

Endbericht

Fußverkehrs-Checks NRW 2024

Dinslaken

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



Dortmund, im Januar 2025

www.planersocietaet.de

Impressum

Auftraggeber

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Geschäftsstelle

Glockengasse 37-39

50667 Köln

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Ansprechpartner Koordinierungsstelle

Rhein-Ruhr:

Frank Merten

Telefon: 0209/1584-252

E-Mail: merten@vrr.de

Im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Nordrhein-Westfalen.

Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Lara Wohland

Bildnachweise im Bericht

Planersocietät (wenn nicht anders vermerkt)

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	3
1 Einleitung	4
2 Analyse	6
3 Handlungsfelder	13
3.1 Barrierefreiheit (A)	14
3.2 Querungen (B)	23
3.3 Verkehrssicherheit (C)	30
3.4 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (D)	41
4 Verstetigung	45
4.1 Umsetzungshorizont	45
4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung	48
4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW	49
5 Fazit	52
6 Dokumentation	54
6.1 Auftakt-Workshop	54
6.2 1. Begehung	63
6.3 2. Begehung	79
6.4 Abschluss-Workshop	93
7 Quellenverzeichnis	99

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Urkundenübergabe an die Stadt Dinslaken.....	4
Abbildung 2: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2024.....	5
Abbildung 3: Modal Split in Dinslaken nach der Verkehrsmittelwahl	7
Abbildung 4: Fußläufige Erreichbarkeit innerhalb Hiesfelds ausgehend vom Jahnplatz	8
Abbildung 5: Fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von Averbruch ausgehend von der Averbruchs- schule	9
Abbildung 6: Die vier Handlungsfelder in Dinslaken	13
Abbildung 7: Barrierefreiheit	14
Abbildung 8: Unterschiedliche Überquerungsanlagen.....	24
Abbildung 9: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg	31
Abbildung 10: Fußverkehrsförderung.....	52
Abbildung 11: Auftaktveranstaltung des Fußverkehrs-Checks in Dinslaken	54
Abbildung 12: Anmerkungen zu Route 1: Hiesfeld	59
Abbildung 13: Anmerkungen zu Route 2: Averbruch	62
Abbildung 14: Routenverlauf der 1. Begehung in Hiesfeld (ca. 2,2 km).....	64
Abbildung 15: Hinweisschild zu den Fußverkehrs-Checks am Jahnplatz und Start der Be- gehung	65
Abbildung 16: Teilnehmende an der Kreuzung Krengelstraße / Sterkrader Straße und Stolpergefahr durch Parkbegrenzungssteine.....	66
Abbildung 17: blockierter Gehweg auf Höhe Mittelfeldstraße 4	68
Abbildung 18: Gehweg auf der Mittelfeldstraße entlang einer Hecke	68
Abbildung 19: Querung der Albrecht-Dürer-Straße.....	69
Abbildung 20: Glascontainer - mögliche Querungsstelle und Grüngestaltung.....	70
Abbildung 21: Teilnehmende diskutieren über die Einbindung und barrierefreie Gestaltung der Mühle	72
Abbildung 22: Das „Bermudadreieck“ ein eine Schwachstelle für Zufußgehende	73
Abbildung 23: Autos blockieren den Übergang der Albrecht-Dürer-Straße.....	74
Abbildung 24: Straßenraumaufteilung Sterkrader Straße, verkehrsberuhigter Bereich....	76
Abbildung 25: Unterschiedliche Pflasterung des Jahnplatzes an einer Ein- bzw. Ausfahrt	78
Abbildung 26: Routenverlauf der 2. Begehung in Averbruch (ca. 2,3 km).....	79
Abbildung 27: Hinweisschild zu Fußverkehrs-Checks und Start des Fußverkehrschecks an der Averbruchs- schule	80
Abbildung 28: Straßenführung vor dem Eingang der Averbruchs- schule.....	82
Abbildung 29: Baustellenbeschilderung auf dem Gehweg und Kreuzungsbereich Rosen- straße / Averbruchstraße	84
Abbildung 30: Teilnehmende vor dem Bäcker des Nahversorgungsbereichs	85
Abbildung 31: Teilnehmende laufen aus dem Kreuzungsbereich in die Hasenstraße	86
Abbildung 32: Kreuzungsbereich und zugeparkter Gehweg in der Hasenstraße	87
Abbildung 33: Parken im Kreuzungsbereich	88
Abbildung 34: Bewachsene Gehwege an der Schloßstraße	89
Abbildung 35: Bewachsene Gehwege an der Schloßstraße	90
Abbildung 36: Ampelanlage an der Schloßstraße mit Kreuzungsbereich im Hintergrund	91
Abbildung 37: Parkplatz auf dem Grundstück der Kita und Parkplätze in der Karl-Leisner- Straße	92

Abbildung 38: Maßnahmen-Priorisierung und Prozess-Bewertung der Teilnehmenden des Workshops	98
---	----

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Aussagen zu Stärken und Schwächen von Teilnehmenden der Begehungen....	12
Tabelle 2: Vorschlag zum Umsetzungshorizont der Maßnahmen.....	46

