)

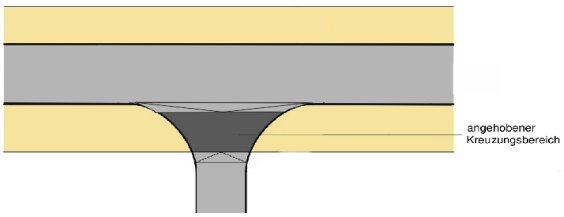
Gehwegüberfahrt und Aufpflasterung

Die Anhebung eines Knotenpunktes oder einer Querungsstelle bringt verschiedene Vorteile zur Sicherung von Querungen mit. Durch das Anheben auf das Niveau der Nebenanlagen wird die Querung barrierefrei, die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit wird reduziert und die Aufmerksamkeit auf querende zu Fuß Gehende steigt.

Die Zufahrt zum Rewe ist u.a. Teil des Schulweges. Die ausfahrenden Kfz dürfen laut rechtlicher Anordnung nur rechtsabbiegen. Laut der Teilnehmenden, und eigener Beobachtungen, wird dies jedoch häufig missachtet und illegale linksabbiege-Vorgänge finden statt. Dies gefährdet vor allem den Fußverkehr, der die Zufahrt quert.

An dieser Stelle sollte eine Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs durch eine Gehwegüberfahrt geprüft werden.

Abbildung 4-14: angehobene Gehwegüberfahrt (Musterlösung (links), in Bielefeld (rechts))



Funktion ändern: Durchfahrtsstraße Hauptstraße

Insgesamt ist die Hauptstraße (Bereich an der Kirche) in Niedersprockhövel zu stark belastet um alle Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen: Die hohen Geschwindigkeiten und die Verkehrsmengen im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich lassen attraktive und barrierefreie Fußwegeverbindungen und Querungsmöglichkeiten nicht zu. Hier sollte eine Bewertung und eine nach transparenten Kriterien nachvollziehbare Entscheidung für eine Gewichtung gefällt werden.

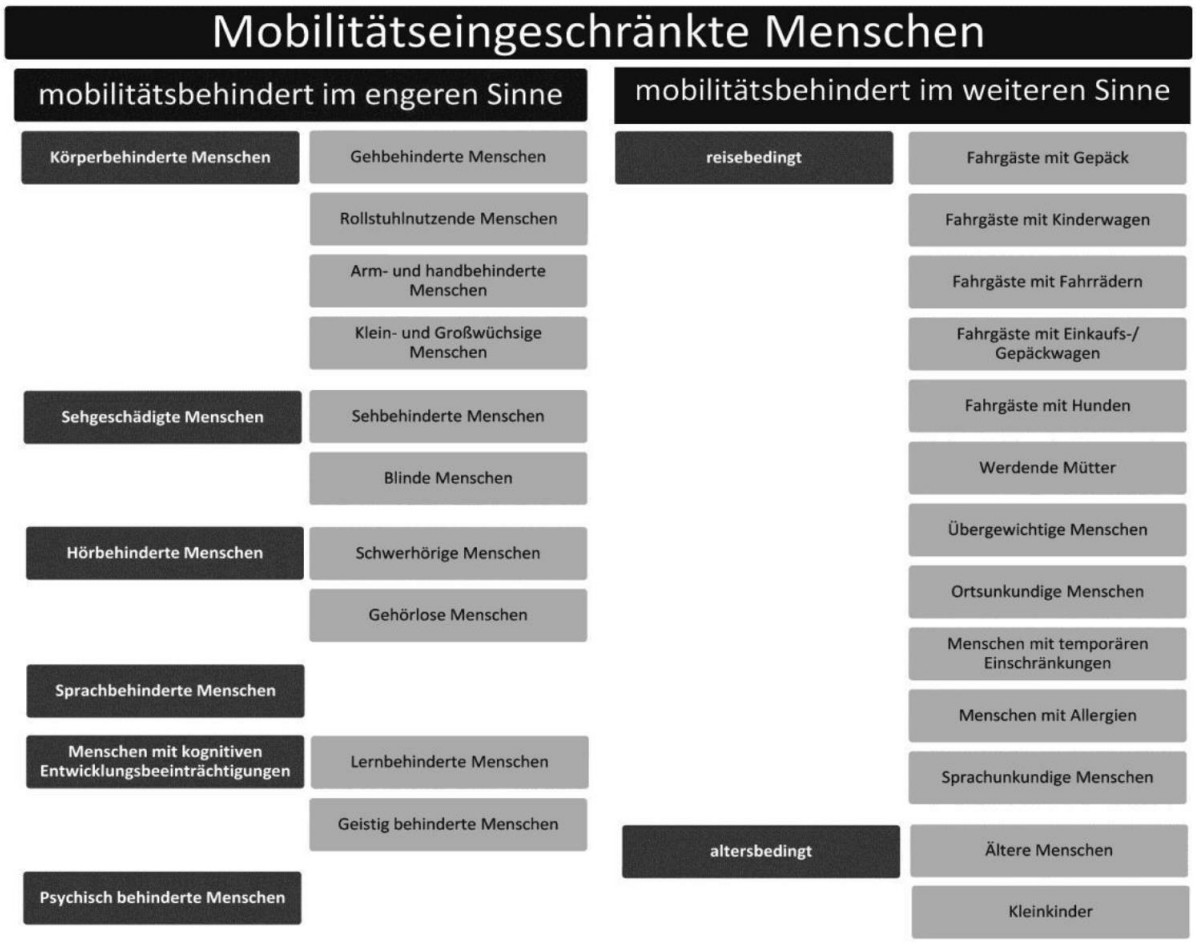
Einige Teilnehmende forderten die Einrichtung einer (unechten) Einbahnstraße, um den Kfz-Verkehr (mit Ausnahme des ÖPNV) richtungsgebunden abwickeln zu können. Andererseits verursachen Einbahnstraßenregelungen für den Kfz-Verkehr immer auch Umwege, was die Verkehrsbelastung u.U. auf einigen Straßen wiederum verstärkt.

