



Endbericht

Fußverkehrs-Checks NRW 2019

Bergkamen

**Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**



...natürlich
BERGKAMEN

Impressum

Auftraggeber

Zukunftsnetz Mobilität NRW
Geschäftsstelle
Glockenstraße 37-39
50667 Köln
www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle Westfalen-

Lippe:

Wiebke Weltring

Telefon: 0251 62 70 144

E-Mail: wiebke.weltring@wvg-online.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr
Nordrhein-Westfalen

Auftragnehmer

Planersocietät

Stadt. Mobilität. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Dipl.-Ing. Michael Frehn
Fon 0231 58 96 96-0
Fax 0231 58 96 96-18

www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)
Lara Wohland (Bearbeitung)

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
1 Einleitung	6
2 Analyse	8
3 Handlungsfelder	12
3.1 Querungen (Q)	12
3.2 Schulverkehr (S)	23
3.3 Barrierefreiheit (B)	27
3.4 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (A)	34
3.5 Zusammenspiel mit anderen Verkehrsteilnehmenden (Z)	39
3.6 Maßnahmenübersicht	43
4 Handlungsempfehlungen für die Verwaltung	46
4.1 Umsetzungshorizont	46
4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung	49
4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW	52
5 Fazit	53
6 Dokumentation	55
6.1 Protokoll der Auftaktveranstaltung am 18.09.2019	55
6.2 Protokoll der 1. Begehung (Rünthe) am 01.10.2019	59
6.3 Protokoll zu der 2. Begehung (Oberaden) am 08.10.2019	67
6.4 Protokoll zur Abschlussveranstaltung am 14.11.2019	74
7 Quellenverzeichnis	81

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2019	6
Abb. 2: Erreichbarkeitsdarstellung in Rünthe	8
Abb. 3: Erreichbarkeitsdarstellung in Oberaden	10
Abb. 4: Helmstedter Straße (links) und Sugamberstraße (rechts) im Bestand mit großem Kurvenradius	14
Abb. 5: Verringerung des Kurvenradius durch provisorische Maßnahme (links) und bauliche Maßnahme (rechts).....	14
Abb. 6: Beispiel für einen Kreisverkehr mit baulicher Kreisinsel (links), Beispiel eines Minikreisverkehrs mit Einfassung der Kreisinsel (mittig und rechts)	16
Abb. 7: Freizuhalten Bereiche an Überquerungsstellen mit Vorrang für den Fußverkehr	18
Abb. 8: Verlegung des Fußgängerüberwegs an der Jahnstraße (links), Ausstattung mit reflektierenden Elementen (rechts).....	19
Abb. 9: Vorhandene markierte Mittelinsel auf der Jahnstraße im Bereich des Supermarktes Penny	19
Abb. 10: Einrichtung eines FGÜs an der vorhandenen Mittelinsel auf der Jahnstraße	20
Abb. 11: Gehweg Nase zwischen Parkständen (links), Gehweg Nase in Kombination mit einem FGÜ (rechts).....	21
Abb. 12: Großer Kurvenradius an der Schachtstraße im Bestand	22
Abb. 13: Fußgängerüberweg Rünther Straße.....	22
Abb. 14: Aktion Schulweggestaltung (links), Beispiel bemalter Steine als Schulwegführung (rechts).....	24
Abb. 15: Elternhaltestelle Schachtstraße (links), Elternhaltestellenschild (rechts)	26
Abb. 16: Aufmerksamkeit durch farbige Markierung (links) und durch ein Geschwindigkeitsdisplay (rechts)	27
Abb. 17: Differenzierte Bordhöhe mit Nullabsenkung und 6 cm Bord	28
Abb. 18: Lichtsignalanlage an der Jahnstraße im Bestand: Bordsteinabsenkung vorhanden, aber fehlende Differenzierung der Bordhöhe.....	29
Abb. 19: Umlaufsperrung Jahnstraße im Bestand.....	29
Abb. 20: Gehwege auf der Jahnstraße im Bestand.....	30
Abb. 21: Modellkasten Gehwegbreiten.....	31
Abb. 22: Übergang mit Nullabsenkung im Bestand auf der Rünther Straße	32
Abb. 23: Wohnstraße "In der Dille" im Bestand mit sehr schmalen Gehwegen	33
Abb. 24: Verkehrsberuhigter Bereich	33
Abb. 25: Holzbänke mit Rückenlehnen (links), Sitzpöller (mittig) und Bank um eine Baumscheibe (rechts)	35
Abb. 26: Spielelemente	36
Abb. 27: Spalierbäume in Schwetzingen	36
Abb. 28: Nahversorgungsbereich der Jahnstraße im Bestand.....	38
Abb. 29: Straßenumgestaltung durch Mittelstreifen (links) und Einengung der Fahrbahn inkl. breiter Gehwege (rechts).....	38
Abb. 30: Ausstattung der Grünverbindungen mit Laternen und Sitzmöglichkeiten	39
Abb. 31: Auf dem Gehweg und Mehrzweckstreifen der Jahnstraße parkende Kfz.....	40
Abb. 32: Fahrbahnverengung mittels Markierung.....	41
Abb. 33: Umwandlung des Mehrzweckstreifens zu einem Radfahrstreifen	42
Abb. 34: Neuverteilung des Straßenquerschnitts der Jahnstraße bei 30 km/h.....	42
Abb. 35: Maßnahmenübersicht für Oberaden	44
Abb. 36: Maßnahmenübersicht für Rünthe	45
Abb. 37: Fußverkehrsförderung	53

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen in Oberaden	47
Tabelle 2: Umsetzungshorizont der Maßnahmen in Rünthe	48

Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UDV	Unfallforschung für Versicherer

1 Einleitung

Fußverkehrs-Checks als Mittel der Fußverkehrsförderung

Gehen ist die ursprünglichste Form der Fortbewegung: einfach, umwelt- und sozialverträglich, zudem gesund. Die fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßen und Plätzen ist eine wichtige Voraussetzung, um die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Sicherheit für alle Menschen in Städten und Gemeinden zu erhöhen. Gleichwohl wurde der Fußverkehr von der Stadt- und Verkehrsplanung in den vergangenen Jahrzehnten oft vernachlässigt und als „Sowieso-Verkehr“ angenommen. Mit den Fußverkehrs-Checks wollen das Land Nordrhein-Westfalen und das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Kommunen ermuntern, vor Ort die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger zu verbessern; dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs auslösen und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten.

Bei der Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2014 zeigte sich, dass 11 % der Bergkamenerinnen und Bergkamener zu Fuß unterwegs sind. Hier ist ein Steigerungspotential im Vergleich zum Bundesdurchschnitt vorhanden. In Bergkamen sind darüber hinaus 11% mit dem Fahrrad, 9 % mit Bus und Bahn und 69% mit dem Kfz (sowohl als Fahrende als auch als Mitfahrende) unterwegs (Stadt Bergkamen 2014).

Aus 25 Bewerbenden konnte sich Bergkamen als eine von zehn geförderten Kommunen durchsetzen. In Begleitung der Planersocietät hat Bergkamen den Schwerpunkt auf die beiden Stadtteile Rünthe und Oberaden mit den jeweiligen Hauptverkehrsstraßen gelegt. Gemeinsam wurden im Rahmen von fünf Vor-Ort-Terminen eine Bestandsanalyse sowie vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt (Abb. 1). Vorab legte die Verwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro die Schwerpunkträume fest und bereitete den Fußverkehrs-Check vor. Beim öffentlichen Auftaktworkshop am 18.09.2019 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben und gemeinsam mit den 27 Teilnehmenden Problem- und mögliche Routen für die Begehungen diskutiert. Anschließend fanden am 01. Oktober in Rünthe und am 08. Oktober in Oberaden die Begehungen statt. Die eruierten Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in dem öffentlichen Abschlussworkshop am 14.11.2019 mit den Teilnehmenden diskutiert.

Abb. 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2019



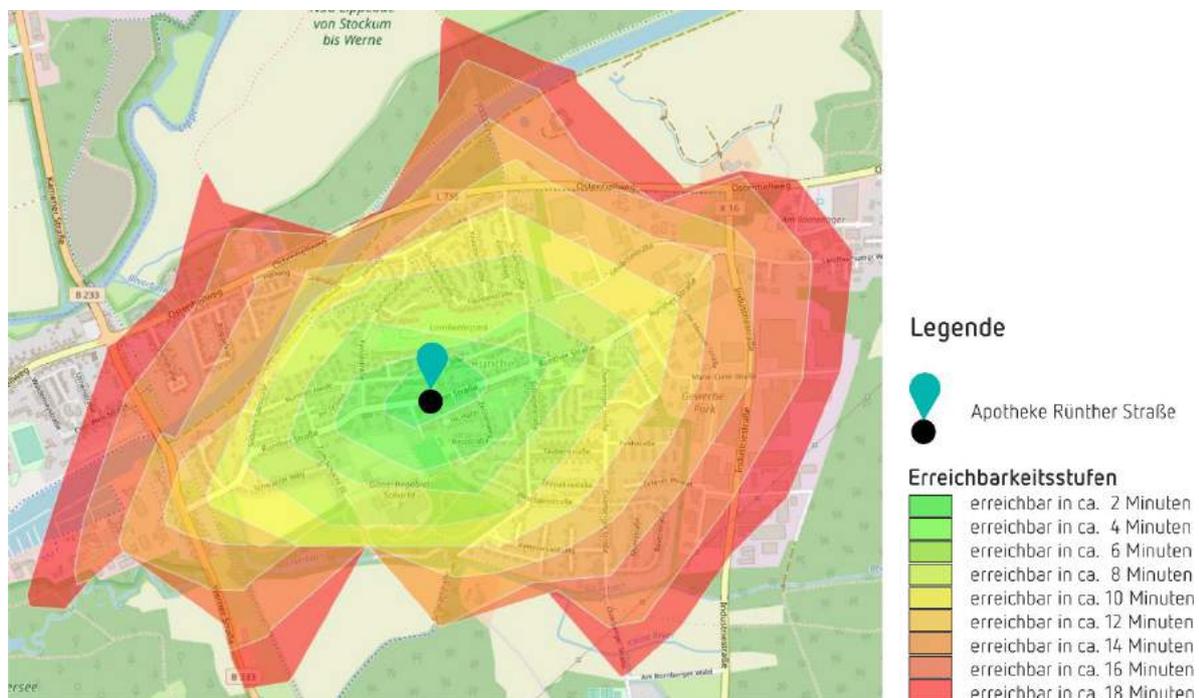
Ziel des Fußverkehrs-Checks in Bergkamen ist es, sichere und attraktive Fußverbindungen zu schaffen. Die Fußverkehrs-Checks sollen zugleich ein Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs bei Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit schaffen. Zudem sollten sie auch die Belange von Schulkindern und Mobilitätseingeschränkten als besonders sensible Gruppen in den Fokus rücken. Das wurde zum Beispiel bei den Begehungen besonders berücksichtigt.

2 Analyse

Rünthe und Oberaden sind zwei von insgesamt sechs Stadtteilen des Mittelzentrums Bergkamen. Rund ein Viertel der Bergkamener Bürgerinnen und Bürger lebt in Oberaden. Der Stadtteil zeichnet sich aus durch seine zentralen Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten sowie das Stadtmuseum und verschiedene Einzelhandelsunternehmen. Der zentrale Versorgungsbereich liegt an der Jahnstraße, über die der Großteil des Stadtteilgebietes erschlossen wird. Rünthe stellt rund 13 % der Einwohnerinnen und Einwohner Bergkamens, ist also kleiner als Oberaden. Auch hier befinden sich viele zentrale Einrichtungen – wie etwa Schulen und Senioreneinrichtungen und auch kleinere Handelsbetriebe – an einer Hauptverkehrsstraße, der Rünther Straße. Die Ziele an den Hauptverkehrsstraßen sind in beiden Stadtgebieten fußläufig zu erreichen. Der Anteil von zu Fuß Gehenden liegt in Bergkamen bei ca. 11 % (vgl. Henninger, Kathrin 2014, S. 15).

Bedingt durch die Schulen und Senioreneinrichtungen entlang der Rünther Straße bewegen sich viele Personen zu Fuß in Rünthe fort. Die in Abbildung 2 dargestellten Isochronen lassen gut erkennen, dass sämtliche Ziele in Rünthe innerhalb von wenigen Minuten zu erreichen sind. Eine farbliche Isochrone stellt dabei die fußläufige Erreichbarkeit, beginnend an der Apotheke Rünther Straße, in einer Zeit von ca. zwei Minuten dar. Demnach kann man beispielsweise in einer Zeit von 18 Minuten von der Apotheke aus den Yachthafen Marina Rünthe zu Fuß erreichen.¹ Das lässt erkennen, dass auch ohne Kfz die wichtigen Ziele in Rünthe in angemessener Zeit zu erreichen sind.

Abb. 2: Erreichbarkeitsdarstellung in Rünthe



Quelle: Service © openrouteservice.org | Map data © OpenStreetMap contributors

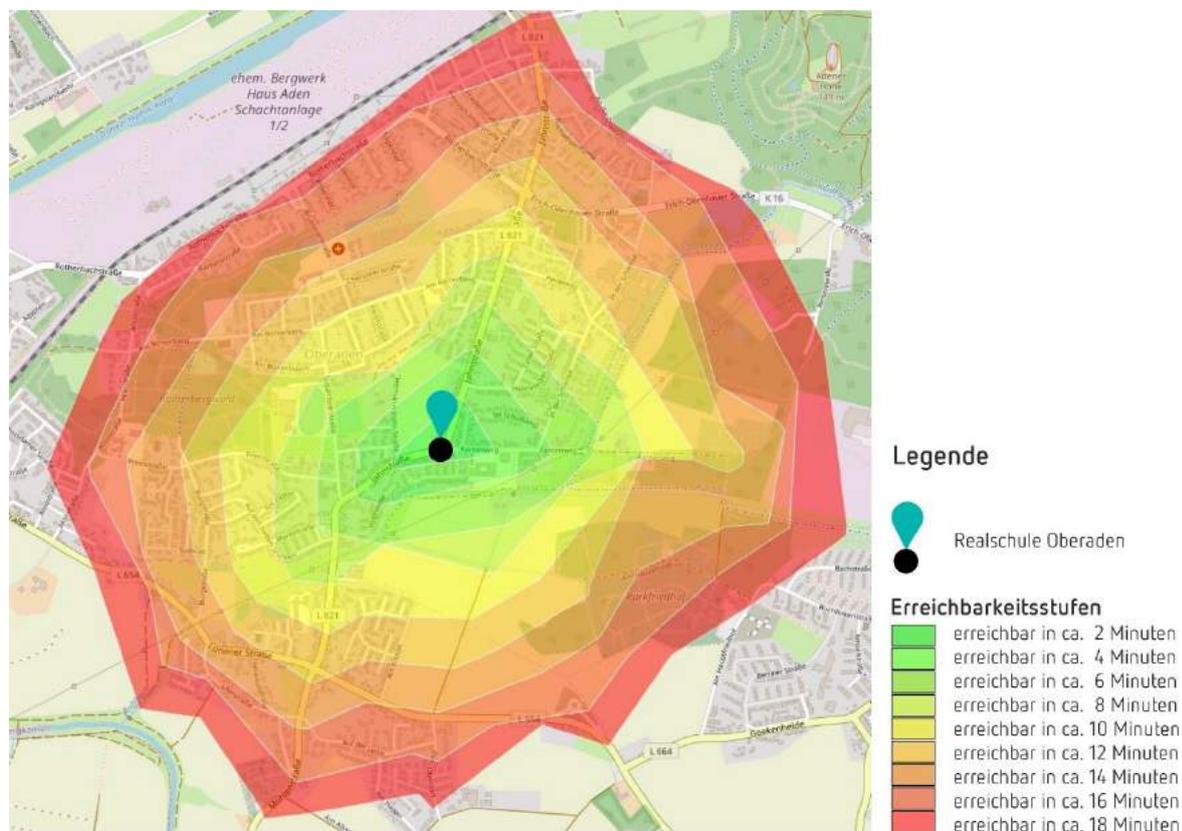
¹ Eine Gehminute entspricht ungefähr 80 m.

Positiv für den Fußverkehr hervorzuheben ist zudem, dass die Rünther Straße auf eine Geschwindigkeit von 30 km/h begrenzt ist, was sowohl das Sicherheitsgefühl beim Überqueren der Straße als auch das Geräuschempfinden positiv beeinflusst. Die vier Bushaltestellen auf der Rünther Straße sind fußläufig gut zu erreichen und sichern unter anderen die Anbindung in die Innenstadt von Bergkamen. In Rünthe ist entlang der Hauptverkehrsstraße ein beidseitiger Gehweg von ca. 1,50-2,00 m (z. T. auch 2,50 m) vorhanden und zusätzlich auch einige Querungsanlagen in Form von abgesenkten Bordsteinen, die das Erreichen der anderen Straßenseite erleichtern. Die Fußgängerampel an der Christuskirche ermöglicht ein gesichertes Queren und ist, stadtvertretend und an den alten Bergbaubetrieb erinnernd, mit einem Ampelmännchen in Form eines Grubenmännchens ausgestattet. Die Fußwege im Bereich des Sportplatzes stellen eine attraktive Freizeitroute im Grünen dar.

Durch die Schulen im Gebiet kommt es besonders im Westen Rünthes in morgendlichen und nachmittäglichen Stoßzeiten zu einem hohen Kfz-Aufkommen durch Hol- und Bringverkehre. Es entstehen unsichere Situationen durch nicht ordnungsgemäß haltende oder parkende Fahrzeuge. Zusätzlich gibt es Stellen in Rünthe, die nicht barrierefrei sind, was besonders für die Seniorinnen und Senioren ein Problem darstellt.

In Oberaden können Personengruppen identifiziert werden, die besonders viel zu Fuß gehen. So ist zum Beispiel in unmittelbarer Nähe der Senioreneinrichtungen ein Supermarkt. Und die Schülerinnen und Schüler gehen zu Fuß zu den Bushaltestellen. Auch der Nahversorgungsbereich im Norden der Jahnstraße wird teilweise zu Fuß angesteuert. In Oberaden wird ebenfalls durch die Isochronendarstellung deutlich, dass Fußwege im Stadtteil innerhalb weniger Minuten zurückgelegt werden können, um bestimmte Ziele zu erreichen. Vom Startpunkt „Realschule Oberaden“ aus gelangt man fußläufig zum Parkfriedhof beispielsweise in ca. 14 Minuten. Sämtliche Ziele im Gebiet lassen sich demnach auch ohne Kfz in kurzer Zeit erreichen.

Abb. 3: Erreichbarkeitsdarstellung in Oberaden



Quelle: Service © openrouteservice.org | Map data © OpenStreetMap contributors

Oberaden zeichnet sich durch eine Vielzahl an Nahversorgungseinrichtungen, Eisdielen und Restaurants sowie Kulturstätten aus. Das sind alles Ziele, die nicht unbedingt ein Kfz zum Erreichen voraussetzen. Die genannten Ziele werden über die Jahnstraße erschlossen. Entlang des Kuhbachs, nördlich der Jahnstraße, führt eine Trasse, die zum Radfahren und Spazierengehen einlädt. Die grüne Verbindung führt in die Innenstadt von Bergkamen und wird als Freizeitroute genutzt. Die vier fußläufig zu erreichenden Bushaltestellen entlang der Jahnstraße, stellen eine gute Anbindung in die umliegenden Ortsteile dar.

Die Jahnstraße ist aktuell eine Landesstraße (L821), auf der eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h vorherrscht. Durch nur wenige, unzureichende Querungsmöglichkeiten wird das Überqueren der Straße für viele Personen erschwert. Die Mittelinsel im Nahversorgungsbereich besteht nur aus einer Markierung (keine bauliche Mittelinsel) sowie zwei Sicherheitsbaken und ist zusätzlich mit Klebebodenindikatoren ausgestattet, die bereits erhebliche Mängel aufweisen. Das Gefühl des sicheren Überquerens der Straße ist an dieser Stelle nicht gegeben. Die weitere Mittelinsel im Bereich der Realschule weist eine mangelhafte Oberfläche auf, die das Überqueren besonders für Personen mit einer Seh- oder Geheinschränkung erschwert. Der breite Straßenquerschnitt und das Gefälle in Richtung Süden verleitet Kfz-Fahrende oftmals zum schnellen Fahren. Durch einen recht hohen Lkw-Anteil und die hohe Geschwindigkeit entsteht zusätzlich ein Unsicherheitsgefühl bei vielen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Der hohe Lärmpegel schränkt die Attraktivität für das zu Fuß Gehen entlang der

Jahnstraße weiter ein. Der breite Straßenquerschnitt, inklusive Mehrzweckstreifen, bietet aber auch Potenzial zu einer Umgestaltung der Jahnstraße unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden.

Bisher wurde der Fußverkehr in Bergkamen lediglich in Planungen von anderen Schwerpunktthemen mitberücksichtigt. Im Zuge des Masterplans Mobilität wurden 2010 Konflikte verschiedener Verkehrsteilnehmender, auch zu Fuß Gehender, untersucht und bewertet. Das zu Beginn des Jahres 2019 vom Rat beschlossene Klimaschutzkonzept beinhaltet unter anderem das Vorhaben, das Fußwegenetz flächendeckend auszubauen. Den Fußverkehrs-Check sieht die Stadt Bergkamen als Ergänzung zum Klimaschutzkonzept und als Anstoß, den Fußverkehr nachhaltig zu fördern. Als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise NRW e.V. (AGFS NRW) hat Bergkamen sich bereits 2010 dazu verpflichtet, die Förderung des städtischen Fußverkehrs voranzutreiben.