Abkürzungsverzeichnis

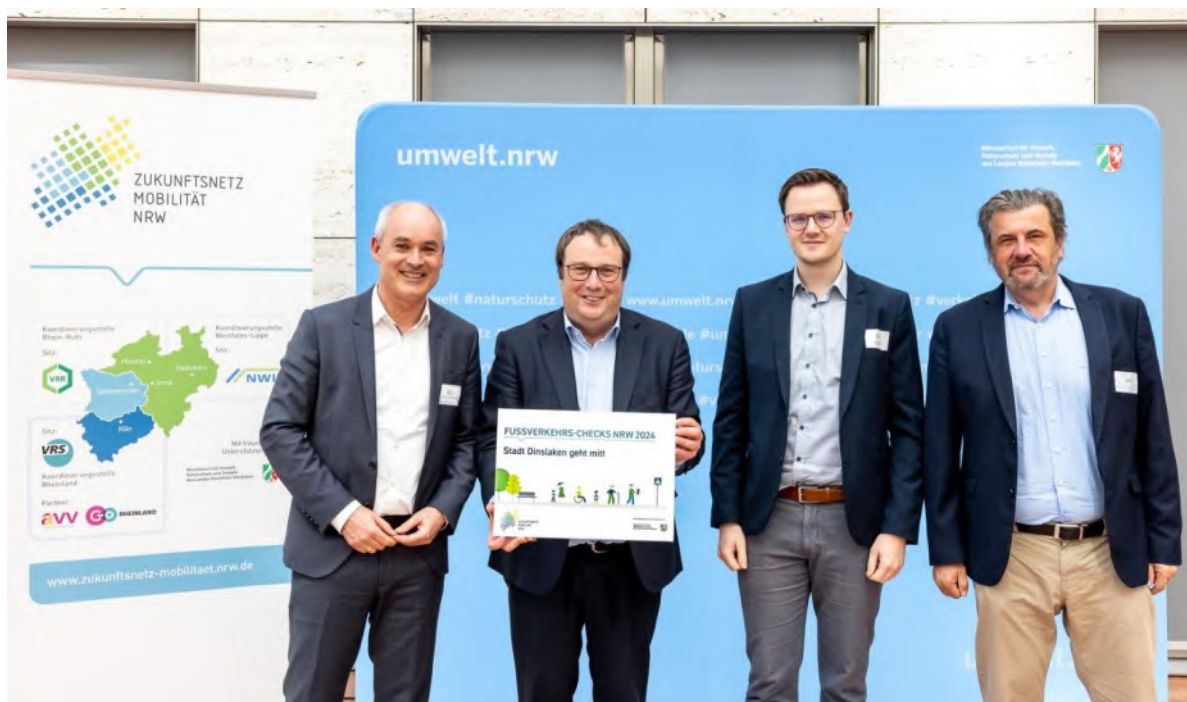
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
DIMR	Deutsches Institut für Menschenrechte
DIN	Deutsches Institut für Normung
FGÜ	Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
Kfz	Kraftfahrzeug
KNP	Knotenpunkt (Kreuzung)
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
R-FGÜ	Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
StVO	Straßenverkehrsordnung
UBA	Umweltbundesamt
ZNM NRW	Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrs-Ordnung

1 Einleitung

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 in den vergangenen Jahrzehnten in vielen Planungen 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 zu Fuß Gehende zu verbessern; dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs auslösen und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Im sechsten Jahr der Fußverkehrs-Checks NRW ist das Interesse der Kommunen weiterhin groß. So konnte sich die Stadt Dinslaken aus 38 Bewerbenden als eine von zwölf geförderten Kommunen durchsetzen.

Abbildung 1: Urkundenübergabe an die Stadt Dinslaken



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW/Smilla Dankert

In Begleitung der Planersocietät hat die Stadt Dinslaken den räumlichen Schwerpunkt des Fußverkehrs-Checks auf die beiden Ortsteile Hiesfeld und Averbuch gelegt. Gemeinsam wurden in mehreren Vor-Ort-Terminen eine Bestandsanalyse sowie vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt. Vorab legte die Verwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro die Schwerpunkträume fest und bereitete den Fußverkehrs-Check vor. Beim Auftakt-Workshop am 27. August 2024 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben und gemeinsam mit den Teilnehmenden die möglichen Routenverläufe und Problemstellen diskutiert. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus Vertretenden der kommunalen Verwaltung, der Politik, von Vereinen und Initiativen sowie Institutionen und interessierten Bürgerinnen und Bürgern zusammen. Anschließend fanden die Begehungen am 03. September 2024 in Hiesfeld sowie am 17. September 2024 im Averbuch statt. Die eruierten Handlungsfelder und möglichen Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in einem Abschluss-Workshop am 07. November 2024 gemeinsam mit der kommunalen Verwaltung sowie Vertretenden der Politik diskutiert. Die politische Befassung mit Vorlage eines Beschlussvorschlages ist für die erste Jahreshälfte 2025 avisiert.

Abbildung 2: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2024



Ziel des Fußverkehrs-Checks in Dinslaken ist es, barrierearme, sichere und attraktive Wegeverbindungen und Platzgestaltungen für den Fußverkehr zu schaffen. Die Fußverkehrs-Checks sollen zugleich ein Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs bei Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit bewirken. Zudem sollten die Beteiligungen auch die Belange von Mobilitäts- und Seheingeschränkten, Kindern und Senior/-innen sowie Menschen mit psychischen Behinderungen und kognitiven Einschränkungen als besonders sensible Gruppen in den Fokus rücken.

2 Analyse

Die Stadt Dinslaken am Niederrhein zählt rund 68.000 Einwohnende und grenzt im Süden an den Duisburger Stadtteil Walsum sowie an Oberhausen. Sie gehört dem Kreis Wesel an, dessen Stadtzentrum sich ca. 13 km von Dinslaken entfernt befindet und gehört zudem dem Regierungsbezirk Düsseldorf an. Die kreisangehörige Stadt zeichnet sich durch ihre Lage am unteren Niederrhein sowie durch Grünflächen am Rande der Stadt und durchziehende Gewässer aus. Die Emscher, ein Nebenfluss des Rheins und der Rotbach mit dem Rotbachtal tragen neben dem Naturschutzgebiet Hiesfelder Wald zu attraktiven Landschaften bei. Diese laden zu Wanderungen und Ausflügen in der Natur ein. Bei einer Bevölkerungsdichte von 1.426 Einwohnenden je km² verteilt sich die Bevölkerung auf zehn Siedlungsbezirke. Die kompakte Siedlungsstruktur innerhalb der einzelnen Ortsteile bildet eine gute Grundvoraussetzung für eine fußverkehrs-freundliche Situation vor Ort. Dies wird auch in den beiden Untersuchungsräumen Averburch und Hiesfeld deutlich, die kurze Wege zu sämtlichen Zielen für den Fußverkehr bieten.