Ob hier ein Einbahnstraßensystemsystem eingerichtet werden sollte und welche Vor- und Nachteile dies hätte, müsste in einem gesonderten Verkehrsgutachten untersucht werden. Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks kann hier nur die Empfehlung ausgesprochen werden die Funktion der Straße (bisher Durchfahrtsstraße) zu ändern. Alternativ könnte auch von der Verwaltung geprüft werden, ob auf der Hauptstraße der Netzwiderstand durch entsprechenden Umgestaltungsmaßnahmen (Engstelle) und Geschwindigkeitskontrollen erhöht werden kann.

4.2 Barrierefreiheit der Fußwegebeziehungen

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

Abbildung 4-15: 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 sind bereits Hinweise gegeben worden, wie Zeitgerechtigkeit für zu Fuß Gehende vor allem an Lichtsignalanlagen und Querungsstellen mit Vorrang (FGÜ) erwirkt werden kann. Lange Rot- und kurze Grünphasen an Lichtsignalanlagen sind für viele mobilitätseingeschränkte 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 LSA-Umläufe so ausgerichtet werden, dass sie auch für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar sind.

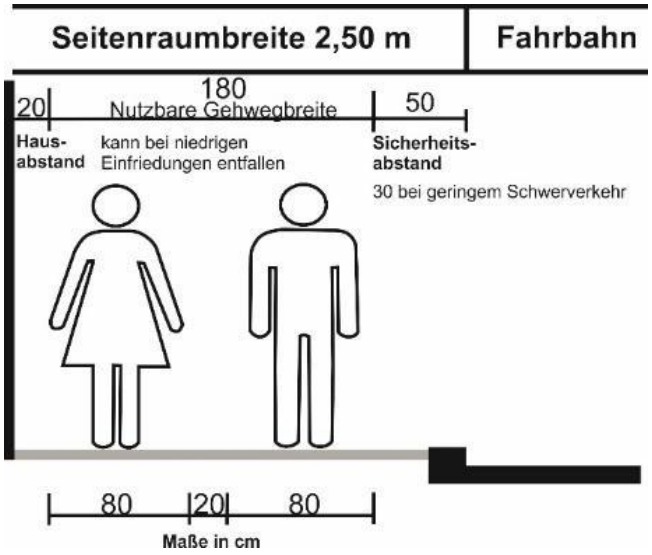
Flächengerechtigkeit

Das Thema Flächengerechtigkeit spielt wie die Zeitgerechtigkeit im Fußverkehr eine relevante Rolle. Viele Verkehrsräume sind 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 4-16: Soll-Gehwegbreiten . . .



Quelle: FGSV: EFA, 2002: 16

[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): Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln, 2011

Abbildung 4-17: . . . werden oft nicht erreicht.

Gehwegparken

In vielen Kommunen wird 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. Bei Quer- oder Schrägparken geben die Bordsteine die Begrenzung der Parkfläche vor, ein „Überhangparken“ stellt demnach ggf. eine Behinderung dar. 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 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 Sprockhövel sollte hier die Handhabe der aktuellen Rechtslage anpassen. Generell ist Gehwegparken in der Regel nicht wünschenswert (Ausweitung des Kfz-Verkehrs zu Lasten des Fußverkehrs) und ist dem fließenden Fußverkehr unterzuordnen. Ist Gehwegparken notwendig, sind die Parkflächen zu definieren und markieren (auch ahnden), damit je nach örtlicher Gegebenheit ausreichend breite Gehbahnen frei bleiben.

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

Abbildung 4-18: Gehwegparken auf der Friedrichstraße engt die Gehwegbreite ein

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

Abbildung 4-19: Barrieren im Straßenraum

Es sollte geprüft werden, ob diese Möblierungen zukünftig nicht mehr auf dem Gehweg, sondern auf sogenannten Multifunktionsflächen untergebracht werden. Im Rahmen der Begehung in Haßlinghausen wurde insbesondere der belebte Bereich an der KuhBar diskutiert. Hier steht neben mehreren Bänken weiteres Mobiliar auf dem Gehweg. Hier könnte durch den Wegfall von zwei Parkplätzen eine Fläche geschaffen werden, die sowohl zum Verweilen einlädt, aber auch Fahrradabstellmöglichkeiten unterbringt.

Abbildung 4-20: Außengastronomie und Multifunktionsfläche auf ehemaligen Kfz-Stellflächen (links Essen Holsterhausen; rechts Engelskirchen)

Auch im Sinne einer Gleichberechtigung zum ÖPNV (Weg zur Haltestelle) sollte in Sprockhövel geprüft werden, ob vorhandene private Parkierungsflächen (z.B. Parkflächen an großflächigem Einzelhandel, Mitarbeiterparkflächen bei großen Arbeitgebern) als Quartiersparkplätze mehrfach genutzt werden können, so dass der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum gemindert werden kann.

Oberflächen / und Gehwegqualität

In einigen Straßen sind die Gehwege aufgrund der Oberflächen nicht barrierefrei begehbar. Durch wechselhafte und beschädigte Oberflächen sowie weite Fugen wird vor allem Mobilitätseingeschränkten das zu Fuß Gehen erschwert.

Die Teilnehmenden thematisierten in Niedersprockhövel insbesondere das gestalterisch sehr schöne Pflaster auf der Hauptstraße. Für mobilitätseingeschränkte Personen, die einen Rollstuhl oder Rollator als Gehhilfe nutzen, sind diese Oberflächen nur beschwerlich zu bewältigen. Eine zusätzliche Option wäre es, Gehbahnen einzurichten, die von mobilitätseingeschränkten Personen barrierefrei genutzt werden können.

Abbildung 4-21: verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten bei Gehbahnen

Zudem sollten im gesamten Untersuchungsgebiet punktuelle Oberflächenschäden behoben werden, was bei der alternden Straßeninfrastruktur nicht nur in Sprockhövel eine große Herausforderung ist, denn die kleinen „Stolperfallen“ bergen bei Sturz gerade für Ältere große Risiken.