3 Handlungsfelder

Die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge sind das Ergebnis der vier partizipativen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Bergkamen. Auf Grundlage der Diskussionen und Anregungen während der Workshops und der Begehungen sowie planerischer Rückschlüsse aus den gewonnenen Eindrücken, wurden die Maßnahmenvorschläge formuliert und in die folgenden Handlungsfelder unterteilt: Querungsanlagen, Schulverkehr, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität/attractive Gestaltung und das Zusammenspiel mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Um eine bessere Übersicht zu bewahren, werden die beiden Stadtteile Oberaden und Rünthe einzeln betrachtet. Dabei ist dennoch zu berücksichtigen, dass die konkreten örtlichen Maßnahmenvorschläge stellvertretend für das gesamte Stadtgebiet stehen und auch auf gleichartige Situationen in anderen Stadtteilen übertragbar sind.

3.1 Querungen (Q)

Das Queren der Fahrbahn stellt für zu Fuß Gehende im Alltag häufig das größte Hindernis und das höchste Unfallpotenzial dar. Unfallberichte belegen, dass sich die überwiegende Anzahl an Unfällen beim Quervorgang ereignen (vgl. UDV 2013: 2). Querungsanlagen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen und das sichere Erreichen der anderen Straßenseite ermöglichen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). Dabei steht die Sicherheit stets vor der Leistungsfähigkeit. So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Eine Verbesserung der Querungssituation für den Fußverkehr kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr
- die Verkürzung der Querungsstrecke
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden
- die Verringerung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

Die genannten Ansätze können dabei sowohl einzeln als auch kombiniert eingesetzt werden. Bei der Wahl der geeigneten Querungsanlage ist, neben den Empfehlungen der technischen Regelwerke zu Verkehrsstärken, Position und Ausstattung, die Nutzerakzeptanz zu berücksichtigen. In der öffentlichen Wahrnehmung gelten der Fußgängerüberweg (FGÜ, auch Zebrastreifen) und die Lichtsignalanlage (LSA, auch Ampel) als die gängigsten und sichersten Querungsanlagen. Ihr Einsatz ist allerdings nur an Stellen sinnvoll, an denen sie durch die Nutzenden auch akzeptiert werden. Fußgängerampeln an Querungen mit schwachen Kfz-Belastungen können beispielsweise durch zu lange Wartezeiten schnell zu Rotlichtverstößen der zu Fuß Gehenden führen. Ist andererseits ein FGÜ nur sehr schwach frequentiert,

kann es passieren, dass ihn Autofahrende nach einer bestimmten Zeit nicht mehr berücksichtigen.

Oberaden (Q1–Q7)

Bauliche Maßnahmen

In Oberaden wurden mehrere Einmündungen ausfindig gemacht, an denen ein großer Kurvenradius besteht. Dadurch sind die Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Führenden und zu Fuß Gehenden oftmals eingeschränkt. Zusätzlich verleitet ein großer Kurvenradius zu hohen Geschwindigkeiten beim Abbiegevorgang.

Ein Beispiel für einen großen Kurvenradius ist die Einmündung in die Helmstedter (**Q1**). Um eine möglichst direkte und verkürzte Querung für zu Fuß Gehende an der Einmündung zu ermöglichen, sollten die Seitenbereiche vorgezogen werden. Die damit verbundene Reduktion der Abbiegeradien führt gleichzeitig zu reduzierten Abbiegegeschwindigkeiten der Kfz. Zudem kann auch die vorhandene Mittelinsel, die als Fahrbahnteiler dient, zu einer barrierefreien Mittelinsel (vgl. Kap. 3.3) für den Fußverkehr ausgebaut werden. Die Einmündung zum Lidl sollte ebenfalls durch das Vorziehen der Seitenräume im Kurvenbereich angepasst werden (**Q2**), da dort – neben schlechten Sichtbeziehungen – nur sehr wenig Platz für den Fußverkehr vorhanden ist. Ein Umbau kann vorerst provisorisch und kostengünstig in Form von Markierungen oder Klebeborden stattfinden und sollte später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden (vgl. Abb. 5). Durch einen vorgezogenen Seitenraum gelangen die zu Fuß Gehenden in das Sichtfeld der Kfz-Führenden, was das gegenseitige Gesehen werden erhöht. Die Querungsdistanz wird verringert und zusätzlich kann der neugewonnene Aufstellbereich für Stadtmobiliar, wie z.B. Bänke oder Sitzsteine, genutzt werden. Langfristig ist unbedingt ein barrierefreier Ausbau notwendig.

Auch an der Sugambrerstraße kann das Vorziehen der Seitenräume zu einer Verbesserung der Gesamtsituation führen (**Q3**). Da in diesem Bereich durch die bestehenden Grünflächen und den großen Straßenquerschnitt ausreichend Platz vorhanden ist, ist die Lösung der Verkleinerung des Kurvenradius als kurzfristige Lösung anzusehen, die mit dem attraktiven Ausbau der Seitenbereiche inklusive der Platzierung von Stadtmobiliar, wie zum Beispiel Bänken und Spielgeräten, einhergeht. Auch das Erhalten bzw. Anlegen von Grünflächen sollte berücksichtigt werden. Dabei ist allerdings darauf zu achten, dass die Höhe des Bewuchs 50 cm nicht überschreitet, um Personen, besonders Kinder, sichtbar zu machen. Eine regelmäßige Grünpflege ist zusätzlich zu beachten. Als langfristige Lösung kann an der Sugambrerstraße ein Kreisverkehr angestrebt werden, der nachfolgend beschrieben wird.

Abb. 5: Helmstedter Straße (links) und Sugambrerstraße (rechts) im Bestand mit großem Kurvenradius



Quelle: Planersocietät

Abb. 4: Verringerung des Kurvenradius durch provisorische Maßnahme (links) und bauliche Maßnahme (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Fokus Kreisverkehr (Q4)

Um den Verkehr auf der Jahnstraße zu entschleunigen und den schlecht einzusehenden Kurvenbereich an dem *Eiscafé Via Veneto* (Höhe Hausnummer 42) zu entschärfen, bietet sich für die Kreuzung Jahnstraße/Sugambrerstraße langfristig ein Kreisverkehr an. Durch die großen Kurvenradien und die vorhandenen Grünflächen bietet der Bereich einen ausreichend großen Querschnitt für einen Minikreisverkehr (Kreisinsel überfahrbar) oder einen kleinen einstreifigen Kreisverkehr (Kreisinsel nicht überfahrbar). Kreisverkehrsanlagen vereinen einige verkehrliche Vorteile. Gegenüber normalen Kreuzungen haben sie keine Linksabbieger, wodurch sich Konfliktpunkte verringern. Zudem wird durch die unterbrochene Fahrbahn die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert (vgl. UDV 2012: 4). Durch den Verzicht auf eine klare zeitliche Trennung der Verkehrsströme entstehen den Fahrzeugführenden sowie zu Fuß Gehenden kaum Wartezeitverluste. Hemmnisse hingegen sind die unterschiedlichen

Vorrangregelungen für den Fuß- und Radverkehr, die oftmals aus Unwissenheit zu Konfliktsituationen führen. Des Weiteren sind die Verkehrsströme für sehingeschränkte Menschen akustisch nicht zu erkennen, wodurch eine sichere Querung für sie stark eingeschränkt ist. Auch Schulkindern und älteren Menschen fällt es häufig schwer, am Kreisverkehr selbst zu entscheiden, wann die Straße sicher gequert werden kann.

Nach dem Merkblatt der FGSV sind grundsätzlich an allen Kreisverkehrsarmen innerhalb bebauter Gebiete Mittelinseln als Überquerungshilfen vorzusehen. Um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen, sollten zudem die Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege ausgebildet werden (vgl. FGSV 2006b: 21). Gleiches wird vom ADAC empfohlen (vgl. ADAC 2014: 5). Nach dem Merkblatt der FGSV für die Anlage von Kreisverkehren sollten die FGÜ nah an der Kreisfahrbahn und in der Regel nicht mehr als etwa 4,0 bis 5,0 m gemessen in der Achse des Fahrbahnteilers abgesetzt sein. Ein geringerer Abstand ermöglicht eine direktere Wegeführung für den Fußverkehr nahe der Kreisfahrbahn und verbessert in diesem Fall die Sichtbeziehungen zwischen den zu Fuß Gehenden und ausfahrendem Kfz.

Bei einem Minikreisverkehr wird dieser durch eine Kreisinsel kenntlich gemacht und die Umlenkung der Fahrzeuge bzw. auch eine Geschwindigkeitsreduzierung kann erfolgen (vgl. ADAC 2014: 57). Die Kreisinsel ist laut FGSV so zu gestalten, dass sie von Pkw nicht oder nur selten und von Lkw und Bussen aufgrund größerer Abbiegeradien mit niedriger Geschwindigkeit überfahren werden kann. Daher sollte der Kreisinseldurchmesser mindestens 4,0 m betragen, durch unterschiedliche Materialien wie Pflastersteine erkennbar sein und ein 4,0 bis 5,0 cm hohes, eingefasstes Bord haben. (vgl. FGSV 2006a: 117). Die Herstellungskosten für einen Kreisverkehr sind nach dem Aufwand zu bestimmen, aber in der Regel nicht teurer als die Herstellung einer LSA-Kreuzung (zwischen 80.000-300.000 €). Bei einem Kreisverkehr entfallen aber die Betriebskosten für Strom und Wartung von ca. 9.000-15.000 €/Jahr (vgl. FUSS e.V. 2015:29).

Ein Kreisverkehr auf der Jahnstraße würde langfristig dazu beitragen, dass der Kfz-Verkehr entschleunigt und eine sichere Umgebung für den Fußverkehr geschaffen werden würde. Durch das Anbringen von Fußgängerüberwegen an allen Kreisverkehrsarmen inklusive barrierefreien differenzierten Bordhöhen entsteht ein Übergang, der auch das Queren für Personen mit einer Seheinschränkung gut möglich macht. Durch das Ersetzen des aktuell hohen Grünbestandes (Sträucher > 50 cm) zu kleineren Grünbeeten, werden die Sichtachsen freigehalten, was besonders für die Kinder wichtig ist. Die Umsetzung vereint sowohl die Bedürfnisse des sicheren Zufußgehens als auch die der Anwohnenden, wie zum Beispiel eine Lärmreduzierung.

Abb. 6: Beispiel für einen Kreisverkehr mit baulicher Kreisinsel (links), Beispiel eines Minikreisverkehrs mit Einfassung der Kreisinsel (mittig und rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Optimierung der Fußgänger-LSA

Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten sind ein wichtiges Instrument für übergeordnete Verkehrskonzepte, bei denen u.a. Maßnahmen zur sicheren Führung des Fuß- und Radverkehrs, zur Bündelung der Kfz-Ströme auf bestimmten Routen sowie zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ineinandergreifen (vgl. FGSV 2010: 9). Aber auch im Längsverkehr können Fußgänger-LSA sinnvoll sein, wenn der Einsatz anderer Querungsanlagen nicht möglich ist. Dies gewährleistet die Vorrangberechtigung für den Fußverkehr, wenn sie angefordert wird. Sowohl in Oberaden als auch in Rünthe sind Fußgänger-LSA auf den Hauptverkehrsstraßen im Bereich der Senioreneinrichtungen vorhanden. Der Komfort und die Sicherheit ergeben sich für zu Fuß Gehende anhand verschiedener Indikatoren.

Im Sinne von fußgängerfreundlichen LSA sollte die Wartezeit bis zur Freigabe nach den Richtlinien für Lichtsignalanlagen möglichst geringgehalten werden (vgl. FGSV 2010). Um nach der Betätigung des Drucktasters, was die Anforderung des Grünsignals bedeutet, Rotlichtverstöße zu vermeiden, sollte die Wartezeit nach Anforderung nicht länger als acht Sekunden lang sein (vgl. FUSS e.V. 2015: 30). Die Akzeptanz, als zu Fuß gehende Person an der LSA auch wirklich zu warten, steigt mit einer schnellen Freigabezeit, was gleichzeitig für den Kfz-Verkehr bedeutet, dass dieser nicht unnötigerweise halten muss. Nach der Wartezeit folgt die Freigabezeit (Grün-Phase). Diese soll nach einschlägigen Richtlinien und Hinweisen der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Für Fußgänger sollte außerdem berücksichtigt werden, dass während der Freigabezeit...

...bei einer zu querenden Furt mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann

...bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann

...bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden kann (vgl. FGSV 2010: 28 und FGSV 2011: 51).

Die Freigabezeit sollte so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Als Regelwert wird bei zu Fuß Gehenden von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen. Dabei sind Variationen von 1,0 m/s bis 1,5 m/s möglich (vgl. FGSV 2010: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit vieler

mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Hier wird in den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen von einer Geschwindigkeit von 0,5 m/s bis 0,8 m/s ausgegangen und darauf verwiesen, dass mit einer Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s gerechnet werden sollte (vgl. FGSV 2011: 51). Dieser Wert stellt damit die Mitte der höchsten und der niedrigsten Geschwindigkeit dar und ist etwas geringer als der bekannte und häufig verwendete Richtwert.

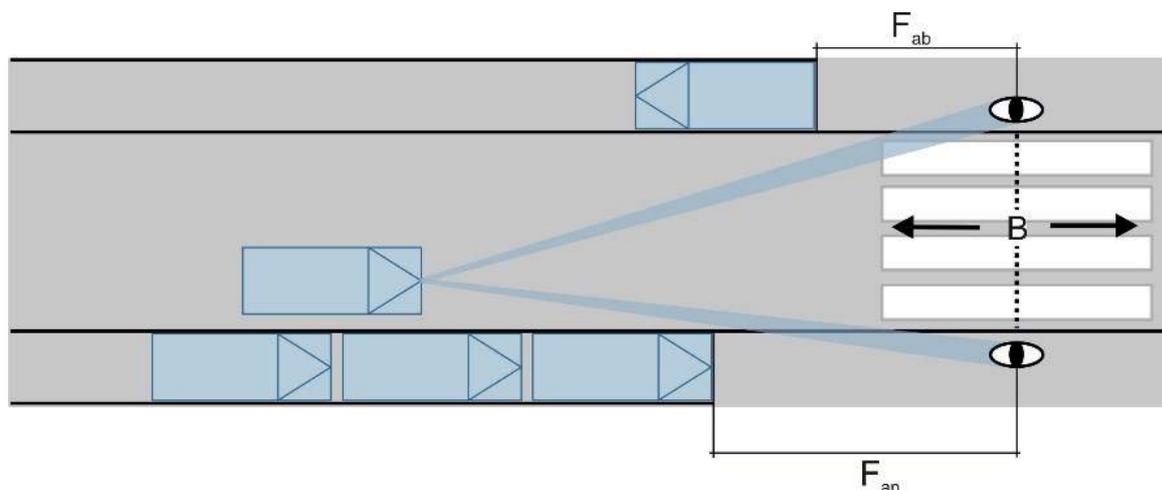
Von einigen zu Fuß Gehenden (u.a. von Kindern, älteren Menschen, Menschen mit Behinderung) wird die Räumzeit als Belastung empfunden, wenn sie sich zu Beginn dieser bereits auf der Furt befinden. In Bergkamen wurde bei den Begehungen positiv festgestellt, dass die Lichtsignalanlagen nach Betätigung des Druckschalters innerhalb weniger Sekunden auf Grün schalten. In Oberaden wurde die gemessene Freigabezeit von 9 Sekunden bei einer Furlänge von ca. 10,0 m aber als zu kurz bemängelt, besonders da einige mobilitätseingeschränkte Personen in der Umgebung ansässig seien. Setzt man den Richtwert von einer Geschwindigkeit von 1,0 m/s an, dann ist das Passieren der Straße innerhalb von 10 Sekunden möglich, bei der Hälfte der Geschwindigkeit (0,5 m/s), verdoppelt sich allerdings die Zeit. Um ein komfortables und sicheres Queren an der Fußgänger-LSA zu sichern, sollte daher die Freigabezeit auf mindestens 12 Sekunden angepasst werden (Annahme: Geschwindigkeit von 0,8 m/s) (Q5).

Fußgängerüberwege

Um das Queren für zu Fuß Gehende den anderen Verkehrsteilnehmenden im Längsverkehr gegenüber, bevorrechtigt zu gestalten, ist der Einsatz eines Fußgängerüberweges möglich. Der Einsatz eines FGÜ ist besonders an Stellen sinnvoll, die von zu Fuß Gehenden hoch frequentiert sind und/oder das Sichern von besonders schutzbedürftigen Personengruppen, wie etwa Schülerinnen und Schülern oder auch älteren Menschen erfordert. Im Süden Oberadens ist ein FGÜ direkt vor der Einfahrt der Freiwilligen Feuerwehr vorhanden, der von den Schülerinnen und Schülern der Jahnschule genutzt wird. Dieser stellt durch seine Platzierung ein hohes Konfliktpotenzial bei Einsätzen der Feuerwehr dar. Zudem ist dieser durch fehlende Bordsteinabsenkungen und taktile Leitlinien nicht barrierefrei und auch durch eine fehlende Beleuchtung erst spät vom Längsverkehr zu erkennen.

Die UDV kam bei Untersuchungen zur Sicherheit von Fußgängerüberwegen zu dem Ergebnis, dass die Erkennbarkeit und die Sichtweiten auf die Warteflächen einen wesentlichen Einfluss auf die Sicherheit von Querungsstellen haben (vgl. UDV 2013: 11). Daher sollten an den vorhandenen Fußgängerüberwegen (und anderen Querungshilfen) im Gemeindegebiet die Sichtbeziehungen systematisch überprüft werden. Anhaltspunkte für freizuhaltende Bereiche geben die StVO und die RAS 06. Die Verhaltensregel zu Zeichen 293 StVO besagt, dass Fahrzeuge 5,0 m vor einem Fußgängerüberweg nicht halten dürfen. Dies erfordert, dass in einem Bereich von mindestens 5,0 m vor einem FGÜ keine Parkstände ausgewiesen sein dürfen. Die RAS 06 empfiehlt an Fußgängerüberwegen die in Abb. 7 dargestellten freizuhaltenden Bereiche in Abhängigkeit von der zulässigen Geschwindigkeit mit und ohne vorgezogenen Seitenräumen. Die Grafik verdeutlicht, welche Bereiche für den anliegenden F_{an} (Fahrzeug von links) und abliegenden F_{ab} (Fahrzeug von rechts) Strom von Sichthindernissen freizuhalten sind.

Abb. 7: Freizuhalten Bereiche an Überquerungsstellen mit Vorrang für den Fußverkehr



Seitenräume	V _{zul}	F _{an} [*]	F _{ab} [*]
Nicht vorgezogen	30 km/h 50 km/h	10 m 20 m	5 m 15 m
Vorgezogen**	30 km/h 50 km/h	5 m 12 m	3 m 6 m

* Mindestwert: $F_{an} > B/2$, $F_{ab} > B/2$

** Bei Vorsprüngen von mehr als 30 cm (max. 70 cm) vor die Begrenzungslinie der Sichthindernisse gilt der Mindestwert von $B/2$ an Fußgängerüberwegen der Mindestwert der StVO von 5 m vor dem Überweg

Quelle: Planersocietät nach FGSV 2006a: 88

Aufgrund der Konfliktsituation des Fußgängerüberweges mit der Feuerwehr und auch der schlechten Sichtbeziehungen sollte der Fußgängerüberweg nördlich in Richtung Jahnschule verschoben werden (vgl. Abb. 8, links) (Q6). Dabei sind unbedingt die vorher beschriebenen Bereiche freizuhalten. Dies kann durch das Vorziehen des gesamten Gehwegbereiches erreicht werden und durch das Markieren einer Sperrfläche für den Kfz-Verkehr. Zusätzlich ist darauf zu achten, dass der FGÜ keine direkte Verbindung zum Eingang der Schule darstellt, um ein plötzliches Rennen der Kinder auf die Fahrbahn zu vermeiden. Und es muss unbedingt darauf geachtet werden, den Bordstein der Überquerungsstelle abzusenken, um Personen mit einem Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator das Überqueren zu erleichtern. Es wird empfohlen, eine getrennte Überquerungsstellen mit differenzierten Bordhöhen herzustellen (vgl. 3.3 Barrierefreiheit). Reichen die Maßnahmen zur Einhaltung der Sichtbeziehungen nicht aus, sind weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen (z. B. Sitzpoller, Grünflächen mit niedrigem Bewuchs). Der Straßenquerschnitt weist mit ca. 9,20 m eine hohe Fahrbahnbreite auf. Gemäß R-FGÜ 2001 soll ab einer vorhandenen Fahrbahnbreite von 8,50 m und mehr eine Mittelinsel mit mindestens 2,00 m Breite angelegt werden. Dies gilt es an der beschriebenen Stelle zu überprüfen. Zu einem hohen Sicherheitsniveau in den Morgenstunden und bei Dämmerung trägt die Ausrüstung mit ihrer modernen LED-Beleuchtungsanlage und reflektierenden Elementen an den Leitsäulen bei (vgl. Abb. 8 (rechts)). Ein Blinklicht zu Stoßzeiten sorgt zusätzlich für Aufmerksamkeit bei den Kfz-Führenden.