Hiesfeld zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsdichte, u. a. an Einzelhandelsgeschäften und gastronomischen Angeboten, aus. Die umliegenden Gebiete sind überwiegend durch Wohnbebauung geprägt und beheimaten punktuell städtische Einrichtungen wie Schulen oder Kindertagesstätten. Averburch ist besonders durch Wohnen und die ansässige Grundschule geprägt. Zudem ist ein kleiner Nahversorgungsschwerpunkt in dem Ortsteil vorhanden.

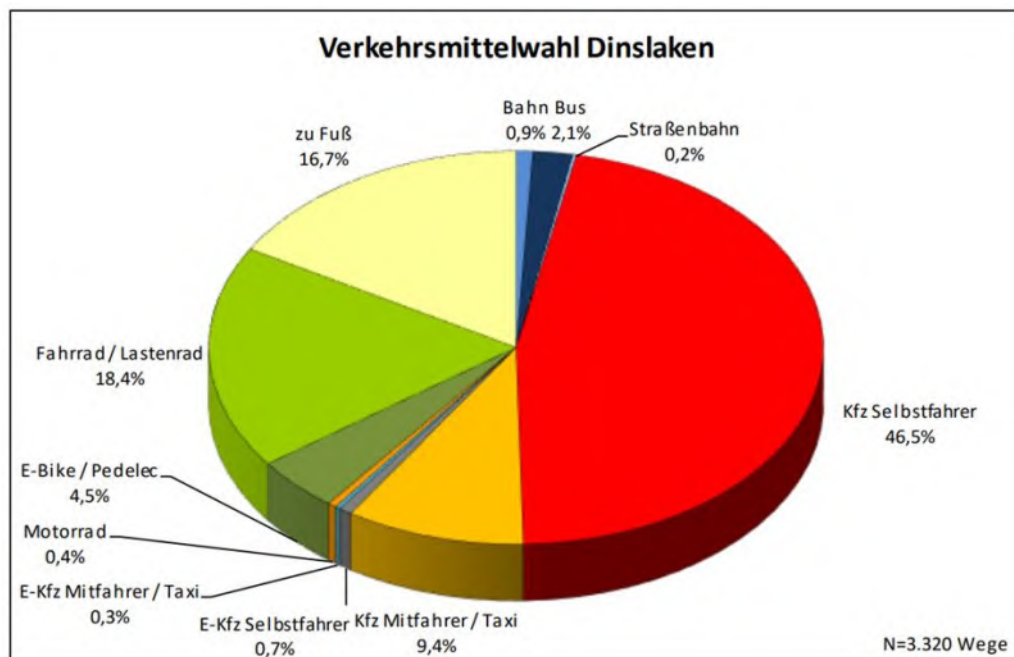
Die Betrachtung des Modal Splits¹ aus dem Jahr 2020 veranschaulicht, dass 16,7 % der Wege in Dinslaken zu Fuß zurückgelegt werden (vgl. Ingenieurbüro Helmert, 2020). Im Vergleich zu anderen Städten in Deutschland der gleichen Raumtypologie (Mittelstadt, städtischer Raum in Stadtregionen) fällt dieser verhältnismäßig gering aus (21 %, Mittelwert, vgl. infas, DLR, IVT und infas 360, 2018)². Den Eindruck bestätigt ein Vergleich auf Landesebene (22 %; vgl. ebd.). Dieser Unterschied lässt sich auf den überdurchschnittlich

¹ Der Modal Split stellt den Anteil der zurückgelegten Wege nach den Hauptverkehrsmitteln dar.

² Die Erhebungen weisen methodische Unterschiede auf, die Einfluss auf die Vergleichbarkeit nehmen.

hohen Radverkehrsanteil von 22,9% (10 % in gleicher Raumtypologie) zurückführen. Durch eine überwiegend flache Topografie in Dinslaken und flächendeckende Versorgungseinrichtungen in den Ortsteilen bietet die Stadt eine gute Grundvoraussetzung für das zu Fuß Gehen und somit Potenzial, den Fußverkehrsanteil zu erhöhen.