Internetseite Bürgertipps als Mängelmelder

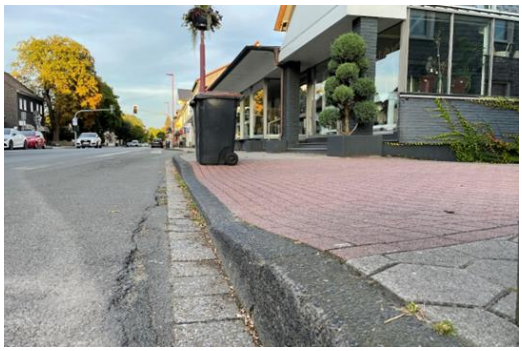
Vielen Teilnehmenden war die Möglichkeit, Anregungen und Mängel über die Website der Gemeinde an die Verwaltung zu melden, nicht bekannt (Mängelmelder AEM: https://www.sprockhoevel.de/rathaus/aufgaben-a-z/dienstleistung/show/maengelmeldung)

Die Verwaltung sollte diese Möglichkeit des Bürgerdialogs stärker kommunizieren. Vor allem Neubürger sollten darüber in Kenntnis gesetzt werden.

Gehwegneigungen

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

Abbildung 4-22: links: nicht barrierefreie Ein-/Ausfahrt in Haßlinghausen; rechts: Best-Practise Beispiel



Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Doppelbord)

In der Stadt Sprockhövel 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 4-23: Mittelstraße / Dorfstraße in Haßlinghausen

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.

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

Abbildung 4-24: Differenzierte Bordhöhen in Niedersprockhövel

bauliche Hindernisse

Vorhandene Umlaufsperren („Drängelgitter“) und Sperrpfosten (Poller) stören nicht alle zu Fuß Gehenden, aber bilden z.T. unüberwindliche 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 4-25: Sperrpfosten sind oft kaum zu sehen

Abbildung 4-26: markierter Sperrpfosten auf Radroute 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 Knotenpunkte sollten Prioritäten-Listen erstellt und systematisch abgearbeitet werden.

Barrierefrei weniger technisch verstanden

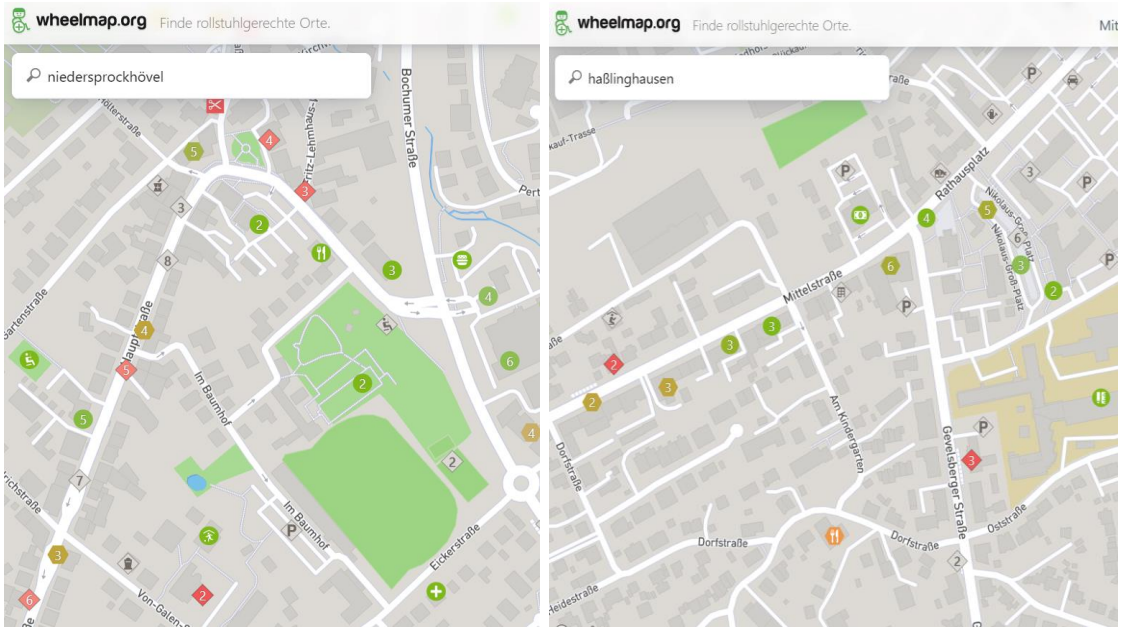
Gesamtstädtisch geht es auch darum, das Thema Barrierefreiheit aus der „technischen Ecke herauszuholen“ und breiter zu betrachten:

- 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 (s.u. unter Kapitel 4.4 Aufenthalt)
- das Angebot barrierefrei und öffentlich zugänglicher Toiletten auszuweiten und in der Fußgängerwegweisung darauf hinzuweisen – wie bereits am ZOB in Niedersprockhövel umgesetzt.

Abbildung 4-27: öffentlich zugängliche barrierefreie Toilette am ZOB in Niedersprockhövel

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

Abbildung 4-28: Internetseite mit rollstuhlgerechten Orten für links Niedersprockhövel und rechts Haßlinghausen



Quelle: https://wheelmap.org/

4.3 Aufenthaltsqualität und Attraktivität

Ein wiederkehrender Wunsch in allen Kommunen der Fußwege-Checks ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Hier in Sprockhövel wurde die Aufenthaltsqualität als eines der Schwerpunktthemen betrachtet.

„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: Sitzmöbel mit hoher Aufenthaltsqualität in Haßlinghausen

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,

14 H BVA, FGSV 2011: 59

- 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 multifunktionalen- und kombinierten Spiel-/Sitzmöglichkeiten liegen. Temporäre Lösungen können dazu dienen, die Vorteile des Aufstellens von Sitzmöglichkeiten im Straßenraum zu prüfen und zu verdeutlichen, bis eine dauerhafte Lösung gefunden ist. Möbel für die kurze Pause sind relativ platzsparende Sitzmöglichkeiten, die für eine kurze Erholungspause geeignet sind.