Abb. 8: Verlegung des Fußgängerüberwegs an der Jahnshule (links), Ausstattung mit reflektierenden Elementen (rechts)



Quelle: Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, CC BY 4.0, Bearbeitung Planersocietät (links); Beispielbild Planersocietät (rechts)

Neben dem bereits vorhandenen Fußgängerüberweg bietet es sich an, die vorhandene Mittelinsel vor dem Supermarkt Penny auf der Jahnstraße ebenfalls mit einem FGÜ auszustatten (vgl. Abb. 10) (Q7). Es ist eine gut genutzte Wegeverbindung, die aktuell keine sichere Querung darstellt. Die Mittelinsel ist nur durch eine überfahrbare Markierung gekennzeichnet und mit Klebe-Leitlinien ausgestattet, die sich bereits lösen (vgl. Abb. 9).

Die Einrichtung eines FGÜ kostet zwischen 10.000€ und 40.000€ Die Kosten variieren stark je nach Tiefbauarbeiten und Beleuchtungsinstallation.

Abb. 9: Vorhandene markierte Mittelinsel auf der Jahnstraße im Bereich des Supermarktes Penny



Quelle: Planersocietät

Abb. 10: Einrichtung eines FGÜs an der vorhandenen Mittelinsel auf der Jahnstraße



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

Rünthe (Q8 – Q10)

Bauliche Maßnahmen

Neben den vorher beschriebenen vorgezogenen Seitenräumen im Kreuzungsbereich, können auch vorgezogene Seitenräume (Gehwegnasen) zwischen den Knoten das Queren von Straßen sicherer und komfortabler gestalten. Vorteile entstehen auch hier durch die Verkürzung der Querungsdistanz und die Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern). Ein vorgezogener Seitenraum kann Abhilfe verschaffen, wenn zu Fuß Gehende sonst nur zwischen parkenden Fahrzeugen in das Sichtfeld von Kfz-Führenden gelangen, und verschafft ihnen gleichzeitig einen verbesserten Blick auf herankommende Fahrzeuge. Das Einengen der Fahrbahn kann gleichzeitig den Begegnungsverkehr zweier Fahrzeuge verhindern, was wiederum automatisch zu einer Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit führt und so für mehr Sicherheit sorgt. Die größte Wirkung entfalten die Gehwegnasen, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. den Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden (30-70 cm) (vgl. FGSV 2006a: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung, z.B. durch eine Bake, sowie eine Beleuchtung notwendig. Die barrierefreie Ausgestaltung, die die Belange von geh- und sehbehinderten Personen berücksichtigt, muss ebenfalls beachtet werden. Bei Gehwegnasen auf gerader Strecke sind die freizuhaltenden Bereiche an Überquerungsstellen nach der RASl zu beachten (vgl. FGSV 2006a: 88ff).

Generell sollten Gehwegnasen zum Standardrepertoire bei der Ausbildung der Kreuzungen und Einmündungen im Erschließungsstraßennetz gehören (vgl. FUSS e.V. 2015: 14). Vor dem Hintergrund der Kosten bei einem nachträglichen Umbau könnten die Gehwegnasen bspw. prioritär im Schulumfeld bzw. auf zu identifizierenden Schulwegen umgesetzt werden. In Rünthe existieren bereits Gehwegnasen entlang der Rünther Straße. Um die örtliche Situation zu verbessern, könnte man diese weiter auf die Fahrbahn ziehen (**Q8**), um die Querungsdistanz zu verringern und eine

Geschwindigkeitsreduzierung der Fahrzeuge hervorzurufen. Dabei muss allerdings auch berücksichtigt werden, dass Busse weiterhin die Haltestellen problemlos bedienen können. Auch der vorhandene Schutzstreifen für den Radverkehr muss mitberücksichtigt werden. Bei einem Vorziehen der Seitenräume auf die Straße, würde der Schutzstreifen in diesem Bereich unterbrochen werden und der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden. Da eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vorliegt, ist dieses unproblematisch, sollte aber verwaltungsintern abgestimmt werden.

Abb. 11: Gehwegnase zwischen Parkständen (links), Gehwegnase in Kombination mit einem FGÜ (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Auch das Verringern des Kurvenradius kann in Rünthe einen Vorteil für die zu Fuß Gehenden erbringen. In dem Kreuzungsbereich Schachtstraße/ Rünther Straße ist die Querungsdistanz relativ groß. Zudem wurde bei der Begehung beobachtet, dass vermehrt Lieferwagen in der Einmündung halten, um Ware auszuliefern. Diese führt zum einen dazu, dass die direkte Wegeverbindung für die zu Fuß Gehenden versperrt wird und zum anderen aber auch, dass die Sichtbeziehungen durch die großen Fahrzeuge unterbrochen werden. Mit dem Verringern des Kurvenradius auf der Schachtstraße (**Q9**) kann das Halten der Fahrzeuge unterbunden werden und für die zu Fuß Gehenden eine kürzere Querungsdistanz geschaffen werden.

Abb. 12: Großer Kurvenradius an der Schachtstraße im Bestand



Quelle: Planersocietät

Fußgängerüberwege

Die Thematik und somit auch die Regelwerke und einzuhaltenden Maße eines Fußgängerüberwegs wurden bereits für die FGÜs in Oberaden beschrieben. In Rünthe sind FGÜs im Bereich der Freiherr-von-Ketteler Grundschule – sowohl auf der Rünther Straße als auch auf der Schachtstraße – sinnvoll, um besonders die Kinder sicher über die Rünther Straße zu leiten. Der Fußgängerüberweg auf der Schachtstraße kann auch mit den vorher beschriebenen vorgezogenen Seitenräumen kombiniert werden (vgl. Abb. 11, rechts) (**Q10**). Diese Querungen gilt es nach den Regelwerken barrierefrei auszubauen. Die Stadt Bergkamen verfolgt generell den Grundsatz keine FGÜs bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h anzulegen. In Einzelfällen besonders schutzbedürftiger Personen, wie zum Beispiel Schülerinnen und Schülern, sind jedoch Ausnahmen möglich und auch wünschenswert, um ein sicheres Queren zu gewährleisten.

Abb. 13: Fußgängerüberweg Rünther Straße



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

3.2 Schulverkehr (S)

Kinder haben die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität und Verantwortung zu erlernen, wenn sie zu Fuß zur Schule gehen. Durch ein regelmäßiges Gehen wird zudem ihr natürlicher Bewegungsdrang gestillt sowie Bewegungsabläufe und Motorik trainiert. Ein weiterer positiver Nebeneffekt ist, dass sich die Konzentrations- und Lernfähigkeit der Kinder erhöht. Der Schulweg zu Fuß hat außerdem auch eine soziale Komponente, da sich Kinder auf ihrem Weg mit anderen Kindern austauschen können (vgl. ADAC 2019: 7).

Eine negative Rückkopplung entsteht jedoch, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und infolgedessen der Verkehr im Umfeld der Einrichtungen zunimmt. Dieser Verkehr wird von anderen Eltern als potenzielle Gefahr wahrgenommen, weshalb sie ihre Kinder ebenfalls mit dem vermeintlich sicheren Auto zur Schule bringen. Dies hat zur Folge, dass der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zu den Einrichtungen gebracht werden, steigt und der Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad kommenden Kinder sinkt. Ziel sollte es sein, den Eltern zu verdeutlichen, dass sie selbst in vielen Fällen dazu beitragen, dass die Situation im nahen Schulumfeld als gefährlich wahrgenommen wird. Maßnahmen müssen daher nicht immer infrastruktureller Natur sein, sondern gehen über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Bewusstseinsbildung.

Voraussetzung dafür, dass Kinder zu Fuß zur Schule gehen, sollten neben infrastrukturellen Maßnahmen wie Markierung, Gestaltung (vgl. Abb. 14) und systematische Überprüfung der Beleuchtung von Schulwegen vor allem beim schulischen Mobilitätsmanagement ansetzen. Diese integrierte Herangehensweise sichert, dass beide Seiten, also Verwaltung/Schule sowie Schülerinnen und Schüler/Eltern, gemeinsam die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen. Bei den begleitenden Elementen, wie Elternhaltestellen, Laufbussen, Verkehrshelfern (Eltern/Schulkinder) oder Aktionstagen, müssen regelmäßige Impulse gegeben werden – eine einmalige Durchführung ist nicht ausreichend. Auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt ihre Mitgliedskommunen mit dem Angebot „Geh-Spaß statt Elterntaxi“, um den schulischen Fußverkehr zu fördern und sicher zu gestalten. Das genannte Konzept beinhaltet die drei Bausteine der Schul- und Freizeitwegeplanung, das Verkehrszählerprogramm sowie das Einrichten von Hol- und Bringzonen der Elternhaltestellen (vgl. ZNM 2016). Es ist zu berücksichtigen, dass Maßnahmen S1-S3 gleichermaßen für Oberaden und Rünthe gelten.

Quelle: VCD 2018b (links); Planersocietät Beispielbild (rechts)

Abb. 14: Aktion Schulweggestaltung (links), Beispiel bemalter Steine als Schulwegführung (rechts)



Quelle: VCD 2018b (links); Planersocietät Beispielbild (rechts)

Schulwegplan (S1)

Ein mögliches Instrument, um Schulwege für Kinder sicherer zu machen, die selbständige Mobilität von Kindern zu fördern sowie die Eltern zu sensibilisieren, ist der Schulwegplan. Generell sollte dieser gemeinsam mit der Kommune, der Polizei sowie Eltern, Kindern und Schulvertretern erarbeitet werden, um einen Beitrag für sichere Schulwege zu liefern und eine selbstständige Mobilität der Kinder zu fördern (vgl. bast 2019: 18f). Der Schulwegplan sollte in regelmäßigen Abständen auf die Aktualität überprüft und fortgeschrieben werden, um bspw. städtebauliche Entwicklungen und neue Fußwegeverbindungen aufzunehmen. Bei der Ausarbeitung ist es sinnvoll, auch weiterführende Themen wie Elternhaltestellen oder den Einsatz von Schülerlotsen und Laufbussen zu betrachten und diese zu verorten. Außerdem können besondere Ziele für Kinder wie Spielgeräte, die auf dem Schulweg liegen, im Schulwegplan verortet werden. Neben dem Plan mit entsprechenden Hinweisen sollte ein Schulwegplan auch Handlungsempfehlungen oder erläuternde Fotos für Schülerinnen und Schüler und Eltern zu konkreten Problemstellen enthalten. Hinweise, wie die Schulwegpläne in Oberaden und Rünthe erstellt werden sollten, sowie Beispiele zur Gestaltung von Schulwegplänen finden sich in „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ der Bundesanstalt für Straßenwesen. Zunächst ist bei den Grundschulen anzufangen.

Laufbus (S2)

Der Laufbus – auch Walking Bus genannt – ist eine Maßnahme, die Kinder gemeinsam sicher zu Fuß zur Schule gehen lassen. Sie laufen dabei in einer Gruppe und werden in der Anfangszeit von einer Aufsichtsperson begleitet mit dem Ziel, den Weg später ohne Hilfestellung gehen zu können. Laufbusse laufen wie ein Linienbus nach einem festgelegten Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten Haltestellenschildern vorbei, an denen weitere Kinder „einsteigen“ können. Vorteile sind, dass die Kinder sich bewegen und dadurch konzentrierter und leistungsfähiger im Unterricht sind. Zudem wird eine größere Anzahl von Kindern im Straßenverkehr besser wahrgenommen, sie erlernen schrittweise

ein korrektes Verhalten im Straßenverkehr und können soziale Kontakte und das Miteinander stärken. Hinweise zur Einführung eines Laufbusses können aus der Informationsbroschüre „Der Laufende Schulbus“, der für den Rhein-Neckar-Kreis erarbeitet wurde, entnommen werden (vgl. Rhein-Neckar-Kreis 2009). Durch den Laufbus kann der Hol- und Bringverkehr vor den Schulen reduziert werden.

Weitere Ansätze (S3)

Neben Sensibilisierungsmaßnahmen wie Elternbriefe oder Informationen bei Elternabenden können auch weitere Aktionen das Bewusstsein stärken. Es könnten zum Beispiel temporäre Sperrungen von Straßen (oder Teilabschnitten) dazu beitragen, öffentlichkeitswirksam darzustellen, für wen der öffentliche Raum an dieser Stelle eine besondere Rolle spielt. So könnte in regelmäßigen Abständen für einen Nachmittag (z.B. jeden Mittwoch) eine einzelne Straße (oder ein Teilabschnitt) wie die Schlägelstraße zu einer temporären Spielstraße umfunktioniert werden. Diese Ansätze erzeugen eine große Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit und tragen zur Sensibilisierung bei.

Eine weitere Maßnahme, um für Schulwege zu sensibilisieren, ist der Aktionstag „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“. Jedes Jahr wird dieser vom Deutschen Kinderhilfswerk und vom Verkehrsclub Deutschland durchgeführt. Dieses Bündnis stellt neben allgemeinen Materialien zu Maßnahmen für den Schulweg speziell für den weltweiten Aktionstag am 22. September Materialien bereit. Teilnehmende Schulen können sich dabei eine Aktion herausuchen. Dieser Aktionstag kann sowohl in Rünthe wie auch in Oberaden genutzt werden, um Aktionen wie Laufbusse und Elternhaltestellen oder temporäre Spielstraßen erstmalig zu initiieren und durch Materialien des Aktionsbündnisses zu unterstützen. So ein Aktionstag ermöglicht es für das Thema Schulweg zu sensibilisieren, um Kinder frühzeitig und mit Spaß an nachhaltige und selbstständige Mobilitätsformen heranzuführen

Die Erstellung der Schulwegpläne und der Idee der Einführung eines Laufbusses und auch andere Sensibilisierungsmaßnahmen können sowohl in Rünthe als auch in Oberaden und an jeder anderen Grundschule eingesetzt werden und fördern gezielt das zu Fuß Gehen der Kinder mit Spaß und Freude der Fortbewegung an der frischen Luft.

Rünthe (S4+S5)

Elternhaltestellen (S4)

Ein weiteres mögliches Mittel, um den Hol- und Bringverkehr räumlich zu entzerren, sind Elternhaltestellen. Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr direkt vor der Schule reduzieren. Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden (vgl. ADAC 2015: 6+10). Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist oftmals sinnvoll und kann durch eine Beschilderung gekennzeichnet werden, da sie zumeist nur zu Beginn und Ende der Schulzeit genutzt werden. Den Rest des Tages steht die Parkfläche dann allen Nutzenden zur Verfügung. Um eine Elternhaltestelle einzurichten, muss der Weg zur Schule gesichert sein. Es muss also gewährleistet sein, dass ein Kind die Straße gefahrenlos überqueren kann und auf dem gesamten Weg ein sicherer Gehweg ausgebaut ist.

In Rünthe könnte eine Elternhaltestelle auf dem Parkplatz hinter dem Platz von Hettstedt oder auch auf der Schachtstraße eingerichtet werden (vgl. Abb. 15). Um die Elternhaltestelle auf der Schachtstraße zu realisieren, müssen unbedingt vorher die Querungsanlagen (vgl. Kap. 3.1) auf der Rünther und der Schachtstraße eingerichtet werden, damit die Kinder sicher die Schule erreichen können. Die Thematik kann im Rahmen einer Weiterentwicklung der Schulwegeplanung mitberücksichtigt werden und mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“ des ADAC geprüft werden.

Abb. 15: Elternhaltestelle Schachtstraße (links), Elternhaltestellenschild (rechts)



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung (links); Beispielbild (rechts)

Erhöhung der Aufmerksamkeit (S5)

Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden auf die Schulkinder sowie der Geschwindigkeitsreduktion können vergleichsweise kostengünstige Maßnahmen ergriffen werden. An dieser Stelle sind Fahrbahnmarkierungen zu nennen, die dazu genutzt werden, neuralgische Bereiche optisch hervorzuheben (vgl. Abb. 16). In Rünthe kann das zum Beispiel auf der Schachtstraße, der Schlängelstraße und der Rünther Straße im Bereich der Schule umgesetzt werden. Darüber hinaus kann mit der Aufstellung einer Geschwindigkeitsanzeige reagiert werden. Hier sind vor allem Dialogdisplays zu nennen, die die Anlageform mit dem größten Beeinflussungspotenzial darstellt (vgl. UDV 2010: 26). Diese sind ebenfalls in den sensiblen Bereichen vor den Schulen in Bergkamen einzusetzen. In Oberaden kann genauso im Bereich der Jahnschule vorgegangen werden.

Abb. 16: Aufmerksamkeit durch farbige Markierung (links) und durch ein Geschwindigkeitsdisplay (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

3.3 Barrierefreiheit (B)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung unter anderem zur physischen Umwelt. Für Menschen mit Behinderungen ist eine barrierefreie Mobilität entscheidend, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Insbesondere eine barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen und Überquerungsstellen ist daher erstrebenswert. Diese erleichtert es blinden und sehingeschränkten Personen, kognitiv und körperlich behinderten Personen ebenso wie Rollstuhl und Rollator nutzenden Menschen, mobil zu sein. Von Barrierefreiheit profitieren also alle Menschen. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7).

Oberaden (B1-B3)

Querverkehr

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen² für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen darstellen, sollten Bodenindikatoren zum

2 Ist eine getrennte Führung von seh- und gehingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen.

Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen, wie akustischen Signalgebern, ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Während für Personen mit Einschränkung in der Bewegung oder Nutzung eines Rollstuhls/Rollators/Kinderwagens ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind für sehbehinderte Menschen Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur. Um allen Personengruppen gerecht zu werden, sollte nach Möglichkeit immer eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm Bordhöhe für sehingeschränkte Personen und eine Nullabsenkung für geheingeschränkte Personen; mit taktilen Leitlinien in Form von Richtungsfeld und Sperrfeld; vgl. Abb. 17) angesetzt werden. An Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen ist aufgrund der Breite der Überwege ein solcher barrierefreier Ausbau in den meisten Fällen sehr gut umsetzbar. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Abb. 17: Differenzierte Bordhöhe mit Nullabsenkung und 6 cm Bord



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

In Oberaden sind die wenigsten Querungsmöglichkeiten barrierefrei ausgebaut. Die Absenkungen der Querungsstellen im Untersuchungsgebiet weisen meist eine Höhe von 3 cm oder höher auf. Es sollte daher eine Prioritätenliste erstellt werden, anhand derer die Querungen nach aktuellem Standard sukzessive umgebaut werden. Eine mögliche Priorisierung der Verbesserung an bestehenden Querungsstellen könnten anhand von Indikatoren, wie Bedeutung der Straße im Verkehrsnetz (Hauptverkehrsstraße etc.), Typ der Querungsanlage (zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden; Querungsanlage mit Fußgängervorrang; Querungsanlage ohne Fußgängervorrang) und ggf. die Bedeutung im Wegenetz von zu Fuß Gehenden³, beinhalten. Darüber hinaus sind unbedingt anstehende Vorhaben zu berücksichtigen, um bei Neubaumaßnahmen einen barrierefreien Ausbau mit einzuplanen **(B1)**.

³ Maßnahmen als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes sind besonders zweckdienlich. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen für Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg nach sich ziehen.

Abb. 18: Lichtsignalanlage an der Jahnstraße im Bestand: Bordsteinabsenkung vorhanden, aber fehlende Differenzierung der Bordhöhe



Quelle: Planersocietät

Die Umlaufsperrung auf der Jahnstraße auf Höhe der Sugambrennerstraße suggeriert eine Möglichkeit zum Queren der Straße. Die Position eignet sich allerdings nicht, da durch die Lage im Kurvenbereich die notwendigen Sichtbeziehungen nicht erreicht werden können. Zudem ist auf gegenüberliegender Seite der Bordstein nicht abgesenkt. Um die Sicherheit zu erhöhen, sollte die Umlaufsperrung entfernt und die Fläche begrünt oder mit Stadtmöbiliar, wie z.B. einer Bank oder einem Abfallbehälter, ausgestattet werden (**B2**). Verglichen mit der Herstellung eines Kreisverkehrs an dieser Stelle (vgl. Kap. 3.1 Querungen), ist die Entfernung der Umlaufsperrung kurzfristig und kostengünstig umzusetzen.

Abb. 19: Umlaufsperrung Jahnstraße im Bestand



Quelle: Planersocietät

Längsverkehr (B3)

Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Breiten von Gehwegen. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern, Verkehrsschildern oder Straßenlaternen, zusätzlich eingeengt. Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von zu Fuß Gehenden, auch mit einem Kinderwagen oder mit einem Rollstuhl, möglich sein. Dies gilt auch für den Begegnungsfall. Ist eine bauliche Aufweitung von Gehwegen nicht möglich, ist die Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Dies muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich. Abb. 21 gibt einen Überblick über die Regelbreiten von Gehwegen nach unterschiedlichen Anforderungen, wie zum Beispiel Spielgeräten oder Bushaltestellen. Diese Anforderungen und Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden bauen auf der Grundlage der Regelwerke EFA und RASt der FGSV auf. Auch die Oberflächenqualität der Gehwege ist von großer Bedeutung. Eine sichere und komfortable Fortbewegung ist durch eine ebene Oberfläche, ohne Kanten und Löcher, sicherzustellen.