Abbildung 3: Modal Split in Dinslaken nach der Verkehrsmittelwahl



Quelle: Ingenieurbüro Helmert, 2020

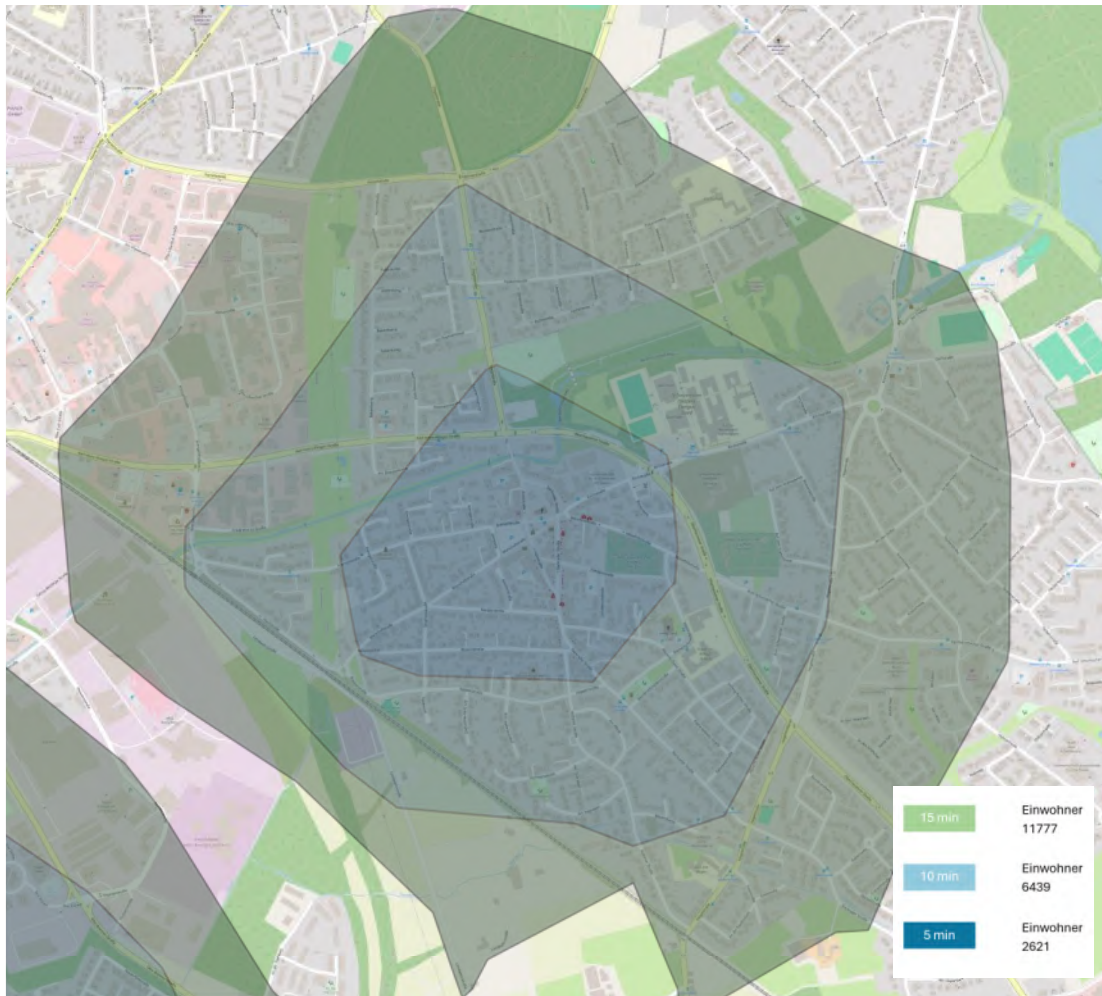
Erreichbarkeitsanalyse

Die Zentralität innerhalb der einzelnen Ortsteile Dinslakens lässt sich durch eine Erreichbarkeitsdarstellung mittels Isochronen bestärken. Ausgehend vom Jahnplatz in Hiesfeld, der aufgrund seiner Zentralität als Ausgangspunkt gewählt wurde, lassen sich sämtliche Ziele innerhalb weniger Minuten zu Fuß erreichen (vgl. Abbildung 4). Nahversorgungseinrichtungen, medizinische Praxen sowie Restaurants sind somit auf kurzem Wege zu Fuß zu erreichen.

Im Averbruch wird als Ausgangsort die Averbruchschule gewählt, um die fußläufige Erreichbarkeit der Schülerinnen und Schüler zu verdeutlichen. Innerhalb von ca. zehn Gehminuten kann die Schule aus sämtlichen Bereichen des Wohngebiets zu Fuß erschlossen werden (vgl. Abbildung 5). Aus dem Wohngebiet südlich der Emscher sind es ca. 15 Minuten.

Zusätzlich wird dargestellt, wie viele Einwohnende innerhalb dieses Bereichs leben und entsprechend die Distanz zurücklegen. So erreichen 11.777 der Einwohnenden von Hiesfeld den Jahnplatz fußläufig in höchstens 15 Minuten. Eine Gehminute entspricht dabei durchschnittlich ungefähr 90 m, abhängig von der Personengruppe.

Abbildung 4: Fußläufige Erreichbarkeit innerhalb Hiesfelds ausgehend vom Jahnplatz



Quelle: <https://www.openstreetmap.org/copyright>

Abbildung 5: Fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von Averbruch ausgehend von der Averbruschule



Quelle: <https://www.openstreetmap.org/copyright>

Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Auf Basis der Auftaktveranstaltung und den Begehungen sowie weiteren Hinweisen der Verwaltung und den Teilnehmenden des Fußverkehrs-Checks in Dinslaken können einige positive Rahmenbedingungen für den Fußverkehr hervorgehoben werden. Zu Fuß Gehende im Stadtgebiet profitieren von der kompakten Struktur und den sich dadurch ergebenden kurzen Wegen zu den wichtigsten Zielen innerhalb der einzelnen Ortsteile. In Hiesfeld ist ein großes Nahversorgungsangebot mit Einkaufsmöglichkeiten, Apotheken und Restaurants gegeben, welches dazu einlädt, sich zu Fuß auf der Sterkrader Straße und Hohlstraße fortzubewegen. Sowohl Alltagsbesorgungen als auch längere Einkaufs-

bummel werden von den Hiesfelderinnen und Hiesfeldern und auch von weiteren Personen aus der Stadt Dinslaken auf der Sterkrader Straße und Hohlstraße vorgenommen. Dort ist ein großes Angebot an Sitzbänken vorhanden. Zudem bieten die Hiesfelder Windmühle und Wassermühle touristische Attraktionen und laden Radfahrende und Wandernde zu einer Pause in Hiesfeld ein. Donnerstags findet auf dem Jahnplatz der traditionelle Wochenmarkt mit lokalen Waren statt.