Abbildung 4-30: Beispiele Sitzgelegenheiten

Sitzbank für Jugendliche in Köln

Barrierefrei in Mettingen

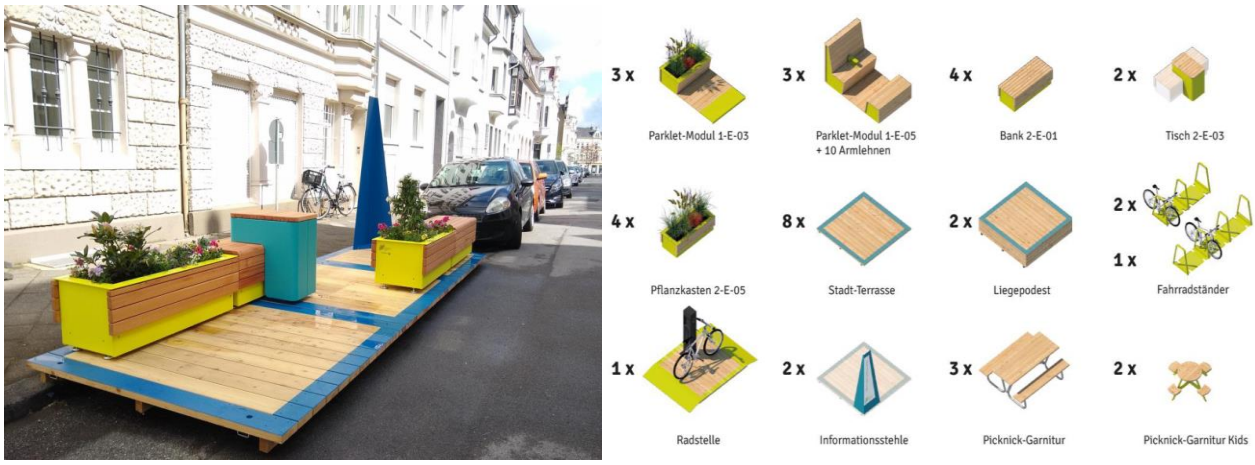
Sitzmöbeldesign aus Düsseldorf

Möbel für die kurze Pause in Brühl

Sitzgelegenheiten an Stelle von Pkw-Stellplätzen (wie beispielsweise vor der KuhBar) lassen sich 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



Quelle: ZNM-Katalog

Spielmöglichkeiten

Spielmöglichkeiten z. B. für Kinder sind eine weitere Möglichkeit die Aufenthaltsqualität und die Verweildauer zu erhöhen. Diese können auch mit Sitzmöglichkeiten kombiniert und somit multifunktional genutzt werden. Ebenso können diese temporär aufgestellt werden, um auch kurzfristige Umsetzungen möglich zu machen. Generell soll es auch darum gehen die Spielmöglichkeiten für Kinder aus ihren festgelegten, teilweise eingezäunten, Bereichen rauszuholen und die Stadt für die Kinder erlebbar zu machen.

Abbildung 4-32: Spielgeräte im Straßenraum

Sauberkeit

Bei der Begehung durch Haßlinghausen wurde die Bedeutung von Sauberkeit insbesondere beim Busbahnhof thematisiert. Daher sollten die Reinigungsintervalle an stärker frequentierten Stellen überprüft werden.

4.4 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 wird wie der organisierte Sport. Denn das zu Fuß Gehen 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

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 Kindern 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 Verkehrsteilnehmende 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 werden, 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

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 4-35: 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

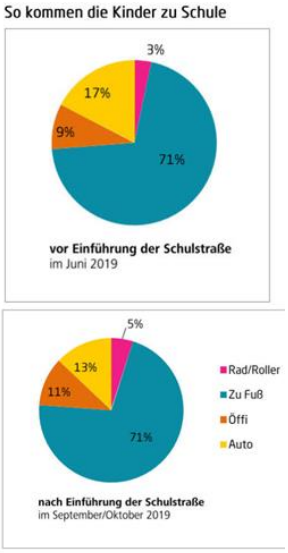
CDU-Vertreterin Jutta Kaiser, die als Einzige gegen den Antrag stimmte, war zutiefst skeptisch: „Das gibt doch nur Chaos, wenn die Eltern ihre Kinder dann an der Fröbelstraße oder am Melatengürtel aus den Autos lassen." Die sogenannten „Eltern-Taxis", also das Bringen und Abholen von Schulkindern mit 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 Erfahrungsammeln 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/

Sollte das Schulische Mobilitätsmanagement nicht zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs führen wird empfohlen zu prüfen, ob die Zufahrt in die Geschwister-Scholl-Straße zu Schulanfangs- und -endzeiten für eine halbe Stunde unterbunden werden kann.

4.5 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 4-36: Ausschnitt Maßnahmenkataster

Maßnahmen-Nr.	SPR.003		**Straße**	Hauptstraße
Kommune	Sprockhövel	Niedersprockhövel		

Zielzustand:

Barrierefreiheit verbessern

Einzelmaßnahme(n)

- Barrieren entfernen

Baulast

Stadt

Umsetzungshorizont: Kurzfristige Maßnahme

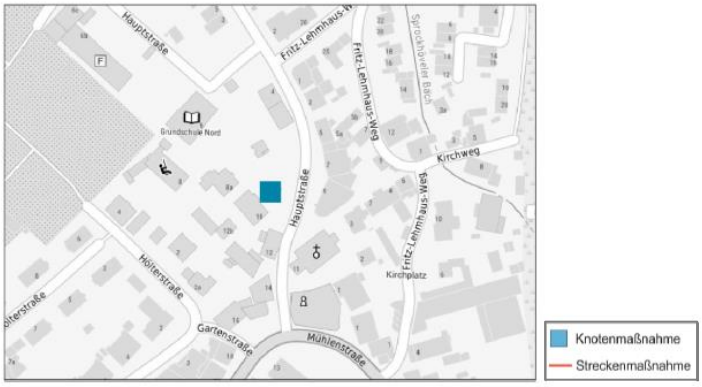
Priorisierung Ampel: gelb

Beschreibung der Situation:

Vor dem Haus "Hauptstraße 10" stehen mehrere Poller teilweise mitten auf dem Gehweg. Durch die wenig kontrastreiche Gestaltung stellen sie eine Sturzgefahr in der Dunkelheit und vor allem auch für Sehbehinderte dar.