Die Gehwege auf der Jahnstraße in Oberaden entsprechen zum größten Teil nicht den Regelbreiten. Eine Chance stellt langfristig der Umbau der gesamten Jahnstraße dar. Hier gilt es, die Gehwege auf die Regelbreite von 2,50 m anzupassen und im gleichen Zug die unzureichenden Oberflächen auszugleichen (B3).

Abb. 20: Gehwege auf der Jahnstraße im Bestand



Quelle: Planersocietät

Rünthe (B1, B3-B5)

Querverkehr

Positiv zu bewerten sind die Nullabsenkungen an den Querungsstellen in Rünthe, die allerdings nur für geheingeschränkte Personen bzw. Personen mit einem Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen von Nutzen sind. Für Menschen mit einer Seheinschränkung können solche Übergänge gefährlich sein. Es sollte daher auch für Rünthe eine Prioritätenliste erstellt werden, anhand derer die Querungen nach aktuellem Standard sukzessive umgebaut werden (**B1**).

Abb. 22: Übergang mit Nullabsenkung im Bestand auf der Rünther Straße



Quelle: Planersocietät

Längsverkehr

In Rünthe ist bereits entlang der Hauptverkehrsstraße viel Fläche für den Fußverkehr vorhanden und die Regelbreite von 1,80 m des Begegnungsraumes werden eingehalten. Abseits der Rünther Straße, zum Beispiel auf „In der Dille“ oder auch der „Martin-Luther-Straße“, sind die Gehwege dagegen teilweise so schmal, dass mit einem Kinderwagen oder Rollator ein Ausweichen auf die Straße notwendig ist. Hier gilt es unbedingt zu überprüfen, ob eine Verbreiterung der Gehwege umsetzbar ist (**B3**). Eine weitere Möglichkeit besteht darin, die Straße „In der Dille“ als einen verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen (**B4**), da es sich um eine Wohnstraße mit geringer Verkehrsbelastung handelt. Bei einer Belastung von weniger als 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz/24 h) kann auf die Anlage separater Gehwege verzichtet werden (vgl. FGSV 2002: 13).

Abb. 23: Wohnstraße "In der Dille" im Bestand mit sehr schmalen Gehwegen



Quelle: Planersocietät

In verkehrsberuhigten Bereichen wird der Fußverkehr niveaugleich mit dem Kfz-Verkehr geführt, der auf die Schrittgeschwindigkeit beschränkt wird. Das Parken der Pkw ist in markierten Bereichen erlaubt. Durch Baumscheiben oder Grünflächen ist zusätzlich eine schwache Trennung der zu Fuß Gehenden vom Kfz-Verkehr möglich, um das Sicherheitsgefühl zu stärken. Zusätzlich wird das bestehende starke Quergefälle durch die niveaugleiche Fläche ausgeglichen. Es gilt auch weitere Gehwegflächen in Bezug auf ihr Quergefälle auszugleichen. Dazu gehört der Abschnitt zwischen der Herz-Jesu-Kirche und der Freiherr-von-Ketteler-Schule (**B5**).

Abb. 24: Verkehrsberuhigter Bereich



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Weitere Aspekte (B6)

Über die genannten Maßnahmen hinaus gehören zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raums viele weitere Aspekte. Dazu zählen besondere Anforderungen sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, Kontrastierung von Treppenkanten, Beschaffenheit von Oberflächen, Stadtmöblierung (z.B. seniorenrechtliche/barrierefreie Sitzbänke), die korrekte Anbringung von Handläufen an Treppenanlagen, die Dimensionierung von Umlaufsperrern, die Bewältigung von kurzen Treppenanlagen mit einem Kinderwagen, starke Längs- und Querneigungen, ausreichende Grün- und Räumzeiten an LSA oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Generell sollten Stadtmobiliar und andere Hindernisse wie Poller, Pfosten, Masten, Abfallbehälter etc. die nutzbare Gehwegfläche nicht einschränken. Ist dies nicht zu vermeiden, müssen sie trotzdem für seheingeschränkte Personen als Hindernis wahrnehmbar ausgebildet sein. Außerdem sollten sie visuell und kontrastierend gestaltet sein. Um eine Erkennung mit dem Langstock zu ermöglichen, ist als Tasthilfe bei schwebenden Elementen (z.B. Vitrinen, Abfallbehältern, Bänken, etc.) eine Querstrebe in einer Höhe von max. 15 cm anzubringen oder ein Sockel von mind. 3 cm zu versehen (vgl. FGSV 2011: 60).

Damit auch solche Aspekte Umsetzung finden, sind insbesondere Umgebungen von Nahversorgungseinrichtungen und Einrichtungen mit hoher Bedeutung für geh- und seheingeschränkte Personen zu betrachten und nach Möglichkeit zu verbessern. Hierzu können Fokusanalysen mit Betroffenen und Experten durchgeführt werden, um die problematischen Stellen zu verorten, um diese anschließend verbessern zu können. Diese allgemeinen Aspekte sind für ganz Bergkamen zu berücksichtigen (B6).

3.4 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (A)

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998: 7). Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie anderer externer Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten der Erlebbarkeit eine wichtige Bedeutung zu, denn nur wer sich in der nahen Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck, sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18). Durch ein hohes Kfz- und Lkw-Aufkommen auf der Jahnstraße wird die Hauptverkehrsverbindung von den zu Fuß Gehenden als sehr laut und unattraktiv empfunden. Die vermeintlich erhöhte Geschwindigkeit und gleichzeitig schmale Gehwege sowie fehlende Sitzmöglichkeiten lassen den Untersuchungsbereich unattraktiv erscheinen und laden nicht zum Aufenthalt ein. Damit die Straßen in Bergkamen attraktiver werden und zum Flanieren und Aufhalten einladen, werden nachfolgend einige Maßnahmen vorgestellt, die die Aufenthaltsqualität steigern und zum Gehen einladen können. Die Maßnahmen A1-A3 gelten für die Gesamtstadt Bergkamen und sollten in Oberaden und Rünthe besonders auf den zentralen Achsen (z.B. Jahnstraße/Rünther Straße).

Sitzelemente (A1)

Sowohl Oberaden als auch Rünthe sind durchmischte Gebiete, in denen ältere Menschen und auch Familien leben. Besonders Personen, die häufig längere Strecken zu Fuß gehen oder auch zu Fuß einkaufen gehen, benötigen oftmals eine Sitzmöglichkeit für eine Pause oder auch einfach nur, um Menschen zu treffen und sich auszutauschen. Besonders für ältere Menschen ist es notwendig auch ohne das eigene Kfz selbstständig mobil zu sein und bleiben zu können. Hierbei sind neben barrierefreien Wegen auch regelmäßige Sitz- oder Anlehngelassenheiten wichtig. Sowohl in Rünthe als auch in Oberaden sollte daher auf den Ausbau von Sitzmöglichkeiten geachtet werden. Diese können vielfältig gestaltet sein oder in vorhandene Elemente im öffentlichen Raum integriert werden (vgl. Abb. 25). Bei Sitzelementen wird mit einem Stückpreis von ca. 1.500 € gerechnet.

Abb. 25: Holzbänke mit Rückenlehnen (links), Sitzpöller (mittig) und Bank um eine Baumscheibe (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Spielelemente (A2)

Auch Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15 und 23). Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass sie gerne zu Fuß gehen. Einzelne Spielelemente müssen nicht immer groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Einsatzgebiete in Bergkamen können die Grünzüge entlang des Sportplatzes und auch der Fußweg von der Rünther Straße zu In der Dille in Rünthe sein. Besonders in Oberaden fehlt es an Spielmöglichkeiten. Im nördlichen Nahversorgungsbereich besteht auf der ungenutzten Platzfläche vor dem Rewe-Supermarkt die Möglichkeit der Installation von Spielgeräten. Auch bei der Umsetzung des Neubaugebietes Herrmann-Stehr-Straße soll der Einsatz von Spielgeräten berücksichtigt werden. Für ein Spielelement kann ca. 1.500 € pro Gerät angesetzt werden.

Abb. 26: Spielelemente



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Grünelemente (A3)

Neben Sitz- und Spielelementen sorgen auch Grünelemente für einen attraktiven öffentlichen Raum. Auch bei geringem Platz können zum Beispiel Blumenampeln an Lichtmasten befestigt werden oder Spalierbäume gepflanzt werden, welche einen geringen Flächenbedarf haben (vgl. Abb. 27). Durch Kooperationen z.B. mit Gewerbetreibenden oder Privatpersonen können Baumscheibenpatenschaften übernommen werden. Ziel dieser Patenschaften ist ein gepflegtes Erscheinen der Baumscheiben und eine Identifizierung mit der Baumscheibe/ der Straße. Als Einsatzgebiet bieten sich besonders die vorhandenen Baumscheiben entlang der Rünther Straße an. Aber auch alle anderen Straßen im Bergkamen, an denen bereits Baumscheiben vorahnden sind, bieten sich dafür an. Die Pflanzung eines Jungbaums ist je nach Sorte mit ca. 2.000€⁴ anzusetzen. Eine Blumenampel ist kostengünstiger.

Abb. 27: Spalierbäume in Schwetzingen



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

⁴ Inkludiert ist der Kauf des Baums, die Pflanzung und die dreijährige Pflege des Baumes. Die Preise variieren je nach Sorte des Baumes stark.

Für die Qualität des Fußverkehrs ist aber nicht nur der Einsatz von Grünelementen von Bedeutung, sondern auch die Pflege der vorhandenen Grünflächen. Auf der Jahnstraße, im Einmündungsbereich Sugambrerstraße, sind zum Teil die Sichtachsen durch den Bewuchs eingeschränkt und zudem werden die Wege durch die Pflanzen verschmälert. Das durchgehend nutzbare Luftraumprofil ist für die Qualität des Fußweges wichtig. Über die gesamte Strecke sollte ein Verkehrsraum mit einer lichten Höhe von mindestens 2,00 m freigehalten werden (vgl. FGSV 2006: 29). Saisonal wird das Luftraumprofil vor allem durch den Bewuchs von Pflanzen beeinträchtigt. In den Gehweg ragender Bewuchs mindert in Bereichen mit hohen Bordsteinen entlang des Gehwegs die Qualität. Häufig werden Gehwege durch den Bewuchs verengt, wodurch im Begegnungsfall Fußgänger aufeinander warten müssen. Menschen mit eingeschränkter Sehkraft können zudem nicht immer einwandfrei erkennen, ob Äste und Zweige oder Buschwerk in das Luftraumprofil des Gehweges hängen. So erhöht sich die Gefahr von Verletzungen, unter Umständen auch in sensiblen Bereichen wie dem Gesicht. Auch die Sichtbeziehungen zwischen Fußverkehr und Kfz-Verkehr können durch einen zu hohen Pflanzenbewuchs eingeschränkt werden. Der Bewuchs sollte daher nicht höher als 50 cm reichen, um Personen, besonders Kinder, nicht zu verdecken und die Sichtachsen freizuhalten. Aus diesem Grund ist der Gehweg begleitende Bewuchs kontinuierlich zu kontrollieren, vor allem an Gehwegen, die hohe Bordsteine aufweisen oder an Fahrbahnen mit einem hohen Kfz-Aufkommen liegen.

Aufwertung des Nahversorgungsbereichs in Oberaden (A4)

Auch auf Hauptverkehrsstraßen kann der Straßenraum so gestaltet werden, dass sich verkehrlich bedingte Einflüsse wie z.B. Lärm oder Barrierewirkungen reduzieren und die Lebens- und Aufenthaltsqualität gesteigert werden kann. Ziel ist es, den Charakter der Straße im Ort deutlich von dem der freien Strecke zu unterscheiden und die unterschiedlichen Ansprüche und Erwartungen an die Funktion und Gestaltung zu erfüllen. Wie bereits festgestellt, fehlen in Oberaden Querungsmöglichkeiten, um sicher die andere Straßenseite zu erreichen. Besonders im Norden der Jahnstraße, wo ein großes beidseitiges Angebot von Supermärkten, Imbissen und anderen Geschäften vorhanden ist, besteht aber ein großer Bedarf an flächendeckender Querung. Mit einer Umgestaltung des gesamten Straßenquerschnittes kann ein sicheres Queren und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Aktuell ist eine Fahrbahnbreite, inklusive Mehrzweckstreifen, von ca. 11,00 m vorhanden. Die Breite bietet einen gewissen Spielraum zur Umgestaltung des Straßenraums und zusätzlich besteht die Möglichkeit einer abschnittswisen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (vgl. Abb. 29). Zum einen kann der Einsatz eines Mittelstreifens das leichtere Überqueren der Straße sichern. Eine andere Möglichkeit besteht darin, die Gehwege so breit zu gestalten, dass sie zum Flanieren und Aufenthalt einladen und zugleich die Querungsdistanz minimieren. Bei beiden Möglichkeiten sollen die oben genannten Maßnahmenmöglichkeiten der Sitz- und Spielelemente sowie Baumscheiben oder Pflanzenbeete bedacht werden. Ein kompletter Umbau des Straßenquerschnitts ist mit den entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen in Einklang zu bringen. Die anstehende Sanierung birgt jedoch die Chance, verschiedene Maßnahmen zu koppeln und den Verkehr in einem zentralen Bereich von Bergkamen menschen- und umweltverträglich zu gestalten – besonders dann, wenn die Landesstraße ohnehin zurückgestuft wird.

Abb. 29: Nahversorgungsbereich der Jahnstraße im Bestand



Quelle: Planersocietät

Abb. 28: Straßenumgestaltung durch Mittelstreifen (links) und Einengung der Fahrbahn inkl. breiter Gehwege (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Aufwertung der Grünverbindungen in Rünthe (A5)

Die Grünverbindungen rund um den Sportplatz in Rünthe wurden bei den Bürgerbeteiligungsformaten als allgemein attraktiv, aber mit vielen Mängeln dargestellt. Teilweise werden die Wege gemieden, weil sie unbeleuchtet sind, Sitzmöglichkeiten fehlen, der Boden nicht befestigt ist oder das Grün nicht gepflegt wird. Die Grünverbindungen stellen ein hohes ungenutztes Potenzial als Freizeitweg dar, aber auch als Verbindung zwischen der Ringstraße und der Rünther Straße. Um diese Verbindung zu attraktiveren und zu allen Tages- und Jahreszeiten passierbar zu machen, muss eine ausreichende Beleuchtung installiert werden. Diese steht bereits in der Planung der Stadt Bergkamen. Im Einklang mit dem Umweltschutz können dazu Präsenzmelder verwendet werden, die gedimmtes Licht erhellen, wenn sich zu Fuß Gehende oder Radfahrende nähern. Um die Grünverbindungen einladender zu gestalten und den Begegnungsverkehr zu ermöglichen, sollten die Eingänge offener gestaltet werden und das Unterholz gelichtet bzw. Sträucher zurückgeschnitten werden. Sitz- und Spielelemente attraktiveren den Raum und sorgen so für soziale Sicherheit und minimieren den negativen Einfluss unerwünschter Personengruppen. Ebenso sollten die Wege barrierefrei nutzbar sein. Auch der zum Sportplatz zugehörige Parkplatz, der bereits zum Ausbau von der Stadt Bergkamen geplant wurde, soll die erwähnten Elemente berücksichtigen.

Abb. 30: Ausstattung der Grünverbindungen mit Laternen und Sitzmöglichkeiten



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

3.5 Zusammenspiel mit anderen Verkehrsteilnehmenden (Z)

Neben den oben genannten Handlungsfeldern gibt es einige Bereiche, in denen mehrere Handlungsfelder integriert angewandt werden sollen. Außerdem sind bei allen Maßnahmen, die auf die Förderung des Fußverkehrs abzielen, immer auch die anderen Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen, da ein problemloses Zusammenspiel aller gewünscht ist. Daher wird an dieser Stelle auch auf den Kfz- und Radverkehr in Bergkamen eingegangen.

Gehwegparken (Z1)

Als wichtigstes Element im Längsverkehr sind Gehwege entsprechend den Ansprüchen der Fußgängerinnen und Fußgänger zu gestalten. Als Grundlage für die erforderliche Gehwegbreite wird der Regelfall (Wohnstraße mit geschlossener Bebauung) angenommen. So sollen sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden, woraus eine Seitenraumbreite von 2,50 m resultiert. Eine nutzbare Mindestbreite als Bewegungsraum zweier sich begegnender Fußgänger liegt demnach bei 1,80 m (vgl. Abb. 21: Modellkasten Gehwegbreiten). Dieser nutzbare Bewegungsraum ist in Bergkamen jedoch häufig deutlich geringer. Von einer weiteren Einschränkung der Seitenraumbreite ist daher abzusehen. Dies betrifft insbesondere Einschränkungen, die durch Gehwegparken entstehen und folglich den Gehkomfort beeinträchtigen und negative Auswirkungen auf die Barrierefreiheit haben. Nach StVO ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Dennoch kommt es in Oberaden vermehrt zum Gehwegparken, was sowohl den Gehweg verengt, als auch die Radfahrenden beim Bordsteinparken (Autos parken halb auf dem Gehweg und halb auf dem Mehrzweckstreifen, der von den Radfahrenden genutzt wird) auf die Straße oder den Gehweg ausweichen lässt. Das wiederum führt zu Konflikten zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden (**Z1**). Auch in Rünthe wird auf den Gehwegen geparkt oder gehalten, besonders dort, wo die Bordsteine abgesenkt sind, wie etwa vor der Sparkasse (**Z1**).

Abb. 31: Auf dem Gehweg und Mehrzweckstreifen der Jahnstraße parkende Kfz



Quelle: Planersocietät

Auch wenn zunächst angestrebt wird, dass Fahrzeugführende umdenken und für die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden sensibilisiert werden, sind Schwerpunktkontrollen (vor allem im Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen) im Rahmen der persönlichen Möglichkeiten ebenfalls notwendig. Ggf. kann nach einer Ankündigung verstärkter Kontrollen für einen kurzen Übergangszeitraum auf ein Verwarngeld verzichtet werden, um zu informieren und zu sensibilisieren. Im Weiteren ist das Verwarngeld jedoch zu verhängen.

Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung (Z2)

Bei sämtlichen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Bergkamen wurde immer wieder angebracht, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht eingehalten werden. Das ist sowohl in Rünthe der Fall, wo eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vorherrscht, als auch in Oberaden (Z2). Die Jahnstraße (50 km/h) ist dabei hervorzuheben, da sie durch ihren breiten Straßenquerschnitt und ungehinderten Verkehrsfluss zum schnellen Fahren verleitet. Zum einen kann das Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung durch vermehrte Kontrollen und Verhängen von Verwarngeld erzielt werden.

Die in Kapitel 3.1 beschriebenen vorgezogenen Seitenräume können ebenfalls zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führen, besonders dann, wenn sie so ausgeführt werden, dass ein Begegnungsverkehr nicht mehr möglich ist. Eine Einengung der Fahrbahn ist auch im Längsverkehr ohne großen baulichen Aufwand und ohne Querungsanlage möglich. Abb. 32 zeigt eine kurzfristig umsetzbare Lösung mittels Markierungsarbeiten und Beschilderung. Auch der Einsatz eines Dialogdisplays (vgl. Kap. 3.2) kann Abhilfe verschaffen.

Abb. 32: Fahrbahnverengung mittels Markierung



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Integration des Radverkehrs in Oberaden (Z3)

Häufig können sich bessere Bedingungen für den Fußverkehr auch aus Maßnahmen ergeben, die ebenso den Radverkehr betreffen und für beide Verkehrsteilnehmenden bessere Bedingungen im Straßenraum schaffen. Auf der Jahnstraße wird der Radverkehr aktuell auf dem Mehrzweckstreifen geführt. Dieser wird allerdings sowohl durch das Parken, als auch durch das Ende der Markierung immer wieder unterbrochen. Es besteht ein großer Konflikt zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr. Um eine kurzfristige Lösung umzusetzen, ist das Einfärben und Kennzeichnen des Mehrzweckstreifens zu einem Radfahrstreifen möglich (vgl. Abb. 33).

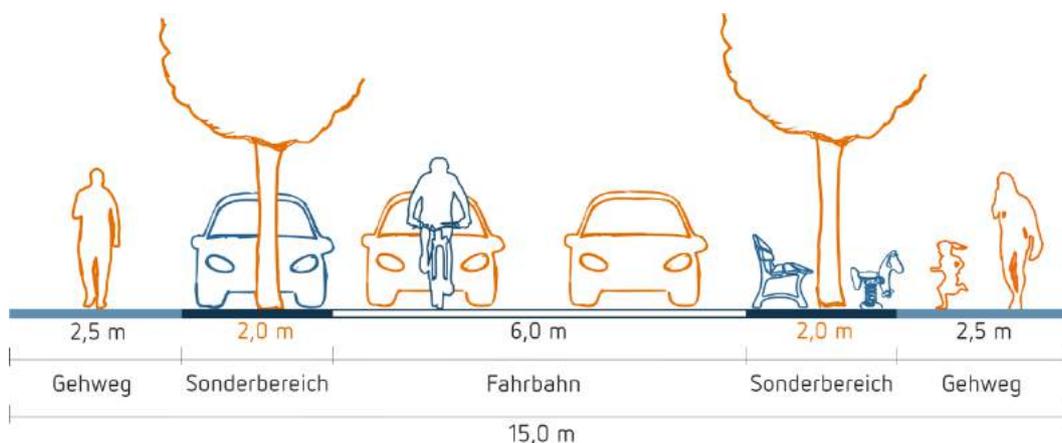
Abb. 33: Umwandlung des Mehrzweckstreifens zu einem Radfahrstreifen



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

Da dies auch den Wegfall einiger Stellplätze beinhaltet, ist auch hier auf eine langfristige Lösung in Bezug auf die Neuordnung des Straßenquerschnittes hinzuweisen. Langfristig sollte das Ziel der Jahnstraße sein, die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabzusetzen. Das hat auch den Vorteil, dass der Radverkehr sicherer im Mischverkehr geführt werden kann. Bei einer Straßenquerschnittsbreite von ca. 15,0 m könnte eine Neuverteilung des Platzes für die Verkehrsteilnehmenden beispielsweise wie in Abb. 34 aussehen. Der Radverkehr wird mit dem Kfz-Verkehr auf der 6,0 m breiten Fahrbahn geführt. Um die vorhandenen 15,0 m auszunutzen, können die 2,5 m breiten Gehwege um einen Sonderbereich ausgeweitet werden und mit entsprechendem Stadtmobiliar gestaltet werden. Außerdem sollte auf beiden Seiten der Platz für Stellplätze berücksichtigt, aber nur abschnittsweise umgesetzt werden. Im Sonderbereich können demnach Stellplätze, Sitzmöglichkeiten und Spielgeräte sowie Baumscheiben Platz finden.