Neben den Stärken für den Fußverkehr, liegt der Fokus für die Maßnahmenerstellung besonders auf den Mängeln, die im Straßenraum identifiziert werden können. In Hiesfeld wurde unter anderem das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen und der damit verbundene ruhende Verkehr als konfliktträchtig identifiziert. Nicht nur der Verkehr auf der Sterkrader Straße macht das zu Fuß Gehen unattraktiv, sondern insbesondere das Abstellen von Fahrzeugen in Bereichen, die die barrierefreie Fortbewegung einschränken. Querungswege des Fußverkehrs werden teilweise trotz Halteverbot in Einmündungen versperrt und Sichtachsen stark eingeschränkt. Weitere Barrieren stellen unter anderem ungepflegtes Straßenbegleitgrün, Oberflächenschäden, Borsteinkanten und Geschäftsauslagen oder Aufsteller dar. Spezifische Schwächen des Fußverkehrs werden durch die Maßnahmensteckbriefe deutlich.

Der Averbuch zeichnet sich besonders als Wohnsiedlung aus und bietet daher Familien und älteren Menschen ein ruhiges Wohnumfeld. Für Kinder sind einige Spielplätze vorhanden und Wohngebiete, die verkehrsberuhigt sind. Zudem herrscht fast im gesamten Averbuch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 30 km/h (Tempo 30-Zonen). Dies ist ein positiver Faktor in Bezug auf die Sicherheit, da geringere Geschwindigkeiten im Falle eines Unfalls in der Regel geringere Unfallschäden zur Folge haben. Die unmittelbare Nähe zur Emscher bietet dem Fußverkehr attraktive Freizeitmöglichkeiten im Grünen. Der Ortskern ist mit den wichtigsten Versorgungseinrichtungen (Apotheke, Sparkasse, Bäckerei und Supermarkt) ausgestattet.

Ein besonderer Fokus wurde im Averbuch auf die Kinder der Averbuchschule gelegt, da in der Vergangenheit von Seiten der Schulleitung bereits eine Problematik durch Hol- und Bringverkehre und eine damit verbundene Gefahr für die Kinder erfasst wurde. Seitens der Averbuchschule wurde im Rahmen eines Informationsabends eine Befragung der Eltern und Kinder durchgeführt. Es wurde zum einen abgefragt, wie die Kinder zur Schule

kommen und was ihnen auf dem Schulweg gefällt oder sie sich wünschen. Zum anderen wurden die Eltern nach einer subjektiven Einschätzung von Gefahrenpunkten im direkten Schulumfeld gebeten. Aus der Umfrage ergab sich, dass ca. 25 % der Schülerinnen und Schüler mit dem Auto zur Schule gebracht oder abgeholt werden. Das zeigt, dass der Großteil der Kinder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Tretroller zur Schule gelangt. Der kommunikative Austausch mit anderen und auch die Selbstständigkeit gefällt den Kindern dabei besonders gut. Sie wünschen sich allerdings auch, dass die Schulwege sicherer sind. Nach Angaben der Kinder könnte mehr Sicherheit zum Beispiel durch weniger Autos, geringere Geschwindigkeiten und mehr sichere Querungsanlagen (Zebrastreifen und Fußgängerampeln) entstehen. Unterstützung durch Polizei oder Verkehrshelfende sowie bessere Beleuchtung könnten ebenfalls zum Sicherheitsgefühl der Kinder beitragen.

Von den Eltern wird die Rosenstraße als Gefahrenpunkt angesehen, besonders in den Knotenpunktbereichen zur Averbuchstraße und Hasenstraße. Grund dafür seien das hohe Aufkommen von Elternverkehren sowie zu hohe Geschwindigkeiten. Auch fehlende Querungsmöglichkeiten mit Vorrang für den Fußverkehr werden angemerkt. Der Knotenpunkt Hans-Böckler-Straße / Am Pollenkamp wird von den Eltern ebenfalls als gefährlich eingestuft, da keine Querungsanlagen mit Vorrang vorhanden sind und die Hans-Böckler-Straße als Hauptverkehrsachse für den Kfz-Verkehr ein hohes Verkehrsaufkommen und hohe Geschwindigkeiten hervorruft.

In den beiden betrachteten Ortsteilen bewegen sich sowohl viele Schüler/-innen als auch ältere Menschen fort, weshalb ein sicherer Bewegungsraum zum Erreichen der Ziele Nahversorgung, Schule und medizinische Versorgungsmöglichkeiten essenziell ist. Auf Grundlage der Identifikation von Mängeln, kann die Fußverkehrsförderung greifen und eine sukzessive Umsetzung zu einer Verbesserung für Personen beitragen, die sich zu Fuß im Straßenraum bewegen.

Nachfolgend werden weitere Stärken und Schwächen tabellarisch aufgelistet, die auf den Begehungsrouten von den Teilnehmenden angesprochen wurden. Die Tabelle soll einen allgemeinen Überblick darstellen und ist nicht als allumfassend anzusehen.

Tabelle 1: Aussagen zu Stärken und Schwächen von Teilnehmenden der Begehungen

Fußverkehr in Dinslaken	
Stärken	Schwächen
+ kurze Wege innerhalb der Ortsteilzentren und kompakte Stadtstruktur, so dass Nachbarortsteile ebenfalls zu Fuß erreicht werden können + Großes Nahversorgungsangebot: Fußgängerzone im Dinslakener Stadtzentrum sowie in den Ortsteilen (z.B. Sterkrader Straße Hiesfeld) + Viele Grünflächen und Gewässer laden zu Freizeitaktivitäten in der Natur ein + Marktplatz bietet attraktive Veranstaltungs- und Aufenthaltsfläche + Prüfung von u. a. Schulstraße Rosenstraße und Mittelinsel Schloßstraße + Dinslaken ist seit 2018 Mitglied der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen)	- Hohes Kfz-Verkehrsaufkommen im verkehrsberuhigten Bereich sowie im direkten Schulumfeld (Hol- und Bringverkehre) - fehlende sichere und barrierefreie Querungsanlagen (insb. im Schulumfeld) - Konflikte zwischen dem Fußverkehr und dem ruhenden Kfz-Verkehr - Großes Stellplatzangebot reduziert die Flächenverfügbarkeit für den Fußverkehr - fehlende Sitzmöglichkeiten entlang von Hauptfußwegeachsen - mangelnde Barrierefreiheit im Bestand, u.a. an Querungssituation (taktile Elemente, Bordsteinhöhen) - ausbaufähige Gehwegverbindungen, besonders in Hinblick auf (nutzbare) Gehwegbreiten und Oberflächenqualität - teilweise nicht Einhalten von straßenverkehrsrechtlichen Regelungen oder fehlendes Verständnis/ Rücksicht bei den Autofahrenden