Maßnahmenempfehlung:

In Sprockhövel sollten grundsätzlich alle Durchfahrsperren auf ihre Notwendigkeit hin überprüft werden. Durchfahrsperren, die nicht zwingend notwendig sind, sollten ersatzlos entfernt werden. Durchfahrsperren, die erhalten bleiben sollen, müssen kontrastreich gestaltet werden. Durchfahrsperren, die auf Radwegen platziert sind, sollten laut ERA 2010 zudem mit einer Warnmarkierung versehen werden.



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

Abbildung 4-37: Maßnahmenposter zu der Begehung im Untersuchungsgebiet Niedersprockhövel

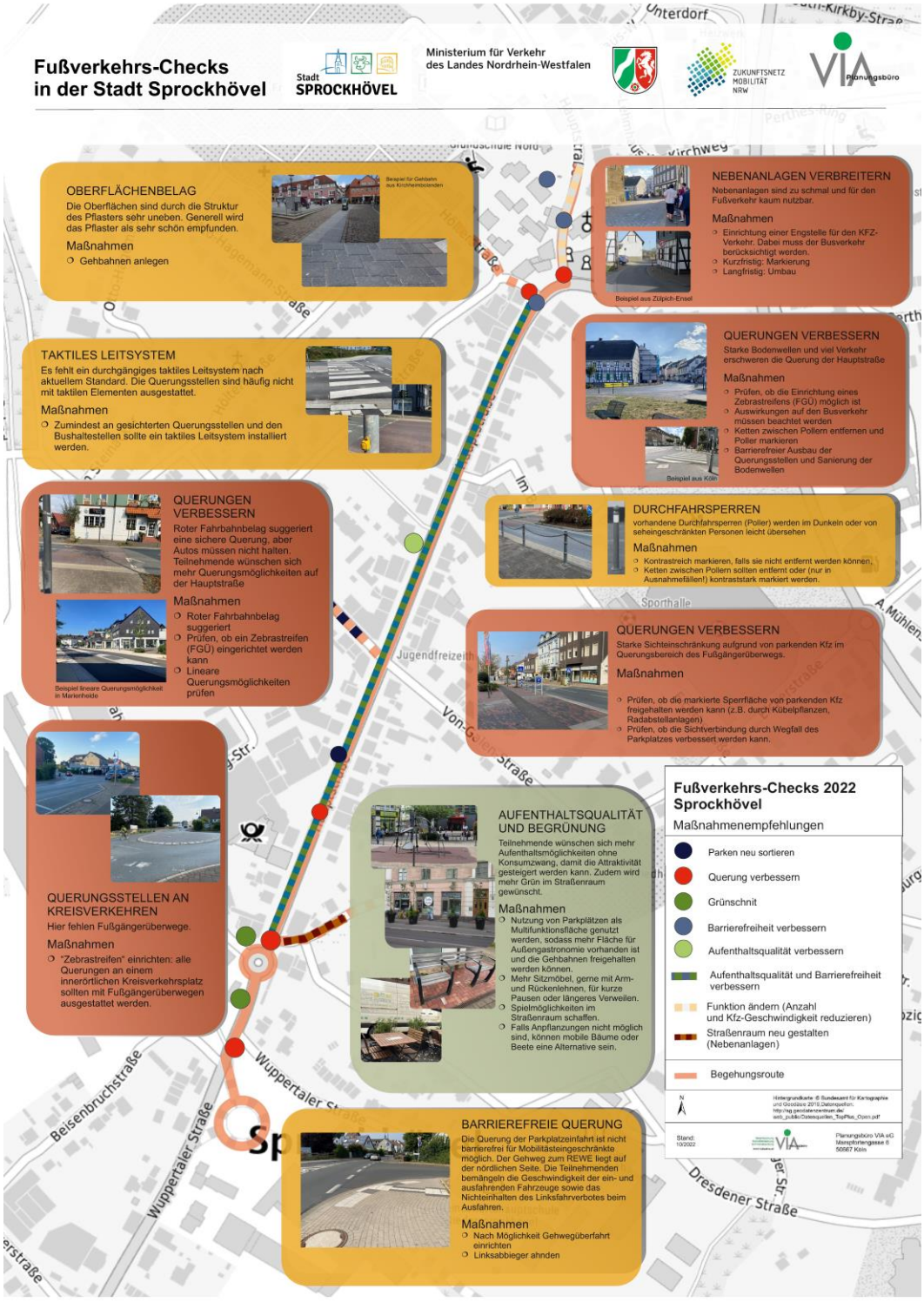


Abbildung 4-38: Maßnahmenposter zu der Begehung im Untersuchungsgebiet Haßlinghausen

5 Empfehlungen zur Umsetzung

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden 45 Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr im begangenen Gebiet erarbeitet. Diese Maßnahmenempfehlungen sollten von der Verwaltung der Stadt Sprockhövel 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.