Abb. 34: Neuverteilung des Straßenquerschnitts der Jahnstraße bei 30 km/h

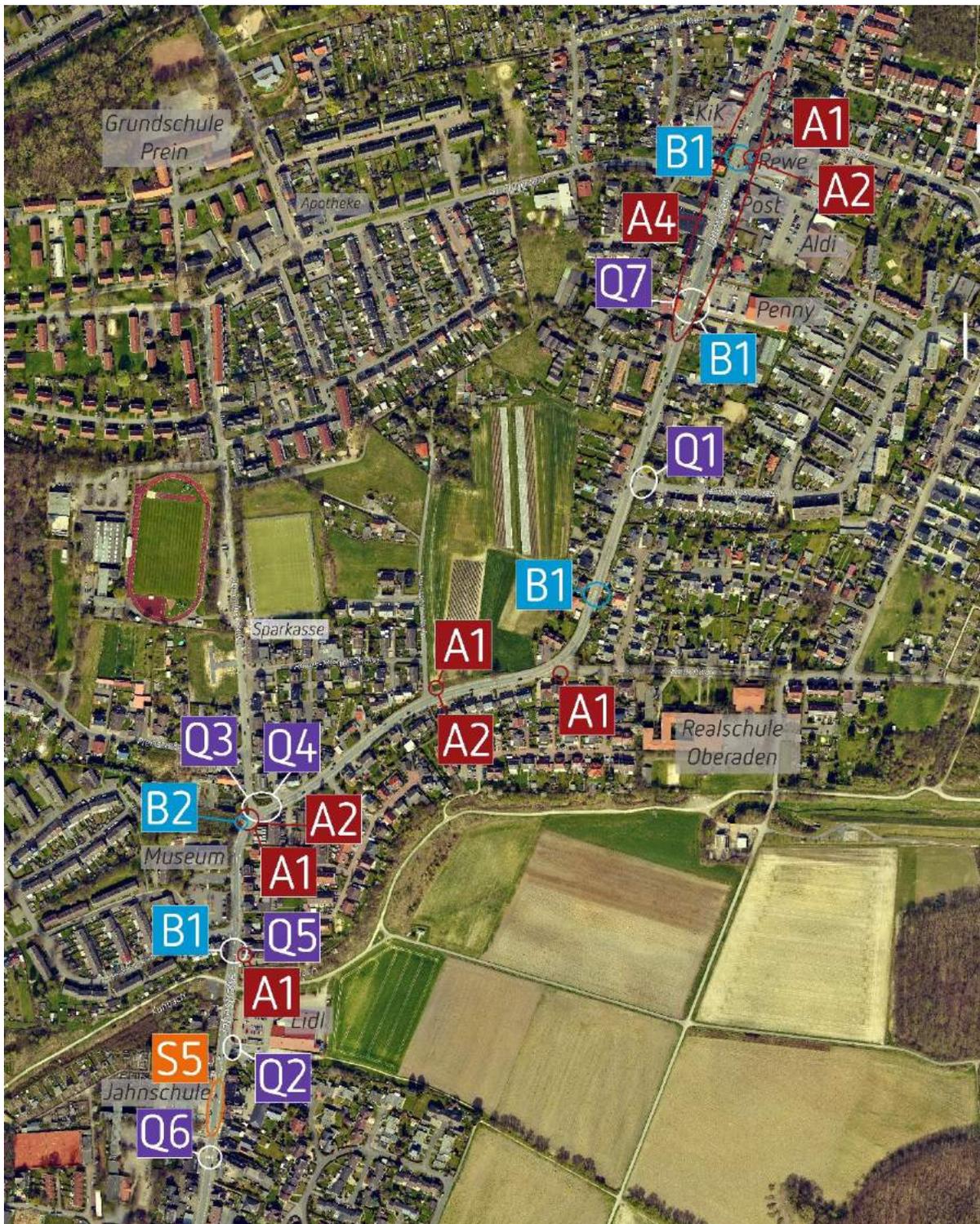


Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

3.6 Maßnahmenübersicht

In Abbildung 35 sind alle Maßnahmen zusammenfassend dargestellt, die in Oberaden lokalisiert wurden. In Abbildung 36 sind die Maßnahmen für Rünthe verortet. Nicht alle vorher beschriebenen Maßnahmen werden in der Maßnahmenübersicht dargestellt, da es sich dabei um allgemeine Maßnahmen handelt, die nicht direkt verortet werden können. In dem Umsetzungshorizont (vgl. 4.1) sind diese wiederum aufgelistet.

Abb. 35: Maßnahmenübersicht für Oberaden



Quelle: eigene Darstellung auf Kartengrundlage der Stadt Bergkamen

Abb. 36: Maßnahmenübersicht für Rünthe



Quelle: eigene Darstellung auf Kartengrundlage der Stadt Bergkamen

4 Handlungsempfehlungen für die Verwaltung

4.1 Umsetzungshorizont

Die verschiedenen Maßnahmenvorschläge haben einen zeitlich sehr unterschiedlichen Umsetzungshorizont. Eine umfängliche Verbesserung des öffentlichen Raums zugunsten des Fußverkehrs beinhaltet sowohl Konzepte und Strategien für eine vorausschauende Planung als auch kurzfristige Maßnahmen, die einen deutlich geringeren Planungsaufwand und kürzeren Umsetzungshorizont besitzen.

Die Maßnahnumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung (evtl. schnellere Umsetzung durch die Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen wie z. B. die Weiterentwicklung der Schulwegeplanung je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separiert betrachtet. Organisatorische Maßnahmen sind Daueraufgaben und werden daher einem längeren Zeitfenster als andere Maßnahmen zugeordnet.

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen in Oberaden

		Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Oberaden				
Handlungsfeld Querungen (Q)				
Q1	Vorgezogener Seitenraum Helmstedterstraße	[Bar chart: Kurzfristig bis Mittelfristig]		
Q2	Vorgezogener Seitenraum Lidl	[Bar chart: Kurzfristig bis Mittelfristig]		
Q3	Vorgezogener Seitenraum Sugambreerstraße	[Bar chart: Kurzfristig bis Mittelfristig]		
Q4	Kreisverkehr in Oberaden			[Bar chart: Langfristig]
Q5	Anpassung der LSA-Schaltung in Oberaden	[Bar chart: Kurzfristig]		
Q6	FGÜ Jahnschule	[Bar chart: Kurzfristig]		
Q7	FGÜ und Mittelinsel Penny (Oberaden)		[Bar chart: Mittelfristig]	
Handlungsfeld Schulverkehr (S)				
S1	Schulwegplan (Erstellung und Weiterentwicklung)	[Bar chart: Daueraufgabe]		
S2	Laufbusse	[Bar chart: Daueraufgabe]		
S3	Weitere Ansätze	[Bar chart: Daueraufgabe]		
S5	Erhöhung der Aufmerksamkeit	[Bar chart: Kurzfristig bis Mittelfristig]		
Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)				
B1	Barrierefreier Umbau der Querungsanlagen	[Bar chart: Kurzfristig bis Mittelfristig]		
B2	Umlaufsperrre Jahnstraße	[Bar chart: Kurzfristig]		
B3	Sicherstellung der vorhandenen Seitenraumbreiten	[Bar chart: Daueraufgabe]		
B3	Ausbesserung der Oberflächenbeschaffenheit auf Gehwegen		[Bar chart: Mittelfristig bis Langfristig]	
B6	Barrierefreier Umbau des öffentlichen Raums	[Bar chart: Kurzfristig bis Mittelfristig]		
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (A)				
A1	Sitzelemente	[Bar chart: Kurzfristig bis Mittelfristig]		
A2	Spielelemente	[Bar chart: Kurzfristig bis Mittelfristig]		
A3	Grünelemente	[Bar chart: Kurzfristig bis Langfristig]		
A4	Aufwertung des Nahversorgungsbereich			[Bar chart: Langfristig]
Handlungsfeld andere Verkehrsteilnehmende (Z)				
Z1	Gehwegparken	[Bar chart: Daueraufgabe]		
Z2	Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzungen	[Bar chart: Daueraufgabe]		
Z3	Umfunktionierung Mehrzweckstreifen zu Radfahrstreifen	[Bar chart: Kurzfristig]		

Quelle: Planersocietät

Tabelle 2: Umsetzungshorizont der Maßnahmen in Rünthe

		Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Rünthe				
Handlungsfeld Querungen (Q)				
Q8	Einrichtung von Gehwegnasen			
Q9	Vorgezogener Seitenraum Einmündung Schachtstraße			
Q10	FGÜ Schachtstraße und Rünther Straße			
Handlungsfeld Schulverkehr (S)				
S1	Schulwegplan (Erstellung und Weiterentwicklung)		Daueraufgabe	
S2	Laufbusse		Daueraufgabe	
S3	Weitere Ansätze		Daueraufgabe	
S4	Elternhaltestellen			
S5	Erhöhung der Aufmerksamkeit			
Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)				
B1	Barrierefreier Umbau der Querungsanlagen			
B3	Sicherstellung der vorhandenen Seitenraumbreiten		Daueraufgabe	
B3	Ausbesserung der Oberflächenbeschaffenheit auf Gehwegen			
B4	Verkehrsberuhigter Bereich "In der Dille"			
B5	Ausgleichung des Quergefälles			
B6	Barrierefreier Umbau des öffentlichen Raums			
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (A)				
A1	Sitzelemente			
A2	Spielelemente			
A3	Grünelemente			
A5	Aufwertung der Grünverbindungen			
Handlungsfeld andere Verkehrsteilnehmende (Z)				
Z1	Gehwegparken		Daueraufgabe	
Z2	Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzungen		Daueraufgabe	

Quelle: Planersocietät

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und den Wegebeziehungen jedes einzelnen zu Fuß Gehenden sehr schwierig. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während des Fußverkehrs-Checks nicht alle potenziellen Problemlagen in Bergkamen betrachtet wurden. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmenden, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, einige hervorzuheben.

- Die Maßnahmen, die sich im direkten **Schulumfeld** befinden (Jahnschule und Freiherr-von Ketteler-Grundschule sowie Regenbogenschule), sind prioritär zu behandeln, da Kinder besonderen Schutz benötigen.
- Die zügige Umsetzung **sicherer Querungsanlagen** ist besonders in Oberaden wichtig, da dort ein großer Bedarf besteht.
- Die **Verbesserung der Barrierefreiheit** in allen Bereichen ist ebenso zu priorisieren und sukzessive umzusetzen, um ein „Design für alle“ zu schaffen.
- Ebenfalls wichtig ist die Erhöhung der (subjektiven) **Sicherheit** und der **Aufenthaltsqualität**, damit die Menschen gerne zu Fuß gehen.

4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen, die sich auf die Umsetzung oder eine transparente Prüfung der Machbarkeit der diskutierten Maßnahmenvorschläge bezieht. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen, ohne die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Stadt Bergkamen, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten zu schaffen bzw. aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen, die eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherstellen.

Es gilt, die Vertretenden der Fraktionen und der Verwaltung langfristig mit der Thematik der Fußverkehrsförderung vertraut zu machen und diese strategisch mit in die Planungen einzubinden. Die Belange der zu Fuß Gehenden müssen genauso Teil der Planungsprozesse werden, wie beispielsweise die des Kfz-Verkehrs. Unter dem Motto „Nutzer-Know-how“ sollten auch Bürgerinnen und Bürger sowie Interessenvertretende, ggf. ausgehend von der Beteiligung im Rahmen des Fußverkehrs-Checks, ihre Erfahrungen und Bewertungen in Planungsverfahren einbringen und Themen setzen können. Es wird daher empfohlen, einen Arbeitskreis zu bilden, der sich mit der Thematik „Verkehr“ im Allgemeinen auseinandersetzt und, in Bezug auf den Fußverkehr, die verschiedenen Handlungsfelder des Fußverkehrs (z.B. Gehwegparken, Schulwegplanung) nacheinander zu betrachten. Bei der Zusammensetzung sollte darauf geachtet werden, dass möglichst viele Interessen berücksichtigt werden (z.B. auch die von geh- oder sehingeschränkten Personen). Dabei besteht die Möglichkeit mit Programmen zu arbeiten, die zwar keinen ganzheitlichen Ansatz besitzen, aber bestimmte Handlungsfelder systematisch und kontinuierlich bearbeiten (z.B. ein Aktionsprogramm Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, Unterstützung flankierender Maßnahmen der Schulwegeplanung). Auch ein politisches Grundsatzpapier Fußverkehr (bspw. ein 10-Punkte-Plan) kann ein strategisches Vorgehen der Fußverkehrsförderung in Bergkamen etablieren. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit

anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen Bestandteil eines eigenständigen Fußverkehrskonzepts. Synergien mit dem Radverkehr sind in kleinen Kommunen (oder einzelnen Quartieren) im Rahmen von Nahmobilitätskonzepten zu bilden. Innerhalb der integrierten Verkehrsplanung ist die temporäre Fokussierung auf den Fußverkehr (und das Fahrrad) zu deren Förderung gerechtfertigt, muss aber bei der längerfristigen Betrachtung mit anderen Verkehrsträgern (insbesondere dem ÖPNV) gut vernetzt sein. Wird der Fußverkehr im Rahmen eines verkehrsmittelübergreifenden Gesamtkonzepts betrachtet (z.B. Fortschreibung eines Verkehrsentwicklungsplans) soll auf eine gleichwertige Gewichtung der unterschiedlichen Verkehrsmittel geachtet und eine „Unterrepräsentation“ des Umweltverbunds vermieden werden.

Die ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die geplanten Maßnahmen ist eine grundlegende Voraussetzung. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein eigener Haushaltstitel für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

Das Format der Begehung eignet sich für konkrete Planungsvorhaben oder wenn es um Bereiche geht, die unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit als kritisch bewertet oder empfunden werden. Vor Ort, unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger, können konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden. Bei den Begehungen können Dinge in den Blick geraten, die bei einer rein planbasierten Betrachtung aus der Aktenlage nicht auffallen (können). Beispielhaft sind die Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit, wichtige Sichtbeziehungen, beobachtetes Verkehrsverhalten oder Umfeldfaktoren zu nennen. Dieses Format muss nicht zwangsläufig durch Workshops abgerundet werden. Auf ein fundiertes Protokoll der Begehung bzw. offenen Verkehrsschau sollte jedoch nicht verzichtet werden. Die Fußverkehrs-Checks haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung ausgebildeter Auditoren zur Erstellung eines Sicherheitsaudits sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden (zu Fuß Gehende und Radfahrende) ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

Der Fußverkehr mit seinen Schnittstellen zu anderen Verkehrsarten und Handlungsfeldern, wie Tiefbau oder Ordnungsrecht, setzt eine gute Kommunikation innerhalb der Verwaltung voraus, aber auch eine stetige Weiterbildung bzw. Fortbildung vor dem Hintergrund sich ändernder Rahmenbedingungen und Möglichkeiten.

Ein transparentes Beschwerdemanagement ist sinnvollerweise Bestandteil des kommunalen Internetauftritts, der explizit auch über Fußverkehrsthemen informieren sollte. Dabei können Belange des Fußverkehrs auch Teil umfassenderer verkehrlicher Vorhaben sein, über die informiert wird. Gleichzeitig können umgesetzte Maßnahmen gelistet werden. Da der Aktionsradius von zu Fuß Gehenden meist nicht das gesamte Gemeindegebiet umfasst, werden nicht alle umgesetzten Maßnahmen im Fußverkehr von der Bevölkerung registriert. Daher sind regelmäßige Informationen in Form eines kurzen Sachstandberichts hilfreich, umgesetzte Maßnahmen gesammelt darzustellen. Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr muss nicht nur in Form medialer Präsenz oder der Nutzung von Informationskanälen bestehen, sondern sollte auch Veranstaltungen (z.B. Gemeindefeste, temporäre Spielstraße etc.) einbeziehen.

Wenn die innerhalb eines Konzepts oder Programms geplanten und umgesetzten Maßnahmen in Bezug auf ihre Umsetzung sowie ihre Wirkungen einer Evaluation bzw. eines regelmäßigen Berichtswesens unterzogen werden, können Erreichtes und noch zu Leistendes transparent benannt werden. Diese Umsetzungsbilanz ist auch im Hinblick auf die eingangs genannte Erwartungshaltung von Politik und Bevölkerung gut einsetzbar.

Stadt Bergkamen

Der Fußverkehrs-Check hat in Bergkamen verwaltungsintern bereits einige Prozesse angestoßen. Im Rahmen der kommunalen Verkehrsplanung wird dem Fußverkehr zukünftig eine noch höhere Priorität zugeordnet, um die bisherige Fußverkehrsförderung weiter zu verbessern. Erste Schritte zur Förderung des Fußverkehrs wurden von der Stadt Bergkamen bereits umgesetzt, bevor sie den Wettbewerb zum Fußverkehrs-Check gewonnen hatten. Zum Beispiel wurden in Rünthe die Höhenunterschiede der Gehwege angeglichen, um die Querneigung zu verringern und so eine leichtere Fortbewegung zu sichern. Auch die neuen Ampelmännchen der Fußgängerampeln mit einem Bergmann (Rünthe) und einem Römer (Oberaden) zeigen deutlich, dass der Fußverkehr eigenständig gedacht wird.

Zwei Maßnahmen wurden bereits unmittelbar nach den Begehungen der Fußverkehrs-Checks eingeleitet. Im Rahmen der Erneuerung des Parkplatzes am Sportplatz in Rünthe wurden Anmerkungen einer zusätzlichen Beleuchtung mit aufgenommen. Es waren ohnehin zusätzliche Laternen zur Beleuchtung des Parkplatzes und der Wege entlang des Sportplatzes vorgesehen, jedoch wurde nun auch ein zusätzlicher Fokus auf die Beseitigung des "dunklen Lochs" im Bereich der Ringstraße und dem davon abgehenden Fußweg in Richtung Feuerwehr gelegt. Die Maßnahme ist bereits vergeben und liegt dem Amt für Planung, Tiefbau, Umwelt vor und soll je nach Witterung im April dieses Jahrs abgeschlossen sein.

Als zweite Maßnahme wird die Verlegung des Fußgängerüberwegs an der Jahnstraße vorangetrieben. Der FGÜ im Einfahrtbereich der Feuerwehr soll um ca. 50 m in nördlicher Richtung versetzt werden. Hierzu entwickelt das Amt für Planung, Tiefbau und Umwelt entsprechende Pläne. Der neue FGÜ wird im Gegensatz zu seinem Vorgänger mit einer Mittelinsel und ausreichender Beleuchtung ausgestattet sein, um die Qualität der Querung ebenfalls deutlich zu verbessern. Die Umsetzung dieser Maßnahme befindet sich ebenfalls bereits in der Planung und wird zu Beginn des 2. Quartals umgesetzt werden. Seitens der Kommune wird geäußert, dass die Maßnahmenvorschläge in jedem Einzelfall geprüft und nach positiver Bewertung umgesetzt werden. Kurzfristige Maßnahmen, wie etwa das Aufstellen von Verkehrsschildern oder Markierungsarbeiten, sollen zeitnah in Angriff genommen werden. Darüber hinaus soll eine Priorisierung der Maßnahmen stattfinden, die sukzessive umgesetzt werden sollen. Für die Umsetzung mittelfristiger Maßnahmen und langfristiger Maßnahmen müssen entsprechende Haushaltsmittel bereitgestellt werden. Die Umsetzung jeder Maßnahme und dessen Priorität unterliegt dem jeweiligen finanziellen Aufwand sowie der Möglichkeit zur Einbindung in zukünftig ohnehin vorgesehene Baumaßnahmen.

Auf Basis des Fußverkehrs-Checks, den geltenden Richtlinien und der fortlaufenden Zusammenarbeit mit dem „Zukunftsnetz Mobilität“, wird die Stadt Bergkamen auch über die nun behandelten Untersuchungsräume hinaus die Ergebnisse dieses Prozesses anwenden und weiter ausführen. Die Förderung

des Fußverkehrs wird als Resultat des Fußverkehrs-Checks weiter intensiviert und sich in zukünftigen verkehrsbezogenen Baumaßnahmen niederschlagen.