3 Handlungsfelder

Die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge sind das Ergebnis der vier partizipativen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks NRW 2024 in Dinslaken. Auf Grundlage der Diskussionen und Anregungen während der Workshops und der Begehungen sowie planerischer Rückschlüsse aus den gewonnenen Eindrücken wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge formuliert und in Handlungsfelder unterteilt. Für Dinslaken haben sich die vier Handlungsfelder Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität als Hauptkategorien herausgestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmenvorschläge stellvertretend für das gesamte Stadtgebiet stehen und auf gleichartige Situationen in anderen Ortsteilen übertragbar sind. Zudem überschneiden sich einige Maßnahmenvorschläge in den einzelnen Handlungsfeldern und sind daher ganzheitlich zu betrachten.

Um eine übersichtliche Darstellung zu ermöglichen, werden die Maßnahmenvorschläge nach einer kurzen Einführung zum jeweiligen Themenfeld, in Form von Steckbriefen, bereitgestellt. Die Steckbriefe beginnen mit der jeweiligen Überschrift, die auf die Maßnahme hinweist. Anschließend erfolgt eine Kurzbeschreibung des Mangels, um die Problematik zu erläutern. Der konkrete Maßnahmenvorschlag wird durch Erläuterungen ergänzt. Abschließend werden Good-Practice Beispiele aus anderen Kommunen oder Visualisierungen zur Veranschaulichung der Maßnahme abgebildet und weitere Einsatzorte genannt. Die Reihenfolge stellt an dieser Stelle keine Priorisierung der Maßnahmen dar.

Abbildung 6: Die vier Handlungsfelder in Dinslaken



3.1 Barrierefreiheit (A)

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 u.a. zur physischen Umwelt. Personen mit Körperbehinderung, Hör-, Seheinschränkungen oder Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit, daher sollte sich am Prinzip eines Designs für alle orientiert werden, um Barrieren abzubauen.

Im Hinblick auf den demografischen Wandel ist dies für ca. 10 Prozent der Bevölkerung Grundvoraussetzung, weitere 30 Prozent der Bevölkerung sind auf eine gute Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur angewiesen (vgl. DIMR 2018).

Auch für Personen, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie Personen mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Personen mit Gepäck, ist dies komfortabler.

Abbildung 7: Barrierefreiheit



Quelle: Planersocietät nach <https://www.vdk.de>

Eine barrierearme Nutzung muss sowohl im Längsverkehr als auch im Querverkehr gegeben sein. Dazu gehören u.a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Die wichtigsten Elemente der Barrierefreiheit werden nachfolgend näher erläutert und nach Längsverkehr und Querverkehr unterschieden. Mit dem Längsverkehr ist besonders der Verkehr auf der Strecke entlang von Gehwegen gemeint, der Querverkehr bezieht sich auf Situationen im Straßenraum, bei denen die Fahrbahn gequert werden muss.

Längsverkehr: Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Gehwegbreiten und deren Zustand, sie beeinflussen die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Häufig sind Gehwege jedoch durch parkende Fahrzeuge und andere Hindernisse eingengt. Ein ungehinderter Durchgang sollte allzeit gewährleistet sein, besonders in sensiblen Bereichen wie Schulen und Senioreneinrichtungen. Breiten von Gehwegen können je nach Nutzung variieren, folgende Regelbreiten sollten generell aber eingehalten werden. Der Begegnungsraum zweier zu Fuß Gehender erfordert mindestens 1,80 m, während barrierefreie Bereiche (z.B. Begegnung von Rollstuhl und Rollator) 2,70 m benötigen. Grundsätzlich erfordern (gemeinsame) Wege von zu Fuß Gehenden (und Radfahrenden) mindestens 2,50 m Breite. In stark frequentierten Gebieten werden breitere Gehwege empfohlen. Zusätzlich müssen vertikale Hindernisse berücksichtigt werden. Die Qualität der Oberfläche ist entscheidend für eine sichere Fortbewegung. Besonders für mobilitätseingeschränkte Personen ist es wichtig, ebene Oberflächen mit niedrigem Reibungsverlust zu haben. Einbußen in Komfort und Sicherheit gehen, neben geschlagenen Pflastersteinen und wassergebundenen Bodenbelägen, auch von Witterungsbedingungen aus. Neben ausreichenden Breiten und der Oberflächenbeschaffenheit, ist auch die Querneigung ein wichtiger Faktor in der Barrierefreiheit. Neigungen sind häufig topographisch bedingt und auch im Rahmen von städtebaulichen Änderungen nur eingeschränkt beeinflussbar. Dennoch kann durch geeignete Maßnahmen häufig eine Reduzierung des Kraftaufwandes ermöglicht werden oder zumindest die Gelegenheit für Erholungsphasen. Die **Längsneigung** von Gehwegen sollte maximal 6 % betragen. Wenn der Wert über 3 % beträgt, sind zudem alle 10 m Ruheflächen mit einer Längsneigung von höchstens 3 % vorzusehen.