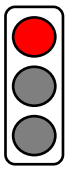
Bewertung der Maßnahmen

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

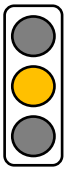
Um diese grundlegenden Bedürfnisse plakativ darstellen zu können, wurden sie mit „Ampelfarben“ hinterlegt. Dabei steht die Farbe Rot für die Sicherheit als Basis für das zu Fuß Gehen und umfasst folgende Aspekte:



- 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

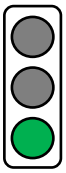
Mit der Farbe Gelb werden Maßnahmen die zur Einschränkung der Bewegungsfreiheit führen bewertet. Diese wirken insbesondere behindernd auf Menschen mit Handicap:



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

Attraktivität Aufenthaltsqualität

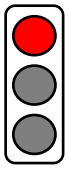
Mit der Farbe Grün werden alle Maßnahmen bewertet die die Attraktivität des zu Fuß Gehens erhöhen:



- 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 Sicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fußwegebeziehungen in Zusammenhang mit den Umsetzungszeiträumen bewertet:

Tabelle 5-1: Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit

Sicherheit	*Kurzfristig*	*Mittelfristig*	*Langfristig*
 *LSA fußgängerfreundlich einrichten*	*fußverkehrsfreundlichere LSA-Schaltung prüfen; bedingt verträgliche Ströme möglichst vermeiden, Querung in einem Zuge ermöglichen, Streuscheiben überprüfen*	*Aufstellflächen vergrößern* *Freie Rechtsabbieger in Ampel integrieren oder zurückbauen* *Ausbau nach dem 3-Sinne-Prinzip* *Umbau in andere Knotenpunktformen prüfen*	*stadtweite Umsetzung fußverkehrsfreundlicher LSA*

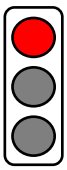
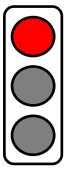
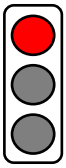
	*Querungsstellen verbessern*	*Provisorische Markierungs- und Umbaumaßnahmen* *Flächenumverteilung prüfen* *Kfz-Geschwindigkeit reduzieren* *Sicht- und platzeinschränkende Barrieren (Parkplätzte, Grün) entfernen. (Sichtdreiecke, Aufstellflächen)* *Barrierefreier Umbau (Doppelbord)*	*Umbau / bautechnische Maßnahmen:* *- Aufpflasterungen* *- vorgezogene Seitenräume* *- Engstellen ein-richten* *FGÜ einrichten* *Neubau einer Querungshilfe (z.B. lineare Querungshilfe)*	*stadtweite, systematische Umsetzung eines einheitlichen Designs an Querungsstellen* *LSA Querungen prüfen*
	*Geschwindigkeit reduzieren*	*Temporäre Geschwindigkeitsmessung und Ahndung* *Prüfung stadtweite Geschwindigkeitsreduzierung (Lärm, Feinstaub, Sicherheit)* *Prüfung Durchfahrtverbot für Kfz (Einbahnstraßenregelung)*	*Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung (z.B. Fahrbahn-Engstelle einrichten)* *„Stadttempo 30“ umsetzen* *Neudimensionierung von Knotenpunkten*	
	*Schulweg-sicherheit*	*Schulisches Mobilitätsmanagement intensivieren (Kommunikation, Fortführung bestehender Projekte, Kampagnen, Informationen)* *Elternhaltestelle prüfen und einrichten* *Polizeikontrollen zu Schulanfangs- und Endzeiten*	*Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung* *Querungsstellen definieren*	*Stadtweit systematisch Schulwege-Verbindungen sichern*

Tabelle 5-2: Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit

Bewegungsfreiheit	*Kurzfristig*	*Mittelfristig*	*Langfristig*
Wegeoberflächen optimieren	*Punktuelle Gehwegschäden entfernen* *Barrieren überprüfen, optimieren und ggf. entfernen (z.B. Umlaufsperren, Poller)* *Barrieren kontrastreich markieren*	*Flächendeckende Sanierung der Oberfläche* *Umbau starker Gehwegneigungen (niveaugleiche Gehwegüberfahrt)*	*Barrierefreier Umbau von schwer berollbaren Natursteinflächen* *systematischer barrierefreier Umbau von Oberflächen*
Querungsstellen barrierefrei ausgestalten	*Bordsteinabsenkung mit differenzierter Höhe (Doppelbord) punktuell prüfen und umbauen* *Umbauten auf Hauptachsen priorisieren* *Parken im Kreuzungsbereich unterbinden*	*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, Grünschnitt)* *Gehwege auf Fahrbahn erweitern (Markierung und Poller)* *Einschränkendes Kfz-Parken/Halten auf Nebenanlagen unterbinden/ahnden* *Prüfen, wo Radverkehr auf Fahrbahn verlagert werden kann*	*Bautechnische Maßnahmen zur Verbreiterung der Nebenanlagen (z.B. Fahrbahn-Engstellen einrichten, Seitenräume vorziehen, Gehwege verbreitern)* *Barrieren (Kundenstopper, Radabstellanlagen, Schilder, Außengastronomie etc.) auf Kfz-Parkfläche/ Multifunktionsfläche verlagern* *Markierungstechnische Maßnahmen zur Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn*	*Infrastruktur für Radfahrende auf der Fahrbahn schaffen* *Dauerhafte Verbreiterung der Nebenanlagen*
Durchfahrsperren	*Durchfahrsperren* *Prüfen und ggf. entfernen oder regelgerecht aufstellen/markieren*	*Durchfahrsperren quartiersweit prüfen und ggf. entfernen oder regelgerecht aufstellen/markieren*	*Durchfahrsperren Stadtweit prüfen und ggf. entfernen oder regelgerecht aufstellen/markieren*

Tabelle 5-3: Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität

Attraktivität/ 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.)*	
Qualität der Wege	*Sauberkeit gewährleisten* *Beleuchtung* *Bespielung zur Attraktivität der Wege*	*Standards definieren und flächenweit einsetzen*	
Wegeverbindungen attraktiver gestalten	*Attraktivierung: Begrünung, Möblierung, Qualität der Wege, Inszenierung der Wege* *Konzept für ein hierarchisches Fußwegenetz erstellen* *Standards für Fußwegeverbindungen definieren* *Wegeverbindungen sichtbarer und attraktiver machen*	*Konzept für ein Innerörtliches Leitsystem erstellen (Zielwegweisung, Infotafeln)* *Konzept für ein taktiles Leitsystem auf den Hauptrouten erstellen*	*Leitsysteme umsetzen*

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 Stadt Sprockhövel

Sprockhövel ist seit dem 13.10.2021 Mitglied des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Durch eine sehr gute und motivierte Bewerbung gelang es der Stadt, sich direkt die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks 2022 zu sichern.