4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Der Fußverkehrs-Check NRW 2019 markierte den Beginn des kommunalen Mobilitätsmanagement-Prozess in Bergkamen. An der Durchführung der Fußverkehrs-Checks waren verschiedene Abteilungen und Ämter sowie politische Vertreter aller Ratsfraktionen und zahlreiche Bürgerinnen und Bürger der Stadt beteiligt. Die Gespräche während der Workshops und vor allem vor Ort verdeutlichten, dass der Stellenwert des Fußverkehrs stärker in den Fokus der Teilnehmenden gerückt ist. Die Teilnehmenden wurden sowohl durch die fachlichen Beiträge als auch durch die Beobachtungen und Erläuterungen der Infrastruktur vor Ort für das Thema sensibilisiert. Dies bezieht sich nicht nur auf die Barrierefreiheit für Kinder, Familien und Senioren, sondern auch Themen wie ruhender Verkehr und Aufenthaltsqualität wurden explizit in den Blick genommen.

Der Ansprechpartner der Stadt Bergkamen für die Fußverkehrs-Checks NRW Norman Raupach ist gleichzeitig der Beauftragte für den Bereich Nahmobilität und Ansprechpartner für das Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Städte NRW. In dieser Funktion koordiniert er die weitere Umsetzung der Maßnahmen aus diesem Endbericht. Dazu werden in einem Gespräch mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW die nächsten Schritte erörtert. Hier steht zum einen der Schwerpunkt schulisches Mobilitätsmanagement und das Programm „Geh-Spaß-statt-Elterntaxi“ als Angebot des Zukunftsnetzes Mobilität NRW im Fokus. Weiterhin soll erörtert werden, welche Fördertöpfe für die baulichen Maßnahmen zur Verfügung stehen – hier ist die Förderrichtlinie Nahmobilität explizit zu nennen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in enger Absprache mit dem Tiefbauamt, da dieses federführend in der Detailplanung sein wird. Der regelmäßige Austausch wird durch den Ansprechpartner sichergestellt.

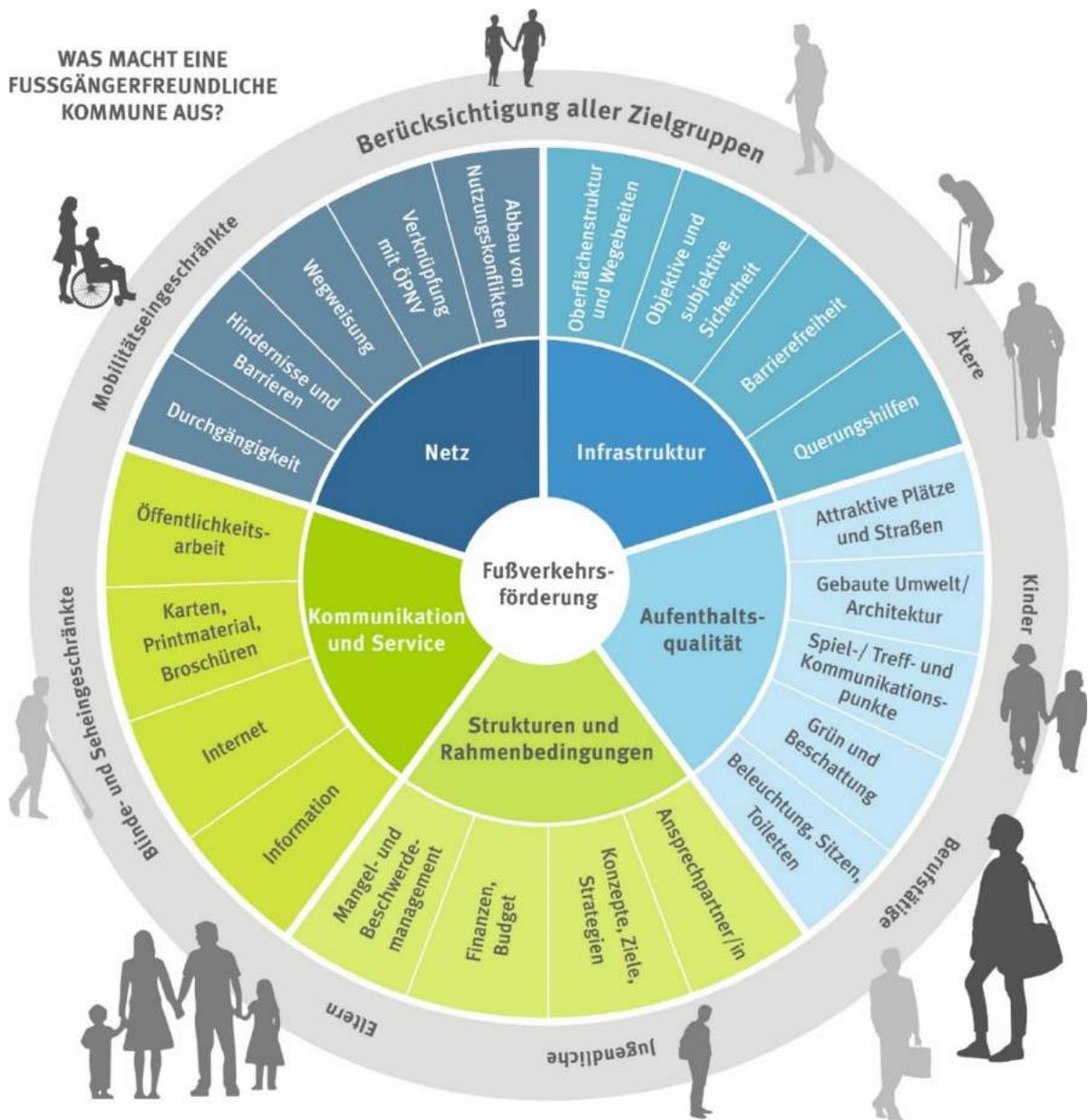
Die weitere Verstetigung der ämterübergreifenden konzeptionellen Arbeit zur Förderung der Nahmobilität und insbesondere des Fußverkehrs soll im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes erfolgen. Aus den Ergebnissen des Fußverkehrs-Checks sowie dem bekannten Handlungsbedarf in der Radverkehrsinfrastruktur soll der Fuß- und Radverkehr für das ganze Stadtgebiet systematisch analysiert werden. Diesen Prozess wird das Zukunftsnetz konstruktiv begleiten.

Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks werden in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Bauen und Verkehr am 23.03.2020 vorgestellt.

5 Fazit

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „Zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abb. 37).

Abb. 37: Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf den begangenen Bereich viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check konnte in Bergkamen unterschiedliche Situationen betrachten und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung liefern. Gleichzeitig sollten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, das auch über die Grenzen der untersuchten Begehungsrouten hinaus für das städtische Gebiet anwendbar sind. Insgesamt lassen die vorbereiteten Maßnahmenvorschläge bessere Bedingungen für die zu Fuß Gehenden in Oberaden und Rünthe, aber auch in ganz Bergkamen erwarten.

Die rege Beteiligung der Bevölkerung während der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigt das Interesse der Bewohnerinnen und Bewohner an der Mobilitätsform Fußverkehr. Die Beteiligung der Presse (u.a. TV-Bericht des WDR) konnte dafür sorgen, dass auch Nicht-Teilnehmende über die Fußverkehrs-Checks in Rünthe informiert werden. Und auch verschiedene Zeitungen haben über die örtlichen Situationen in Bergkamen berichtet.

Während der Begehungen und des Abschlussworkshops konnten viele vorhandene planerische Ansätze zur Fußverkehrsförderung registriert werden. Um diese weiter in ihrer Akzeptanz zu festigen, sollten auch in Zukunft partizipative Instrumente genutzt werden.

6 Dokumentation

6.1 Protokoll der Auftaktveranstaltung am 18.09.2019

Ort:	Ratssaal Bergkamen
Datum:	18.09.2019
Uhrzeit:	17:00-18:30 Uhr
Anwesende:	27 Personen
Protokoll:	Inga Wolf, Lara Wohland (Planersocietät)

Auftakt-Workshop Bergkamen

Der Auftakt-Workshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2019 in Bergkamen fand am 18.09.2019 um 17.00 Uhr im Ratssaal von Bergkamen statt. Die Gruppe setzte sich aus 27 Personen zusammen, darunter Interessierte aus der Bevölkerung, verschiedene Interessensvertretungen (z. B. Fuß e.V., ADFC), Mitglieder der Stadtverwaltung, der Presse sowie Mitarbeiterinnen des Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Planersocietät.

Begrüßung durch Herrn Reichling (Amtsleiter Planung, Tiefbau und Umwelt)

Herr Reichling begrüßt die anwesenden Personen. Anschließend gibt er einen Überblick über die Stadt Bergkamen und macht darauf aufmerksam, dass die Stadt bisher auf den Autoverkehr ausgerichtet war. Das solle sich nun ändern. Er erläutert Ziele, die er mit dem Fußverkehrs-Check erreichen möchte und erklärt sich bereit, als Kommune zu unterstützen. Herr Reichling betont, dass kleine Maßnahmen nach Möglichkeit zeitnah umgesetzt werden sollen, um möglichst schnell die Situation für zu Fuß Gehende zu verbessern.

Vortrag von Frau Weltring (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Im Anschluss daran stellt Frau Weltring zunächst das Zukunftsnetz Mobilität NRW vor. Sie hält einen einführenden Vortrag zum Bewerbungsverfahren und gibt einen Überblick über die Fußverkehrs-Checks NRW 2019. Dabei geht sie auf mögliche Themenschwerpunkte sowie die unterschiedlichen Zielgruppen, die dabei Berücksichtigung finden, ein. Abschließend gibt Frau Weltring einen Überblick über den Ablauf eines Fußverkehrs-Checks, der sich aus den vier Bausteinen: Auftaktworkshop, zwei Begehungen, Abschlussworkshop und abschließender Dokumentation, zusammensetzt.

Begrüßung und Vorstellung der Moderatorin Frau Wolf (Planersocietät)

Frau Wolf begrüßt die Teilnehmenden und übernimmt die Moderation für den Abend. Nach einer zusammenfassenden Einführung erläutert sie den Ablauf der Veranstaltung und teilt die Daten der weiteren Veranstaltungen mit. Zur Veranschaulichung stellt sie außerdem Eindrücke aus bisherigen Fußverkehrs-Checks vor.

Vortrag von Frau Wohland (Planersocietät)

Frau Wohland knüpft mit einem Vortrag über Daten und Fakten des Fußverkehrs an. Sie gibt einen Überblick über aktuelle Zahlen des Fußverkehrsanteils sowie Informationen darüber, was eine fußgängerfreundliche Kommune ausmacht. Mit Best-Practice-Beispielen verdeutlicht sie die Möglichkeiten einer Kommune, den Fußverkehr zu fördern und zu attraktiveren.

Vorstellung der Routen durch Herrn Raupach (Projektmanager für Klima und Umwelt)

Anschließend stellt Herr Raupach die geplanten Begehungen in Bergkamen vor, die im Vorfeld gemeinsam mit der Kommune und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie der Planersocietät erarbeitet wurden. Die erste Begehung findet im Stadtteil Rünthe, primär auf der Rünther Straße statt und die zweite Begehung wird sich auf das Stadtteilzentrum von Oberaden im Bereich der Jahnstraße konzentrieren. Beide Begehungen richten sich an die Öffentlichkeit und behandeln vordergründig die Themen der Aufenthaltsqualität, sicheres Queren und Konflikte mit dem Pkw-Verkehr sowie Barrierefreiheit.

Diskussion

Die Teilnehmenden werden nun dazu eingeladen, ihre eigenen Erfahrungswerte kundzutun und sich in Diskussion über die Routenvorschläge zu begeben. Dazu stehen zwei Stellwände mit Plakaten bereit, die zum einen Oberaden und zum anderen Rünthe mit der jeweiligen Begehungsrouten abbilden. Die Anwesenden teilen sich in zwei Gruppen auf und starten in den Austausch. Während der Arbeit an den Stellwänden werden Rückfragen und kleinere Anmerkungen besprochen. Folgende Punkte wurden während der Veranstaltung angesprochen:

Erste Begehung Rünthe

- Fehlende Beleuchtung am Übergang von der Ringstraße in den Fußweg entlang des Sportplatzes (Unsicherheitsgefühl).
- Der Fußweg zwischen Rünther Straße und In der Dille (zwischen Fahrschule und Bäckerei) ist mit einer Laterne ausgestattet, allerdings ist deren Funktion durch Pflanzenbewuchs stark eingeschränkt.
- Die Rünther Straße ist auf eine Geschwindigkeit von 30 km/h eingeschränkt, allerdings wird sich das Tempolimit laut der Anwesenden nicht eingehalten, besonders nicht von den Anwesenden.
- Es werden mehr Kontrollen bezüglich der Einhaltung der Geschwindigkeit gefordert.
- Es wird der Vorschlag gemacht Geschwindigkeitstafel vor der Schule aufzustellen, um die Bevölkerung auf das Überschreiten bzw. Einhalten der Geschwindigkeit aufmerksam zu machen.
- Durch das hohe Aufkommen von Elterntaxis entstehen vor der Freiherr-von-Ketteler Grundschule, insbesondere zu den Stoßzeiten am Morgen und am Mittag viele Gefahrensituationen für die Kinder.
- Parkende und haltende Autos vor der Freiherr-von-Ketteler Grundschule vermehrt durch Kundinnen und Kunden der Volksbank oder Post.
- Zusätzlich wird in der Schlägelstraße geparkt, obwohl dort absolutes Halteverbot gilt. Besonders störend für die Anwohnenden der Schlägelstraße.
- Es werden mehr Kontrollen in Bezug auf falsch abgestellte Autos gefordert.
- Kinder werden aus dem Gebiet auch für nur wenige Meter mit dem Auto zur Schule gebracht.

Zweite Begehung Oberaden (Jahnstraße)

- Es fehlt eine geregelte Radverkehrsführung auf der Jahnstraße. Teilweise wird der Mehrzweckstreifen von den Radfahrenden genutzt, doch dieser ist stellenweise durch parkende Autos zugestellt.
- Sowohl an der Jahnschule als auch in der Kurve an der Eisdiele liegt flächiger Querungsbedarf vor.
- Die Einmündung zur Realschule (Kreuzung Jahnstraße/ Pantenweg) wird als „gefährliche Kurve“ mit hohem Konfliktpotential zwischen Rad- und Fußverkehr eingestuft, da die Sichtachse eingeschränkt ist.
- Der Nahversorgungsschwerpunkt im Norden von Oberaden wird als Nadelöhr des Fußverkehrs angesehen, da dort besonders viele Zu Fuß Gehende die Jahnstraße überqueren. Daher wird auch eine Lichtsignalanlage in diesem Bereich gefordert.
- Es wird der Vorschlag gemacht, die „Einkaufsinseln“ miteinander zu verbinden und so einen Ort zum Flanieren zu schaffen.
- Der Fußgängerüberweg auf Höhe der Jahnschule ist nicht beleuchtet. Häufig fahren die Autos einfach durch und halten nicht für den bevorrechtigten Fußverkehr.
- An der Jahnschule kommt es zu einem erhöhten Kfz-Aufkommen und Halten durch Bringverkehre.
- An der Kuhbachtrasse wird zur Überquerung der Jahnstraße eine Lichtsignalanlage gefordert.
- Die Kurve an der Einmündung zur Sugambrierstraße wird als gefährlich eingestuft. Außerdem fehlt dort eine Querungsmöglichkeit für die Zu Fuß Gehenden.
- Die Mittelinsel auf der Jahnstraße (auf Höhe der Hausnummer 57) wird als „schwierig“ eingestuft.
- Projekte wie etwa Aktionstage für Schülerinnen und Schüler zum Thema Fußverkehr zeigen Wirkung und werden angenommen.

Bürger sowie verschiedene Pressestellen zusammen, so dass insgesamt rund 35 Personen an der Begehung teilnehmen.

Ablauf der Veranstaltung

Herr Reichling, Amtsleiter für Planung, Tiefbau und Umwelt der Stadt Bergkamen, begrüßt die anwesenden Personen und fasst die bisherigen Veranstaltungen zusammen. Im Anschluss stellt Herr Dr. Frehn von der Planersocietät aus Dortmund das Büro kurz vor und erklärt den heutigen Ablauf. Seine Kollegin, Frau Wohland, erläutert den heutigen Routenverlauf und stellt während der Streckenführung zum Einsatz kommende Utensilien (Rollator etc.) vor. Anmerkung: Während der Begehung wurde von einigen Stationen abgewichen, so dass sich ebenfalls eine neue Nummerierung der vorher festgelegten Stationen ergibt.



Station 1: Freiherr-von-Ketteler-Schule

An der ersten Station spricht Frau Wohland zunächst das Gefälle des Fußweges zwischen der Herz Jesu-Kirche und der Freiherr-von-Ketteler-Schule an und betont dabei, dass sich dadurch vor allem für Personen mit Rollator oder Rollstuhl Einschränkungen ergäben. Eltern von Kindern an der betreffenden Grundschule merken den hohen Bring- und Holverkehr zu den Schulzeiten an, der häufig zu Konflikten auf dem Fußweg führe und die Sicherheit auch für Zu Fuß Gehende Kinder gefährde. Zudem würden sich Staus bilden und die Busse kämen nur mit Verspätung durch. Es wird betont, dass der Großteil der Kinder aus der näheren Umgebung komme und das Potential des Zufußgehens daher groß sei. Herr Dr. Frehn schlägt vor, „Elternhaltestellen“ einzurichten, um den Verkehr zu ordnen und auf einen ausgewiesenen Bereich zu reduzieren. Auch Frau Wohland hebt hervor, dass es wichtig ist, konkrete Bereiche zu definieren, in denen das Halten erlaubt ist und die Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmenden eingeschränkt wird. Ein Bürger weist auf den Parkplatz hinter dem Platz von Hettstedt hin, der zur Einrichtung einer Elternhaltestelle genutzt werden könne. Zudem wünschen sich die Eltern auch eine bessere Zusammenarbeit zwischen Schule und Eltern in Bezug auf Informationsaustausch. Darüber hinaus stellt sie sogenannte „Walking-Busses“ vor, bei denen als Gruppe gesammelt zur Schule gelaufen wird. Herr Dr. Frehn betont dazu, dass die eigene Mobilitätserfahrung der Kinder durch das Zufußgehen sehr wichtig sei. Jeden Tag zur Schule gebracht zu werden sollte daher nicht die Regel



darstellen. Eine Bürgerin wirft ein, dass sich nur die Wenigsten an die vorgeschriebenen 30 Stundenkilometer halten würden und mit überhöhter Geschwindigkeit auch im Schulbereich die Sicherheit reduzieren. Herr Dr. Frehn schlägt vor, die Sicherheit vor allem an den Querungsstellen zu erhöhen.

Station 2: Schachstraße/ Rünther Straße

An der Schachstraße verweist ein Bürger auf das dort geltende absolute Halteverbot, das vor allem vor und nach Schulbeginn nicht eingehalten wird und entsprechend zum Bringen und Holen der Kinder missachtet wird. Es wird vorgeschlagen, an der Rünther Straße einige Parkplätze zugunsten einer Elternhaltestelle umzuwandeln.



Herr Dr. Frehn empfiehlt ebenfalls die Einrichtung eines Fußgängerüberweges /Zebrastrifen), da diese Wegebeziehung insbesondere unter den Schulkindern beliebt sei. Er thematisiert die Umsetzung dieser Querungshilfe in Tempo 30-Zonen und spricht sich dafür aus, dass im gesamten Gebiet mehr Fußgängerüberwege, vor allem in den Schul- und Kindergartenbereichen sinnvoll wären.



Station 3: Hellwegschule

Lara Wohland fragt die Anwesenden nach ihrer Einschätzung zur Attraktivität und Aufenthaltsqualität an der Rünther Straße. Ein Teilnehmender führt an, dass der Autoverkehr über viel Platz verfügt. Der Gehweg sei an einigen Stellen relativ schmal, besonders an den Stellen mit Bepflanzung werde das deutlich. Frau Wohland veranschaulicht dazu den Raumbedarf der einzelnen Zielgruppen mithilfe eines Fotos. An einigen Bereichen sei es für zwei Rollstühle sehr beengt und das Gefälle schränke die Barrierefreiheit ein. Herr Dr. Frehn hebt hervor, dass der Begegnungsverkehr, auf der Straße selbstverständlich, auch im Fußverkehr mitgedacht werden muss.

Aus Reihen der Bürger wird ebenfalls angemerkt, dass viele Pflanzbeete, die für Bäume angedacht seien, nur noch selten auch für solche genutzt werden und häufig brach liegen. Dazu betont Herr Dr. Frehn die Bedeutung von Bäumen für die Attraktivität und das Klima, da sie Schatten spenden würden. Teilnehmende äußern ihre Bedenken, dass die Wurzeln häufig das Pflaster anheben und dieses Prob-



lem mitzudenken ist.

Station 4: Feuerwehr

Auf der Martin-Luther-Straße sei nach Angaben der Bürgerschaft kein richtiger Gehweg vorhanden, es existiere nur ein Parkstreifen und Schotterweg. Zudem sei er an der Rünther Straße sehr beengt durch die Steele eines Verkehrsschildes.

Frau Wohland stellt zusammen mit den Teilnehmenden fest, dass nicht allen bekannt ist, wo die grüne Wegebeziehung hinführt.