Zudem sollten **Querneigungen** von über 2 % vermieden werden, wenn gleichzeitig eine Längsneigung vorliegt (sonst max. 2,5 %) (FGSV 2011 H BVA: 23, DIN 18040-3). Eine notwendige Neigung zur Entwässerung kann zu diesem Zweck auch durch die Kombination von Längs- und Querneigung nachgewiesen werden.

Zusätzlich sollten Gehwege, die keine Orientierung für blinde Personen entlang von Einfriedungen zulassen, durch ein taktiles Wegeband (FGSV 2011 H BVA: 29) sowie bei gemeinsamer Führung mit dem Radverkehr durch einen Begrenzungsstreifen ausgestattet sein (FGSV 2006 RAST: 85).

Querverkehr: Die Barrierefreiheit an Querungsstellen ist entscheidend, um die Bedürfnisse von Menschen mit Geh- und Seheinschränkungen zu erfüllen. Bodenindikatoren und zusätzlich akustische Signalgeber an Lichtsignalanlagen (LSA) sind besonders an gesicherten Querungen wichtig, Bodenindikatoren sollten möglichst an jeder Kreuzung bzw. Querungsmöglichkeit vorhanden sein. Ebene Übergänge erleichtern die Bewegung für Personen mit Gehhilfen, während Tastkanten für Sehbehinderte unverzichtbar sind (DIN 32984). Idealerweise sollten separate Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe vorgesehen werden. Wenn nicht möglich, ist eine Kompromisslösung mit einer Bordhöhe von 3 cm akzeptabel. Eine korrekte Bauausführung und Farbkontraste sind wichtig, um die Erkennbarkeit zu verbessern. Das "Zwei-Sinne-Prinzip" sollte an Lichtsignalanlagen angewendet werden (FGSV 2011 H VBA: 23). Hierfür muss zusätzlich zum taktilen Element mindestens ein akustischer oder taktiler Signalgeber vorhanden sein. Bei Lichtsignalanlagen ist zusätzlich die Freigabezeit so zu bemessen, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (FGSV 2010: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit mit 0,5 bis 0,8 m/s vieler Mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen verweisen für Berechnungen auf eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s.

A1 – Anpassung der Gehwegbreiten

Problematik

In manchen Straßenabschnitten, z.B. auf der Albrecht-Dürer-Straße, sind die Gehwege baulich so schmal, dass sie im Begegnungsfall mit anderen Personen oder durch die Nutzung von Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl ein Ausweichen auf die Fahrbahn bedeuten. Dies wiederum kann zu Konflikten und gefährlichen Situationen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn führen. Im vorliegenden Falle ist zudem nur ein einseitiger Gehweg vorhanden, sodass keine Alternative in Gegenrichtung vorliegt.



Albrecht-Dürer-Straße - Hiesfeld

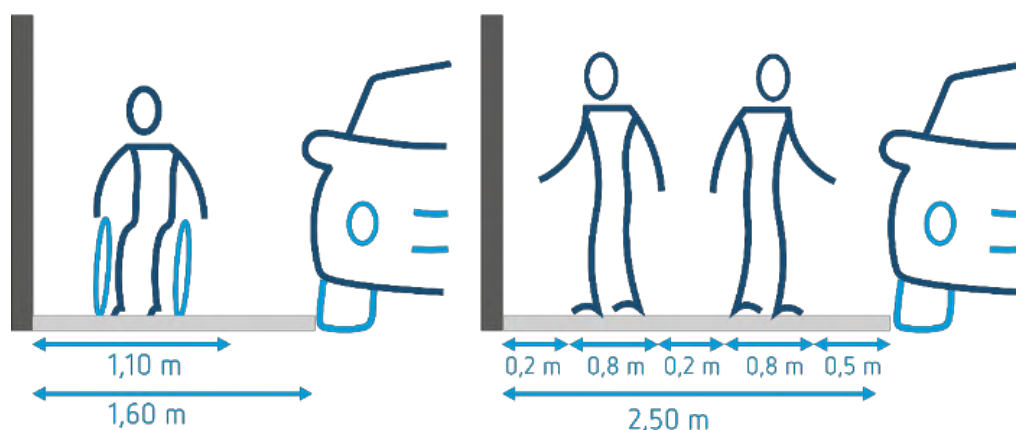
Maßnahmenempfehlung

Die Breite von Gehwegen ist ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Schmale Gehwegbreiten sollten verbreitert werden, insbesondere an wichtigen Fußverkehrsachsen wie z.B. Schulwegen und hoch frequentierte Gehwege. Wenn die örtlichen Platzverhältnisse keine Verbreiterung von zweiseitigen Gehwegen zulassen, kann der Ausbau eines breiteren einseitigen Gehweges angestrebt werden. Ziel ist dabei mindestens einseitig einen 2,5 m breiten Gehweg zur Verfügung zu stellen. Dies kann auch zu Lasten von Stellplätzen umgesetzt werden.

Regelwerke

FGSV 2002 EFA, FGSV: 2022 E Klima

Prinzipiskizze der benötigten Breite eines Rollstuhls (links) und der Regelbreite (rechts)



Einsatzmöglichkeiten

- besonders bei Neubau- und Umbaumaßnahmen berücksichtigen
- Schulumfeld (z.B. Hasenstraße im Averbruch; Riemenschneiderstraße in Hiesfeld), Nahversorgungsbereiche (z.B. Sterkrader Straße)

A2 – Hindernisfreie Gehwege

Problematik

Auf anderen Straßenabschnitten Dinslakens werden die Gehwege durch Pflanzenbewuchs oder parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Unzureichend gepflegtes Straßenbegleitgrün schränkt das nutzbare Lichtraumprofil und die Begehungsfläche für zu Fuß Gehende ein. Dies beeinflusst den Gehkomfort negativ und gefährdet seheingeschränkte Personen durch Verletzungsgefahr an dem schlecht wahrnehmbaren Grün. Auch parkende Fahrzeuge, wie z.B. auf der Mittelfeldstraße, stellen eine Einschränkung für zu Fuß Gehende dar. Durch das Fehlen eindeutiger Stellplatzmarkierung wird der Bewegungsraum beparkt.