Durch die Teilnahme erhofft sich die Stadt einen Erkenntnisgewinn in Bezug auf bestehende Probleme und mögliche Lösungsansätze und Maßnahmen für eine zukünftige deutliche Stärkung des Fußverkehrs, attraktivere öffentliche Räume und mehr Barrierefreiheit. Zudem war dies ein sehr pragmatischer und bodenständiger Einstieg in die Mitgliedschaft beim Zukunftsnetz mit direkt erkennbarem Nutzen für Bürger*innen und die Verwaltung der Stadt.

Die Stadtverwaltung zeigt sich in dieser frühen Phase der Mitgliedschaft sehr engagiert. Ein wichtiges Grundprinzip in der Arbeit des Zukunftsnetz Mobilität, die bereichsübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung, wurde beim Starter-Gespräch sowie bei allen weiteren Bausteinen der Fußverkehrs-Checks umgesetzt. Bei allen Bausteinen waren engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verschiedener Ämter beteiligt. Es konnten Bürger, Vertreter*innen von Interessensverbänden sowie Politiker zur Teilnahme gewonnen werden.

Ein weiteres Grundprinzip, „Mobilität ist Chefinnensache“, wurde ebenfalls vorbildlich vorgelebt. Die Bürgermeisterin sowie die zuständige Dezernentin haben bei allen Bausteinen der Fußverkehrs-Checks aktiv teilgenommen und die Bedeutung des Fußverkehrs und den Willen zur Veränderung dargelegt. Zusammen mit der Mobilitätsmanagerin Frau Rabea Heyer, die das ganze Projekt koordinierte, bestand so ein starkes „Dreigestirn“, das aus Sicht des Zukunftsnetz für ein gutes Gelingen der Fußverkehrs-Checks gesorgt hat.

Im Herbst 2022 wurde mit der Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzepts für das gesamte Stadtgebiet begonnen. Erkenntnisse und Maßnahmen, die sich aus dem Fußverkehrs-Check ergeben, sollen in die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts einfließen. Ein solches Mobilitätskonzept, aber auch die praktische Umsetzung der Fußverkehrs-Checks können der Stadtverwaltung und der Politik in Sprockhövel bei weiteren Schritten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität wichtige Impulse geben.

6 Zusammenfassung und Fazit

Die Begehungen in Sprockhövel fanden in zwei unterschiedlichen Ortskernen statt. Bewusst wurde neben Niedersprockhövel auch Haßlinghausen ausgewählt. Dominantes Verkehrsproblem für die Mobilität zu Fuß sind die in Niedersprockhövel und Haßlinghausen das Ortsbild bestimmenden Hauptverkehrsstraßen mit dem starkem Kfz-Verkehr. Hier wird mit der Umgehungsstraße in Niedersprockhövel und der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzept in Haßlinghausen schon viel erreicht. Zusätzliche Querungsangebote und attraktive Verweilmöglichkeiten würden für die fußläufige Erreichbarkeit der Geschäfte jedoch sicher einen Qualitätssprung darstellen. Durch eine Förderung der Mobilität auf kurzen Wegen wird die lokale Nahversorgung unterstützt und mit spontanen Begegnungen unterwegs der soziale Zusammenhalt gestärkt.

Die Begehung in Haßlinghausen setzte neben der ortsdurchschneidenden und von MIV geprägten Hauptverkehrsachse auch einen Schwerpunkt auf sichere Schulwege. Hierbei ergaben sich im konkreten Straßen- und Wegenetz nur wenige einfache Lösungen. Für einen Sicherheitsgewinn wirken bauliche (Verbreiterung der Gehwege) Maßnahmen zusammen mit Maßnahmen, die auf eine Verhaltensänderungen insbesondere bzgl. des Elterntaxis zielen. In einem Schulischen Mobilitätsmanagement des Schulstandortes können die betroffenen Personengruppen mit Unterstützung der Stadt die verkehrlichen Bedingungen im Interesse der Kinder, ihrer Sicherheit und der Freude an der Bewegung, neu aushandeln.

Die Stadt Sprockhövel hat sich selbst als „Einsteigerkommune“ charakterisiert. Dabei sind insbesondere in den letzten Jahren bereits viele Ansätze zur Förderung der Nahmobilität entwickelt worden, dies ist vor allem sichtbar im Integrierten Handlungskonzept in Haßlinghausen welches Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität von zu Fuß Gehenden im Straßenraum beinhaltet. Im Herbst diesen Jahres wird mit dem Mobilitätskonzept eine Mobilitätsstrategie für alle Verkehrsmittel für das gesamte Stadtgebiet erstellt werden. Zudem soll in den kommenden Jahren ein Integriertes Handlungskonzept für Niedersprockhövel erstellt werden.

Insgesamt haben die Fußverkehrs-Checks in Sprockhövel das Ziel, durch Partizipation ein stärkeres Bewusstsein für den Fußverkehr in der Politik, Verwaltung und Bürger*innenschaft zu schaffen, befördert

und man darf gespannt auf die Umsetzung der 45 Maßnahmenempfehlungen sein.