Von Seiten der Bürger wird das „schwarze Loch“ von der Ringstraße angesprochen, welches seinen Namen durch die fehlende Beleuchtung in der Dunkelheit habe. Die vorhandenen Laternen beleuchten ausschließlich den Hof der Feuerwehr. Aufgrund der Dunkelheit verwandele sich der Weg damit schnell in einen „Angstraum“. Die Anwesenden wünschen sich für die Freizeitwege Beleuchtung für mehr Sicherheit.

Des Weiteren wird angeführt, dass der gemeinsame Fuß- und Radweg sehr schmal sei, der Untergrund nicht befestigt und an einigen Stellen Löcher aufweise. Der Grünbewuchs auf dem Weg ist ebenfalls Thema. Ein Teilnehmer fordert demzufolge einen breiteren befestigten Gehweg und dass die Pflanzen geschnitten und auch entfernt werden.

Station 5: Sportplatz

Frau Wohland macht auf fehlende Sitzgelegenheiten und Mülleimer aufmerksam, hebt aber zugleich hervor, dass es sich bei dem Weg um eine attraktive, grüne Wegebeziehung handelt. Sie würde nach

Meinung der Bürger vor allem als Verbindungsweg zwischen Parkplatz und Sportplatz genutzt werden. Herr Dr. Frehn betont die Bedeutung von Sitzgelegenheiten zum Ausruhen für Mobilitätseingeschränkte.

Von Bürgern wird angeführt, dass der Tunnel häufig zum Spielen von Kindern genutzt werde und sich als potentielle Spielfläche anböte. Ein Spielplatz, der früher an dieser Stelle vorhanden war, musste einem Unterstand weichen. Generell bestehe aber die Möglichkeit auch wieder eine Spielfläche für Kinder zu integrieren.

Die Politik führt an, dass der Parkplatz bald gepflastert werde und die bestehende Beleuchtung durch LED-Laternen ausgetauscht werden würde, so dass es dort auch im Dunkeln heller ist.



Auf dem Weg zur nächsten Station stellt ein parkendes Auto zwischen Parkplatz und Christuskirche ein Hindernis für den Rollator dar, der Weg ist dadurch sehr beengt. Außerdem wird angemerkt, dass die als Poller dienenden Steine so breit seien, dass das Passieren mit dem Rollstuhl nicht möglich sei und ein Umweg in Kauf genommen werden muss.

Auf Höhe der Straße „Zum Schacht III“ auf der Rünther Straße wird sich ein Fußgängerüberweg gewünscht.



Station 6: Christuskirche

Frau Wohland betont, dass die Barrierefreiheit bei Lichtsignalanlagen auf dem Zwei-Sinne-Prinzip beruht. Bei der Lichtsignalanlage an der Querung zur Christuskirche sei zwar ein akustisches Signal gegeben, aber das vorhandene taktile Wegeleitsystem sei nicht ausreichend. In dem Zuge stellt Frau Wohland den Langstock und den Ampeltaster mit Reliefsymbolen vor und erläutert ihre Bedeutung in der Verkehrssicherheit. Sie empfiehlt das taktile Wegeleitsystem für das gesamte Stadtgebiet zu standardisieren.

Auf die Frage nach der Bank wird aus Reihe der Teilnehmenden deutlich, dass die Bank am Knotenpunkt gut angenommen wird. Frau Wohland bemängelt, dass sich diese aufgrund ihres Farbtons nur unwesentlich von der Begrünung absetzt und für Sehbehinderte kaum zu unterscheiden ist. Des Weiteren fehlen Armlehnen, um sie auch für Mobilitätseingeschränkte nutzbar zu machen. Die Stadtverwaltung äußert dazu, dass neues Mobiliar in der Regel keine Lehne mehr besitzt, damit Jugendliche diese nicht zum Sitzen missbrauchen können.





Frau Wohland teilt im Anschluss die Simulationsbrillen aus, mit denen unterschiedliche Sehbehinderungen simuliert werden, um sich in eine andere Perspektive zu versetzen. Herr Dr. Frehn betont, dass farbliche Kontraste bei einer eingeschränkten Sicht besonders wichtig sind.

Station 7: Haus Rünthe

Frau Wohland fragt die Teilnehmenden nach ihren Erfahrungen mit den Seheinschränkungen. Sie unterstreichen die Bedeutung von farblichen Kontrasten.

Die Mitarbeiterin des Planungsbüros erläutert die Relevanz von Doppelborden an Querungen. Sie erklärt, dass die Nullabsenkung für Rollstuhlfahrer und das Rillenbord/Aufmerksamkeitsfeld für Sehbehinderte ist. Frau Wohland empfiehlt für Querungen Doppelborde anzubringen.

Die Stadtverwaltung weist auf eine Stelle hin, bei der das Gefälle am Fußweg durch einen Umbau bereits verringert wurde, um die Barrierefreiheit zu fördern.



Station 8: Sparkasse

Von Seiten der Bürger kommt der Vorschlag, eine verkehrsberuhigte Zone einzurichten. Dazu stellt Frau Wohland die Vorteile vor und fragt in die Runde, ob sie sich einen Shared-Space-Bereich auch auf der Rünther Straße vorstellen könnten. Die Idee findet eher verhaltenen Anklang. Die Politik merkt an, dass sich der Rettungsweg für Einsatzkräfte auf dem Weg zur Feuerwehr im Notfall verlängern würde und wertvolle Zeit verloren ginge. Des Weiteren äußern Teilnehmende Bedenken, dass sich selbst bei einer reduzierten Geschwindigkeit die Wenigsten daran halten würden und damit keine Verbesserung erzielt würde. Es kommt der Wunsch nach einer regelmäßigen polizeilichen Kontrolle auf. Frau Wohland empfiehlt, digitale Geschwindigkeitsanzeigen einzusetzen, vor allem auch im Bereich von Schulen. Herr Dr. Frehn könnte sich eventuell ein paar verkehrsberuhigte Abschnitte im Bereich der KiTa/ Schulen vorstellen, die Fußgängerfrequenz müsse dazu aber vorhanden sein.

Station 9: In der Dille / Schachtstraße

Auf der Straße „In der Dille“ wird mit dem Rollator deutlich, dass der Gehweg in Richtung Straße ein starkes Gefälle aufweist und für Rollstuhlfahrer oder Personen mit Rollator eine Gefahr darstellt. Zudem wird betont, dass der Gehweg eine geringe Breite aufweist und durch den Laternenmast sowie Mülltonnen weiter eingeengt wird.

Von den Teilnehmenden wird das Parken im Straßenraum angesprochen. Da in der Regel zu wenig Stellplätze auf privaten Grundstücken zur Verfügung ständen, würde häufig auf der Straße geparkt und der Gehweg weiter eingeschränkt werden. Herr Dr. Frehn betont, dass Stellplätze durchaus auch die Geschwindigkeit in der Straße reduzieren können.



Ein weiteres Problem sei, dass der Gegenverkehr beim Queren nicht anhält.

Bürger merken an, dass in der Schachstraße auf Kosten des Fußgängers geparkt wird. Hier stelle sich die Frage, warum das Parken auf der Straße nicht möglich sei. Es entstehe dadurch eine „tote Fläche“ auf dem Gehweg. Auch das Gefälle und die fehlende barrierefreie Gestaltung würden in diesem Bereich Probleme

für Mobilitätseingeschränkte verursachen.

Verabschiedung und Ausblick

Frau Wohland bedankt sich für die rege Teilnahme und aktive Beteiligung und beendet die Begehung. Sie kündigt die 2. Begehung in Oberaden am 08.10.2019 an und lädt dazu herzlich ein.

6.3 Protokoll zu der 2. Begehung (Oberaden) am 08.10.2019

Ort: Oberaden (Bergkamen)

Datum: 08.10.2019

Uhrzeit: 17:00-19:00 Uhr

Anwesende: 34 Personen

Protokoll: Intania Arinta, Lara Wohland (Planersocietät)

2. Begehung Oberaden

Die zweite Begehung der Fußverkehrs-Checks in Bergkamen fand am 08. Oktober 2019 statt. Die Gruppe traf sich um 17:00 Uhr an der Jahnstraße 24 auf dem Parkplatz des Discounters in Oberaden. Neben den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Planersocietät, des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Stadtverwaltung fanden sich Interessensvertreterinnen und -vertreter, Personen aus der Politik und interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie verschiedene Pressestellen zusammen, so dass insgesamt rund 34 Personen an der Begehung teilnahmen.

Ablauf der Veranstaltung

Herr Raupach, Projektmanager für Umwelt und Klima vom Fachbereich Planung, Tiefbau und Umwelt der Stadt Bergkamen, begrüßt die anwesenden Personen und fasst die bisherigen Veranstaltungen zusammen. Im Anschluss stellt Frau Wohland aus Dortmund das Büro Planersocietät kurz vor sowie den Routenverlauf durch Oberaden. Zudem stellt sie die während der Streckenführung zum Einsatz kommenden Utensilien (Rollator, Langstock etc.) vor.



Station 1: Kuhbachtaltrasse

Noch vor Beginn des ersten Themas wird von einem Teilnehmer ein Mast der Lichtsignalanlage (LSA) an der Kreuzung Jahnstraße/ Lünener Straße angemerkt. Dieser befindet sich mitten auf dem Gehweg und lässt kaum Platz zur Häuserwand, sodass das Durchkommen mit einem Kinderwagen oder einem Rollator unmöglich sei und man deswegen auf die Straße ausweichen müsse. Da sich die Kreuzung nicht auf der Route befindet, wird diese nicht abgegangen, sondern später von der Planersocietät betrachtet.

An der ersten Station spricht Frau Wohland zunächst die Kuhbachtaltrasse an und erläutert ihre Funktion für die Oberadener. Sie betont dabei, dass die Trasse keine direkte Wegebeziehung hat, da diese durch die Jahnstraße getrennt ist. Die Überquerung der Jahnstraße erfolgt meist auf direktem Weg über die Jahnstraße oder aber über eine Lichtsignalanlage in unmittelbarer Nähe. Frau Wohland schlägt Möglichkeiten von Querungsanlagen vor, u.a. eine Verkehrsinsel, um eine direkte Verbindung zwischen den Trassen herzustellen. Dies wird von den Bürgerinnen und Bürgern als nicht notwendig erachtet, da die LSA zum Queren genutzt werde. Ein Bürger schlägt dagegen vor, dass die Fußgänger-LSA weiter in Richtung Süden versetzt werden sollte, sodass auch die Fahrradwege angebunden sind. Beim späteren Überqueren der Fußgänger-LSA wird die kurze Grünphase angemerkt und beim Stoppen der Zeit festgestellt, dass diese nur 9 Sekunden beträgt. Dies wird von den Teilnehmenden als zu kurz bewertet, besonders für Personen höheren Alters oder mobilitätseingeschränkte Personen. Darüber hinaus sind keine taktilen Elemente an der LSA vorhanden. Folglich wird sich eine längere

Grünphase der Fußgänger-LSA sowie ein barrierefreier Übergang für ein sicheres Überqueren gewünscht. Positiv wird an dieser Stelle angemerkt, dass das Grünsignal sehr schnell nach Anforderung umschaltet. Zudem merken die Teilnehmenden an, dass sie sich für die gesamte Jahnstraße mehr und vor allem sichere Querungsanlagen wünschen.

Beim weiteren Verlauf der Begehung in Richtung Jahnschule, wird das schwierige Queren an der Ausfahrt des Discounters diskutiert. Man weiß nicht an welcher Stelle man besten Queren soll, da man sich unsicher fühlt und keine guten Sichtverhältnisse an dieser Stelle vorhanden sind. Zudem ist die Fahrbahn sehr breit und die Gehwege eher schmal. Frau Wohland regt an, dass man etwas von der Grünfläche entfernen könnte und den Kurvenradius verringern könnte, sodass die Sichtbeziehungen positiv beeinflusst werden und ein Gehweg um die Kurve entsteht und auch weitergeführt werden kann. Dies wird von den Teilnehmenden positiv bewertet. Weiter in Richtung Jahnschule wird das Quergefälle des Gehweges angesprochen. Dieses ist sehr groß und besonders den Müttern mit Kinderwägen und auch dem Nutzer des Rollators fällt es schwer, ihr Gefährt geradeaus zu lenken. Der Gehwegbelag weist viele Asphaltflicken und somit Stolperkanten auf, was eine zusätzliche Einschränkung darstellt.

Station 2: Jahnschule:

An dieser Station steht der Fußgängerüberweg (FGÜ) an der Jahnstraße im Fokus. Als erstes wird die fehlende Bordsteinabsenkung bemerkt, die es besonders den Frauen mit den Kinderwägen erschwert, die Straße an vorgegebener Stelle zu überqueren. Sie wünschen sich hier, wie auch an vielen anderen Stellen im Gebiet, eine Nullabsenkung des Bordsteines. Zudem äußern die Teilnehmenden ihre Bedenken bezüglich der Sichtbarkeit des FGÜ. Frau Wohland merkt an, dass die Markierung nicht reflektierend ist und die notwendige Beleuchtung fehlt.



Zudem schlägt eine Teilnehmerin ein Blinklicht zur Früherkennung vor sowie weitere Verkehrszeichen, die auf den FGÜ hinweisen und ihn frühzeitig kenntlich machen. Die Teilnehmenden wünschen sich, dass die Verbesserung des Zebrastreifens von der Stadt priorisiert werde, v.a. weil sich die Jahnschule in unmittelbarer Nähe befindet, die Verbindung also von Kindern als Schulweg genutzt wird. Es wurde darüber hinaus vorgeschlagen, den FGÜ weiter in Richtung der Schule zu versetzen, da er sich aktuell direkt vor der Feuerweharausfahrt befindet, was eine zusätzliche Konfliktsituation darstellt. Zudem stellen (vergessene?) Füße von Baustellenschildern eine Barriere für die Zu Fuß Gehenden auf dem Gehweg dar, da diese besonders in der Dunkelheit übersehen werden können.

Auf dem Weg zur dritten Station macht die Gruppe einen Zwischenhalt auf der Jahnstraße, um über den Mehrzweckstreifen zu diskutieren. Frau Wohland macht darauf aufmerksam, dass dieser oft zum Halten und Parken von Kfz genutzt wird. Dieses ist grundsätzlich auch erlaubt, aber es gibt keine klare Regelung entlang der Jahnstraße, was zu Verwirrungen führen kann. Von Seiten einiger Teilnehmenden wird daraufhin angeführt, dass die Radfahrenden zum Teil auf die Fahrbahn oder den Gehweg ausweichen müssen. Dies führt zu neuen Konfliktsituationen. Deshalb schlägt Frau Wohland vor, diesen Mehrzweckstreifen als Radfahrstreifen umzugestalten. Dies können sich die Teilnehmenden als Lösungsansatz vorstellen.



Station 3: Kreuzung Jahnstr./Sugambrestr.

Frau Wohland fragt die Anwesenden, wie sie die Jahnstraße an der Kreuzung Jahnstraße/Sugambrestraße normalerweise überqueren. Ein Teilnehmer merkt an, dass es problematisch sei, als Fahrradfahrer von Süden der Jahnstraße auf die Sugambrestraße zu gelangen, da die Kurve schwer einsehbar sei und man herankommende Kfz erst spät sehen kann. Die Umlaufsperre suggeriert,



dass an dieser Stelle die Jahnstraße überquert werden soll. Die Anwesenden merken jedoch an, dass es ihnen an dieser Stelle zu gefährlich sei und sie erst wieder auf gerader Strecke die Jahnstraße überqueren (Höhe Provinzial Versicherungen), da sich dort auch eine Bordsteinabsenkung (Ausfahrt) befindet. Nach Meinung eines Anwesenden sollte man das Drängelgitter entfernen

und den Durchgang schließen. Ein weiteres Problem stellen die parkenden Autos und vor allem auch LKW in der Kurve dar. Diese behindern zusätzlich die Sicht von Zu Fuß Gehende beim Überqueren und verschmälern zusätzlich den Seitenraum. Besonders in der Sommerzeit ist die dort ansässige Eisdielen gut besucht, was Konflikte zwischen Zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und auch dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auslöst. Allerdings sei durch das Einführen eines Halteverbotes in der Kurve, die Situation bereits etwas entschärft worden. Es wird der Vorschlag gemacht, an dieser Kreuzung einen Kreisverkehr einzurichten. Dieser sollte mit barrierefreien FGÜ an den Einmündungen ausgestattet sein, um die Sicherheit zu gewährleisten. Zudem erschwert auch das Straßengrün die Sichtverhältnisse, da es zu hoch ist. Um freie Sicht zu haben. Ein weiterer Vorschlag ist die Umgestaltung der Jahnstraße zu einer 30-er-Zone, wobei Bedenken wegen KAG Beiträgen geäußert werden. Die Teilnehmenden können sich zudem auch eine Mittelinsel auf Höhe der „Provinzial Versicherungen“ vorstellen oder Straßenschwellen zur Verkehrsberuhigung im Bereich der Kurve auf der Jahnstraße vorstellen.

Station 4: Einmündung Preinstraße

Auf der Preinstraße sei nichts anzumerken, denn diese Straße ist ruhiger als die Jahnstraße. Von Seiten der Bürgerinnen und Bürger wurden lediglich die Stellplatzprobleme bei Sportveranstaltungen angesprochen. Allerdings sind diese allgemein bekannt und akzeptiert.

Station 5: Kreuzung Sugambrerstr./Agnes-Miegel-Str.

Frau Wohland macht auf die Straßenaufteilung von Fußweg und Fahrbahn aufmerksam. Für die Zu Fuß Gehenden ist sehr wenig Platz vorhanden, sodass die Teilnehmenden auf die Fahrbahn ausweichen. Die ist in diesem Bereich allerdings auch gut möglich, da ein geringes Verkehrsaufkommen auf der Agnes-Miegel-Straße herrscht. Der Vorschlag der Umgestaltung zu einem Verkehrsberuhigten Bereich wird von den Bürgerinnen und Bürger als überflüssig eingeschätzt. Zum einen ist das Verkehrsaufkommen gering und zum anderen würde sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung gehalten werden. Sie befürworten die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Im Bereich der Hermann-Stehr-Straße merkt eine Bürgerin an, dass die Straße zu wenig beleuchtet sei und sie sich insgesamt mehr Beleuchtung im Gebiet wünscht. Auf der Jahnstraße sind vor allem die Verkehrswege für den MIV beleuchtet, nicht aber die Gehwege. Zudem seien einige Laternen dauerhaft kaputt.

Station 6: Kreuzung zur Realschule (Pantenweg)

Aus zeitlichen Gründen wird an der Station 6 nicht gehalten. Zudem wird die Aussage gemacht, dass der Weg zur Realschule für die Kinder und Jugendlichen unkritisch sei.

Station 7: Kreuzung Jahnstraße / Helmstedter Straße

Auf dem Weg zur Station 7 überquert die Gruppe eine Mittelinsel. Frau Wohland erläutert die Relevanz von barrierefreien Querungen v.a. für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Menschen mit Sehbehinderung. Sie erklärt, dass die Nullabsenkung für Rollstuhlfahrer und das Rillenbord/ Aufmerksamkeitsfeld für Sehbehinderte von großer Bedeutung sei. Deshalb ist es wichtig, dass taktile Elemente an Querungen vorhanden sind. Im Anschluss daran sind die Teilnehmenden dazu aufgefordert, mit Simulationsbrillen und einem Langstock das Überqueren mit Seheinschränkung zu testen. Nach Angaben der Testperson sei das Überqueren mit dem Blindenstock schwierig gewesen. Sie merkt an, dass das Rillenbord allgemein noch funktionstüchtig sei, dieses aber nicht durchgängig sei und sie deshalb vom Weg abgekommen ist. Zudem hebt sie hervor, dass sie nicht das Vertrauen hatte, dass der MIV für sie halten würde. Es ist zu beobachten, dass die meisten Autofahrerinnen und Autofahrer nicht anhalten, um die Person über die Straße zu lassen. Aus diesem Grund wird auch ein FGÜ an dieser Stelle vorgeschlagen.



Beim weiteren Verlauf der Begehung auf der Jahnstraße stellen die Teilnehmenden fest, dass der Gehweg zu schmal sei und sich viele mit Regen gefüllte Löcher auf dem Gehweg befinden. Der Asphalt auf den Gehwegen ist geflickt und stellt eine große Barriere mit vielen Stolperkanten dar. Frau Wohland fragt die Anwesenden, wie sie die Kreuzung Jahnstr./Helmstedter Str. überqueren. Die

Teilnehmende führen an, dass sie einen Umweg in Kauf nehmen und weiter östlich an der Einmündung, die Straße überqueren. Frau Wohland stellt zusammen mit den Teilnehmenden fest, dass an dieser Einmündung ein großer Kurvenradius bestehe, sodass Autofahrer verleitet sind, mit hoher Geschwindigkeit abzubiegen. Den Vorschlag, eine Verkehrsinsel für Fußgänger zu integrieren, finden die Teilnehmende nicht sinnvoll, da diese nur als Trennung der beiden Fahrtrichtungen dient und keine Reduzierung der Geschwindigkeit bewirkt. Allerdings wird der Vorschlag, den Kurvenradius zu verringern und den Gehweg vorzuziehen positiv angenommen. Es fällt zudem auf, dass keine Bordsteinabsenkungen vorhanden sind und die Strecke, die zum Queren zurückgelegt werden muss, sehr lang ist.

Station 8: FGÜ Penny

Die Mittelinsel vor dem beim Discounter Penny an der Station 8 stellt eine wichtige Querungsmöglichkeit dar. Frau Wohland fragt die Teilnehmende nach deren Einschätzung der Querungsmöglichkeit und welche Verbesserungsvorschläge wünschenswert wären. Von Seiten der Bürgerinnen und Bürger kommt der Vorschlag, ein Zebrastreifen mit einer Verkehrsinsel einzurichten, da die heutige Querungsanlage als unsicher empfunden wird. Sie besteht lediglich aus einer Markierung und zwei Barken, weshalb sie häufig überfahren werde. Beim Anlegen eines FGÜ wird sich auch an dieser Stelle ein Blinklicht gewünscht, um eine erhöhte Aufmerksamkeit zu erzeugen. Dabei wird hervorgehoben, dass es wichtig wäre, den neuen FGÜ nach dem Regelwerk anzulegen. Von Seiten der Stadtverwaltung wird angeführt, dass diese Querungsanlage nur eine kurzfristige Maßnahme war. Auf dem Weg zur letzten Station weist die Polizistin daraufhin, dass zwei Halteverbotschilder, vor dem Rewe Getränkemarkt und vor dem Fischimbiss entfernt worden sind.



Station 9: Nahversorgungsgebiet (Post)

An der letzten Station stellt Frau Wohland die Idee des Flanierens in diesem hochfrequentierten Nahversorgungsgebiet vor. Dies könnte in Form einer Mittelquerung erfolgen, was sowohl die Geschwindigkeit des MIVs reduzieren würde sowie die Anzahl der Zu Fuß Gehenden erhöhen könnte. Der Vorschlag einer Flaniermeile wird gut angenommen, allerdings können sich die Teilnehmenden auch noch nicht vorstellen, dass es so leicht umzusetzen sei.

Abschließend macht Frau Wohland auf die fehlenden Sitzmöglichkeiten entlang der Jahnstraße aufmerksam, zugleich hebt sie die Relevanz von Sitzmöglichkeiten zum Verweilen oder Ausruhen hervor, v.a. für ältere Menschen. Von den Teilnehmenden wird zudem die fehlende Überdachung an



den Haltestellen angesprochen. Davon gäbe es zu wenige, bzw. werden abgeschafft. Es wird angemerkt, dass es besonders in der Nähe von dem Altenheim wichtig sei, überdachte Haltestellen mit Sitzmöglichkeiten einzurichten. Des Weiteren merken die Bürger an, dass der Fußweg zum Discounter Aldi viel zu schmal sei, sodass es schwierig ist, mit dem Kinderwagen und Rollator diesen zu befahren. Es wird jedoch angemerkt, dass dieser Weg nicht städtisch sei. Auch die Straßenverkehrsschilder, die sich mitten auf den Gehwegen befinden, werden als Barriere von den Teilnehmenden wahrgenommen.



Verabschiedung und Ausblick

Herr Raupach bedankt sich für die rege Teilnahme und aktive Beteiligung und beendet die Begehung. Er kündigt die Abschlussveranstaltung im „Treffpunkt“ am 14.11.2019 an und lädt dazu herzlich ein.

6.4 Protokoll zur Abschlussveranstaltung am 14.11.2019

Ort: Bergkamen („Treffpunkt“)

Datum: 14.11.2019

Uhrzeit: 17:00-18:40 Uhr
Anwesende: 20 Personen
Protokoll: Inga Wolf, Lara Wohland (Planersocietät)

Abschlussworkshop Bergkamen

Der Abschlussworkshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2019 in Bergkamen fand am 14.11.2019 um 17.00 Uhr im Volkshochschulgebäude „Treffpunkt“ in der Lessingstraße in Bergkamen statt. Die Gruppe setzte sich aus ca. 20 Personen zusammen, darunter Interessierte aus der Bevölkerung, Mitgliederinnen und Mitglieder des Gemeinderats und der Stadtverwaltung, der Presse sowie Mitarbeiterinnen des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ und der Planersocietät.

Begrüßung durch Herrn Reichling (Amtsleiter Planung, Tiefbau und Umwelt)

Herr Reichling begrüßt die anwesenden Personen. Rückblickend auf den Verlauf des Fußverkehrs-Checks lobt er den Verlauf des Projekts und dankt der Verwaltung und Politik sowie allen weiteren Teilnehmenden für ihre Mit- und Zusammenarbeit. Aus seiner Sicht ist bereits ein Sensibilisierungsprozess für die Belange des Fußverkehrs eingetreten. Es gelte nun die Ideen umzusetzen, wobei er auf positive Resonanz der Politik und das Engagement der Verwaltung hofft.

Einführung von Frau Börsch (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Im Anschluss daran blickt Frau Börsch auf den Fußverkehrs-Check in Bergkamen zurück. Sie gibt einen Rückblick über die Auftaktveranstaltung sowie den zwei Begehungen und fasst noch einmal kurz die Ziele des Fußverkehrs-Checks zusammen. Sie hebt hervor, dass besonders die Begehungen in Rünthe und Oberaden eine große Beteiligung aufwiesen und lobt die Diskussionsfreude und den Austausch der Anwesenden.

Vortrag von Frau Wohland (Planersocietät)

Frau Wohland knüpft an den Vortrag an und gibt durch Fotos einen inhaltlichen Rückblick auf die Begehungen. Anschließend stellt Sie die wesentlichen Handlungsfelder und Maßnahmen für Bergkamen vor. Im Mittelpunkt stehen die Handlungsfelder Querungen, Barrierefreiheit und Schulwege. Weitere Themenfelder sind der attraktive Aufenthalt sowie das Zusammenspiel mit dem Kfz-Verkehr und Radverkehr. Einige konkrete Maßnahmen werden anhand von Fotomontagen sowie Beispielen aus anderen Projekten verdeutlicht.

Diskussion

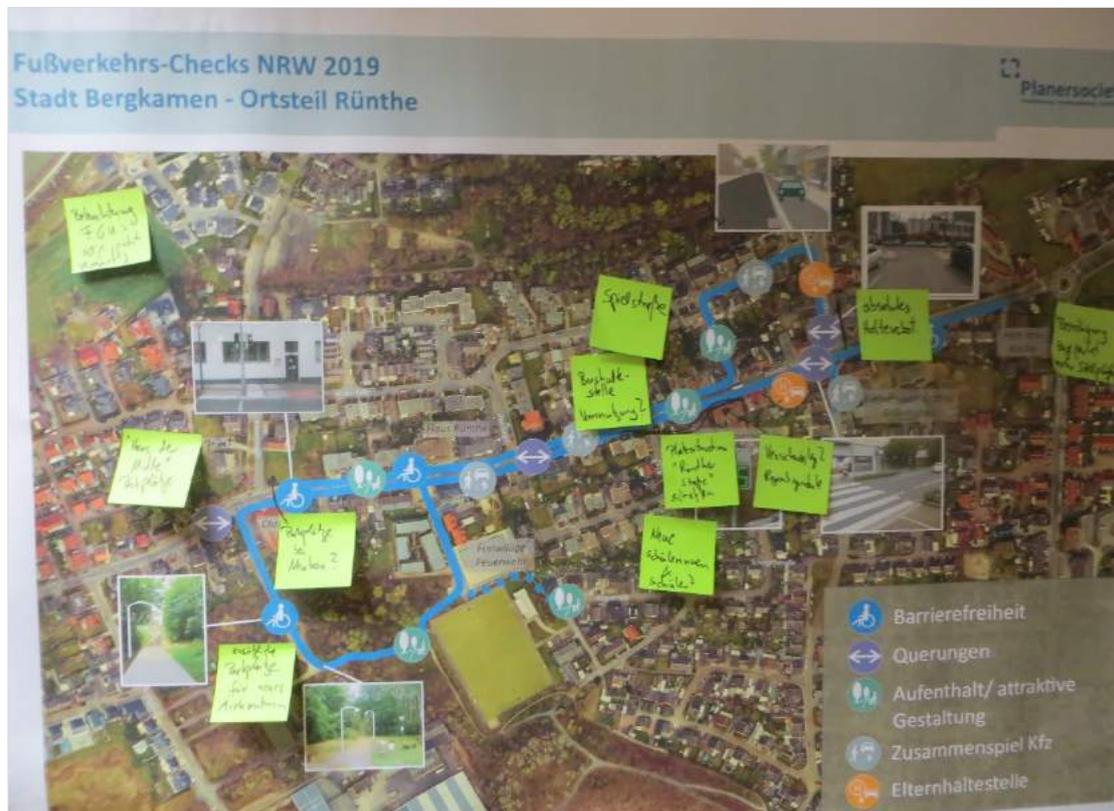
Anhand von zwei Karten mit den Begehungsrouten der Ortsteile Rünthe und Oberaden werden die Maßnahmenvorschläge diskutiert und unter anderem folgende Anmerkungen gemacht:

Rünthe

- Das Einrichten einer Elternhaltestelle wird als sehr positiv aufgenommen. Der bisher wenig genutzte Stellplatz auf der Schachtstraße wird als gute Möglichkeit dafür angesehen. Des Weiteren kommt auch eine Elternhaltestelle hinter dem Platz von Hettstedt in Frage.
- Um die Schulwege sicherer zu gestalten, soll der vorgeschlagene Fußgängerüberweg auf der Rünther Straße sowie auf der Schachtstraße umgesetzt werden.

- Auch der Vorschlag einer Fahrbahnverengung an der Einmündung der Schachstraße wird als positiv angesehen. Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Einmündung (ca. 50-100 m) mit einem absoluten Halteverbot gekennzeichnet werden müsse.
- Es wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass bei gut besuchten Hochzeiten oder Beerdigungen an der Herz-Jesu-Kirche, der Gehweg zwischen der Freiherr-von-Ketteler-Grundschule und der Kirche zugeparkt wird, sodass wenig Platz für die Zu Fuß Gehenden bleibt. Die Möglichkeit von neuen Stellplätzen oder das Ausweisen von Stellplätzen an anderer Stelle ist hier erwünscht.
- Der Vorschlag, die Straße „In der Dille“ zu einem Verkehrsberuhigten Bereich umzugestalten, wird ebenfalls befürwortet. Dort sind die Gehwege ohnehin zu schmal und die Kfz-Belastung sei vergleichsweise gering.
- Es wird angeregt, dass sich in Rünthe eine Platzsituation gewünscht wird, wo der Aufenthalt im Vordergrund steht. Dies kann insbesondere im Bereich der Bäckerei sein oder aber an der Regenbogenschule. Die dort vorhandenen Bushaltestellen seien nicht mehr in Betrieb (dies gilt es zu überprüfen), was eine Umplanung an dieser Stelle befürworten würde.
- Zusätzlich kommt die Frage auf, ob die neue barrierefrei gestaltete Bushaltestelle für neue Schülerinnen und Schüler der Regenbogenschule in Betrieb genommen wird. Dies würde einen Anstieg von Schülerinnen und Schülern bedeuten sowie erhöhter Busverkehr.
- Neben der Möglichkeit an dieser Stelle einen Aufenthaltsort zu schaffen, kommt zusätzlich von einem Bürger die Idee auf, die Straße mit einer Kurve zu versehen. Diese stößt allerdings auf keinen großen Zuspruch.
- Der Neubau des Ärztehauses wird noch einmal, bezogen auf die Stellplatz-Situation, kritisch hinterfragt. Die Anwesenden haben die Bedenken, dass nicht genügend Stellplätze vorhanden sind und somit die Gehwege zugeparkt werden könnten. Neben den neuen Stellplätzen des Ärztehauses inklusive Behindertenstellplätzen, sind einige Stellplätze vor dem „Haus der Mitte“ vorhanden, die öffentlich sind.
- Es kommt die Idee auf, dass der neu geplante Parkplatz am Sportplatz, der in naher Zukunft umgesetzt werden soll, als zusätzliche Stellfläche für das Ärztezentrum dienen soll. Eine Information von den entsprechenden Ärzten sowie eventuell eine Wegweisung, können dafür dienlich sein.
- Die Umsetzung von neuen Laternen sowie Bänken und Mülleimern rund um den Sportplatz müssen unbedingt umgesetzt werden.

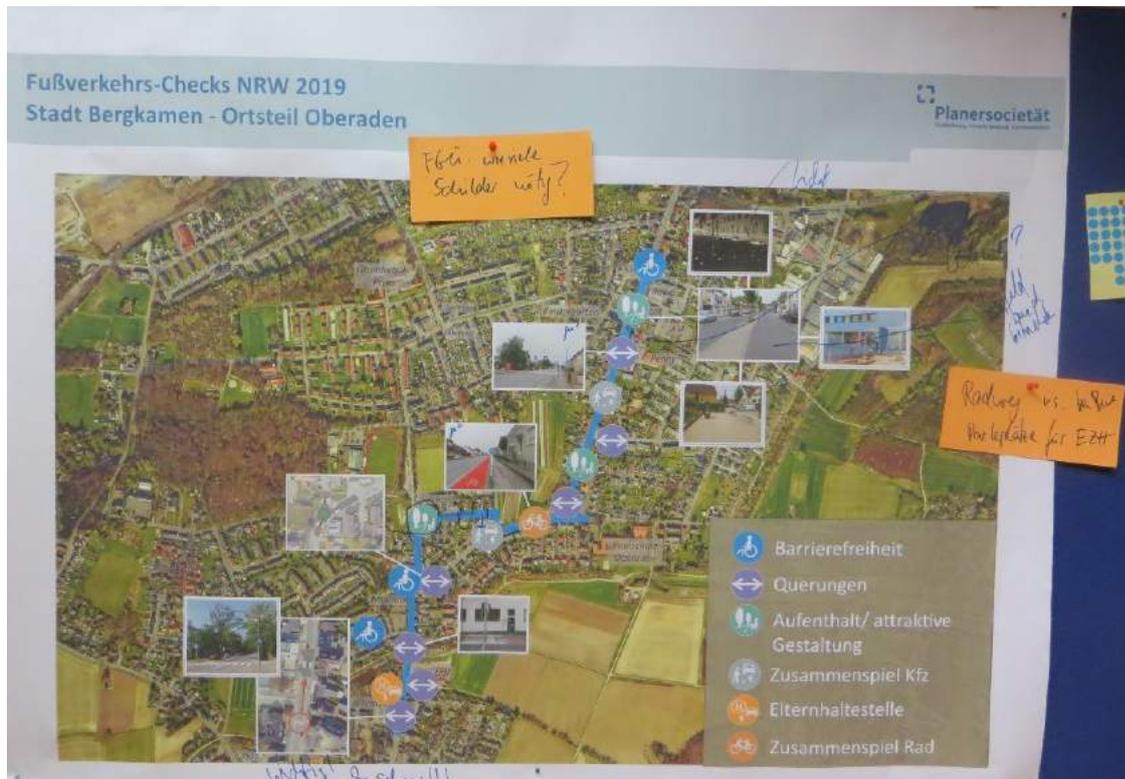
- Als allgemeine Anmerkung wird gemacht, dass in der Vergangenheit die Fußgängerüberwege in Bergkamen untersucht wurden und man zu der Erkenntnis kam, dass über 60 % der bestehenden FGÜ nicht ausreichend beleuchtet sind. Dies gilt es in Zukunft zu verbessern und auch auszubessern.



Oberaden

- Das Versetzen des FGÜs vor der Feuerwehr im Süden der Jahnstraße wird als sehr wichtig eingestuft und soll möglichst schnell umgesetzt werden. Der FGÜ soll u. A. den Kindern vor der Jahnschule einen sicheren Übergang bieten. Außerdem wurde die Anmerkung gemacht, dass nur so die Jahnschule erhalten bleiben könne.
- Die Umgestaltung des Mehrzweckstreifens zu einem Radfahrstreifen wird als positive Option gesehen. Dabei sollte jedoch beachtet werden, dass der Einzelhandel weiterhin Parkplätze benötigt. Der Radfahrstreifen soll also nicht auf Kosten des Einzelhandels entstehen.
- Insgesamt werden die vorgeschlagenen FGÜ befürwortet und vor allem vor dem Discounter gewünscht. Der Vorschlag des FGÜs an der Realschule Oberaden (dort wo aktuell eine Mittelinsel vorhanden ist) wird in Bezug auf das Fußverkehrsaufkommens hinterfragt. Es kommt die Frage auf, ob dort überhaupt genügend Personen die Straße überqueren.
- Die Umgestaltung der nördlichen Jahnstraße im Bereich der Nahversorgung wird besonders begrüßt. Es wird sich ein Ort des Aufenthalts gewünscht. Besonders eine gute und auch schön gestaltete Beleuchtung findet Anklang.
- Eine Gestaltung mit einem Mittelstreifen zum Queren kann sich generell vorgestellt werden, wird aber nicht als prioritär angesehen. Wichtig erscheint es einen Ort des Flanierens zu

schaffen, der an mehreren Stellen der Jahnstraße wieder aufgegriffen wird. Eine Möglichkeit des Schaffens von wiederkehrenden „Inseln“ im Gebiet wird sich gewünscht.



Allgemeines

- Es wird angeregt, dass kostengünstige Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden sollen.
- Für konkrete Maßnahmen sollen Kostengrößen dargestellt werden und eine Ordnung nach Priorität sowie Umsetzungszeitraum.

Ausblick und Verabschiedung

Nach einer kurzen Zusammenfassung der Maßnahmen-Diskussion von Frau Wolf und Frau Wohland, ergreift Herr Raupach das Wort. Herr Raupach stellt dar, wie der Fußverkehrs-Check in Bergkamen einerseits umgesetzt und andererseits im Verwaltungshandeln verankert werden soll. Er weist darauf hin, dass Bergkamen dem Fußverkehr eine wichtige Rolle beimisst und daher möglichst zeitnah mit der Umsetzung von Maßnahmen beginnen möchte. Dabei fokussiert er vorerst die kurzfristigen Maßnahmen, die keiner besonderen Mittel bedürfen. Mit Vorliegen des Maßnahmenkatalogs beabsichtigt er die Ergebnisse mit der Politik zu diskutieren und so auch langfristige Maßnahmen umsetzen zu können. Um die Bürgerinnen und Bürger weiterhin einzubinden, betont er, dass die Ergebnisse weiterhin öffentlich bekannt gegeben werden sollen.

Frau Börsch gibt einen Ausblick auf die gemeinsame Zusammenarbeit zwischen dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Stadt Bergkamen. Sie betont, dass das Zukunftsnetz Mobilität auch nach Abschluss des Fußverkehrs-Checks als Ansprechpartner für die Stadt Bergkamen fungiert und sie in der Umsetzung der Maßnahmen unterstützen wird.

Anschließend bedankt sich Herr Reichling bei den Anwesenden für die Teilnahme und die Diskussionsfreude aller Veranstaltungen. Er betont noch einmal, dass er den Fußverkehrs-Check für Bergkamen als Erfolg sieht und sich darauf freut, Maßnahmen umzusetzen und so den Fußverkehr zu verbessern und zu fördern.

Abschließend bedankt sich Frau Wohland ebenfalls für die rege Teilnahme und beendet den Abschlussworkshop mit der Verabschiedung.

7 Quellenverzeichnis

ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (2014): Der Kreisverkehr. Informationen, Regeln, Tipps. München, 2014.

ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (2015): Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. München, 2015.

ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (2019): Schulwegratgeber. München, 2019.

bast - Bundesanstalt für Straßenwesen (2019): Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2019.

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

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

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

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006b): Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren. Köln, 2006.

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

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln. 2011.

FUSS e.V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland (2015): Querbuch. Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin. 2015.

Henninger, Kathrin (2014): Mobilitätsbefragung – Modal Split Untersuchung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Unna. Ergebnisbericht für die Stadt Bergkamen. Aachen, 2014.

infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Bonn, Berlin, 2018.

NWSTGB – Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund: Impulse für fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden. Düsseldorf, 1998.

Openroute service: Isochronen, unter: <https://maps.openrouteservice.org/reach?n1=51.652778&n2=7.56138&n3=10&a=51.62125,7.63094&b=0&i=0&j1=30&j2=15&k1=en-US&k2=km> (abgerufen am 24.01.2020).

Rhein-Neckar-Kreis (2009): Laufende Schulbus. Rhein-Neckar-Kreis, 2009.

Stadt Bergkamen (2018): Einwohner der Stadt Bergkamen – Stichtag 31.12.2019 <https://www.bergkamen.de/einwohnerzahlen-rat.html> (abgerufen am 24.01.2020).

Stadt Bergkamen (2019): Bewerbung zur Teilnahme am Fußverkehrs-Check 2019. Bergkamen. 2019.

UBA – Umweltbundesamt (2017): Straßen und Plätze neu denken. Dessau-Roßlau, 2017.

UBA – Umweltbundesamt (2018): Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau, 2018.

UDV – Unfallforschung der Versicherer (2010): Evaluation dynamischer Geschwindigkeitsrückmeldung. Berlin, 2010.

UDV – Unfallforschung der Versicherer (2012): Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre. Berlin, 2012.

UDV – Unfallforschung der Versicherer (2013): Sicherheit von Zebrastreifen. Berlin, 2013.

VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V. (2019): Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten. Unter: www.zu-fuss-zur-schule.de

VM BW 2017 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Stuttgart, 2017.

ZNM NRW – Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen (2016): Geh-Spaß statt Elterntaxi. Ein Programm zur Förderung der sicheren und eigenständigen Mobilität von Kindern. Köln, 2016.