7 Quellen und Literatur

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): Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), Köln 2012

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:

https://www.sprockhoevel.de/aktuelles/detailseite/hoehere-aufenthaltsqualitaet-nachhaltigere-fortbewegung-sprockhoevel-macht-den-fussverkehrs-check-2022

https://www.lokalkompass.de/sprockhoevel/c-politik/check-den-fussgaenger_a1722034

https://www.ppherbede.de/2022/08/16/fu%C3%9Fverkehrs-check/

https://www.sprockhoevel.de/aktuelles/detailseite/stadt-sprockhoevel-laedt-ein-zum-fussverkehrs-check

https://ruhrkanal.news/auftaktveranstaltung-fusswege-im-fokus/

https://www.wz.de/nrw/sprockhoevel/sprockhoevel-optimierung-der-fusswege-sind-buerger-gefragt_aid-75392935

https://ruhrkanal.news/wuensch-dir-was-beim-fussverkehrs-check/

https://www.facebook.com/pg/CDUStadtverbandSprockhoevel/posts/

https://www.face-book.com/SPD.Sprockhoevel/photos/a.528414803887751/5716270865102093/

https://www.waz.de/staedte/sprockhoevel/sprockhoevel-gefahr-fuer-fussgaenger-durch-poller-mit-ketten-id236249113.html

https://www.waz.de/staedte/sprockhoevel/sprockhoevel-fussgaenger-suchen-schwachstellen-im-verkehr-id236305569.html

https://ruhrkanal.news/geringes-interesse-beim-abschluss-workshop-fussverkehrs-check/

https://www.sprockhoevel.de/aktuelles/detailseite/abschluss-workshop-zum-fussverkehrs-check-am-17-oktober-2022

8 Anhang

Stadt
SPROCKHÖVEL

PRESSEMITTEILUNG

Stadt Sprockhövel lädt ein zum „Fußverkehrs-Check“

Sprockhövel, den 18. August 2022. Zu Ortsbegehungen in Niedersprockhövel und Haßlinghausen lädt die Stadt Sprockhövel interessierte Bürgerinnen und Bürger am 23. und 30. August 2022 ein, um gemeinsam den Fußverkehr unter die Lupe zu nehmen. Beim landesweiten Wettbewerb um einen Fußverkehrs-Check wurde die Stadt Sprockhövel vom nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW für eine Teilnahme ausgewählt.

Bei den Checks handelt es sich um ein partizipatives Angebot zur Förderung und Stärkung des Fußverkehrs. In Zusammenarbeit mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern nimmt die Stadtverwaltung die Situation im Fußverkehr in den Blick, um gemeinsam Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten.

Nach einem öffentlichen Auftakt-Workshop am 17. August 2022, in dem die Begehungsrouten festgelegt und erste Anregungen aufgenommen wurden, geht es nun los: Interessierte Bürgerinnen und Bürger sind herzlich eingeladen, an den Begehungen in den Ortskernen von Niedersprockhövel und Haßlinghausen teilzunehmen, Probleme und Sichtweisen auszutauschen und neue Lösungsvorschläge und Ideen zu diskutieren.

Dienstag, 23.08.2022 ab 17:00 Uhr
Begehung in Niedersprockhövel (Treffpunkt: vor dem Bürgerhaus)

Dienstag, 30.08.2022 ab 17:00 Uhr
Begehung in Haßlinghausen (Treffpunkt: Rathausvorplatz)

Montag, 17.10.2022 ab 17:00 Uhr
Abschluss-Workshop im Forum der Gemeinschaftsgrundschule Börgersbruch
(Dresdener Straße 43)

Eine Anmeldung für die Begehungen ist nicht erforderlich. Die Stadtverwaltung Sprockhövel freut sich auf eine rege Teilnahme.

Ansprechpartnerin für die Medien:
Mandana Rasooli Zadehei, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: 02339/917-398, Mail: rasooli-zadehei@sprockhoevel.de
Stadt Sprockhövel, Rathausplatz 4, 45549 Sprockhövel

- 1 -

Stadt
SPROCKHÖVEL

PRESSEMITTEILUNG

Abschluss-Workshop zum Fußverkehrs-Check am 17. Oktober 2022

Sprockhövel, den 10. Oktober 2022. Die Stadt Sprockhövel hat in diesem Jahr gemeinsam mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern den Fußverkehr in den Ortskernen von Niedersprockhövel und Haßlinghausen unter die Lupe genommen. Der Abschluss-Workshop zu diesen „Fußverkehrs-Checks" findet am Montag, 17. Oktober 2022, von 17 bis 19 Uhr im Forum der Gemeinschaftsgrundschule Börgersbruch statt.

Bei den Fußverkehrs-Checks handelt es sich um ein partizipatives Angebot zur Stärkung und Förderung des Fußverkehrs. In einem landesweiten Wettbewerb um einen Fußverkehrs-Check wurde die Stadt Sprockhövel vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW als eine von zwölf Kommunen für die Teilnahme ausgewählt.

Im August fand ein Auftakt-Workshop sowie zwei Begehungen durch die Ortskerne Niedersprockhövel und Haßlinghausen statt. Zahlreiche interessierte Bürgerinnen und Bürger haben an den Begehungen teilgenommen und gemeinsam mit der Stadtverwaltung und dem die Fußverkehrs-Checks begleitenden Planungsbüro VIA Probleme und Sichtweisen direkt vor Ort ausgetauscht und Lösungsvorschläge diskutiert.

Die bisherigen Ergebnisse und daraus resultierende Maßnahmenvorschläge werden nun im Rahmen eines abschließenden Workshops vom Planungsbüro präsentiert und anschließend gemeinsam diskutiert. Die entwickelten Maßnahmenvorschläge sollen in das derzeit in Erarbeitung befindliche „Integrierte Mobilitätskonzept" der Stadt Sprockhövel einfließen.

Eine Anmeldung für den Abschluss-Workshop ist nicht erforderlich. Alle Interessierten sind herzlich eingeladen, an dem Workshop teilzunehmen. Die Stadt Sprockhövel bedankt sich für die bisherige große Resonanz sowie die wertvollen Hinweise, die im Rahmen der Fußverkehrs-Checks eingebracht wurden, und freut sich auf eine rege Teilnahme an der Abschlussveranstaltung.

Ansprechpartnerin für die Medien:
Mandana Rasooli Zadehei, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: 02339/917-398, Mail: rasooli-zadehei@sprockhoevel.de
Stadt Sprockhövel, Rathausplatz 4, 45549 Sprockhövel