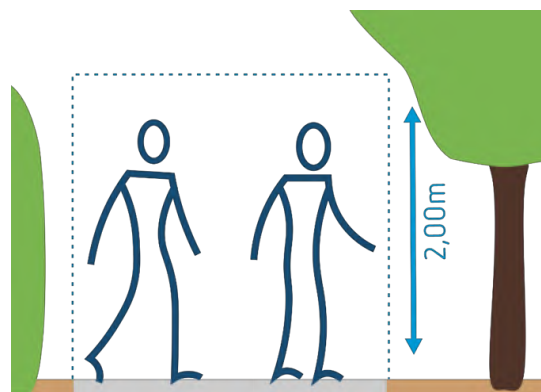
Schloßstraße

Maßnahmenempfehlung

Generell müssen Gehwege von Hindernissen jeglicher Art freigehalten werden. Kontinuierliche Kontrolle und Pflege von gehwegbegleitendem Bewuchs sind zumeist städtische Aufgabe und regelmäßig durchzuführen. Bei privaten Flächen sind Grundstückseigentümer/-innen zuständig. Teilweise muss dort ein Problembewusstsein geschaffen werden. Dies kann zum Beispiel durch das Verteilen von Flyern oder durch Zeitungsartikel erreicht werden. Stellplätze, sofern diese erhalten bleiben sollen, müssen eindeutig markiert werden. Alternativ würde eine Entfernung der Stellplätze die Sicherheit von zu Fuß Gehenden verbessern. Zudem könnten die freiwerdenden Flächen für Sitzgelegenheiten genutzt werden. Eine Umnutzung der Fläche ist mit den Grundstückseigentümer/-innen abzuklären.

Regelwerke *FGSV 2006 RAS*

Prinzipiskizze: benötigte lichte Höhe des Fußverkehrs (links), Beispiel Stellplatzmarkierung (rechts)



Beispiel Wiesental

Einsatzmöglichkeiten

- regelmäßiger Grünschnitt (bei Begehungen festgestellte Defizite: u.a. Riemen-schneiderstraße, Schloßstraße, Mittelfeldstraße (Friedhof), Averbruchstraße)

A3 – Barrierefreie Elemente – Poller und Stellplatzbegrenzung

Problematik

In Dinslaken werden teilweise die Gehbereiche zusätzlich durch Hindernisse wie Poller, Verkaufsaufsteller, Auslagen oder auch Stellplatzbegrenzungssteine eingeschränkt. Insbesondere für Menschen mit erhöhtem Platzbedarf (z. B. Kinderwagen, Rollstuhl) stellen solche Elemente Hindernisse dar und schränken den Bewegungsräum ein. Des Weiteren werden sie von sehingeschränkten Personen schlecht wahrgenommen, da oftmals eine kontrastreiche Gestaltung fehlt. Dies kann zu Stürzen führen.



Maßnahmenempfehlung

Hindernisse sollten möglichst entfernt oder versetzt werden, wie z. B. Poller. Wenn dies nicht möglich ist, so sind die Infrastrukturelemente kontrastreich zu gestalten und mit Retroreflektoren auszustatten, damit diese von sehingeschränkten Personen wahrgenommen werden können. Auch sollte hinsichtlich der Barrierefreiheit eine Durchgangsbreite von 1,20 m verbleiben, um Personen mit erhöhtem Platzbedarf die Nutzbarkeit zu ermöglichen. Im Falle der Sterkrader Straße wird die Entfernung der Stellplatzbegrenzungssteine empfohlen, sofern im Rahmen einer Gesamtbetrachtung des Straßenraumes die Stellplatzanordnung verändert wird. Eine Anordnung von Längsparkständen kann einen Fahrzeugüberhang auf den Gehbereich verringern.

Regelwerke

FGSV 2002 EFA, MUNV NRW 2024 (Erlass Poller)

Good-Practice-Beispiele: kontrastreiche Poller in qualifizierten Gefahrenlagen und begrenzte Parkplätze in Längsaufstellung



Einsatzmöglichkeiten -

- u.a. Stellplatzbegrenzungssteine Sterkrader Straße; Übergang Buchenstraße in Hasenstraße
- sukzessive Prüfung und Umsetzung auf Hauptfußwegeverbindungen

A4 – Barrierefreie Treppen und Rampen

Problematik Aus topografischen Gründen sind in Hiesfeld einige Steigungen zu überwinden, genauso wie Zugänge zu bestimmten Sehenswürdigkeiten wie zum Beispiel die Hiesfelder Mühle. Die vorhandenen Treppen sind jedoch mit rollenden Hilfsmitteln (z. B. Rollator, Rollstuhl) kaum zu benutzen. In der Summe mangelt es zudem an barrierefreien Ausstattungen der Treppenanlagen und weiteren Gefällestrecken. Zum Teil fehlt es an Handläufen und ausreichenden Kontrasten, um die Treppenstufen zu erkennen. Zudem werden Zugänge für Mobilitätseingeschränkte Personen teilweise komplett verwehrt oder erfordern lange Umwege.



Maßnahmenempfehlung Wichtige und direkte Wege sollten für alle zu Fuß Gehenden nutzbar und barrierefrei sein. Ist für die Überwindung einer Steigung bzw. eines Gefälles die Einrichtung einer barrierefreien und mit rollenden Hilfsmitteln befahrbaren Rampe aus baulichen Gründen nicht möglich, sollte ein alternativer barrierefreier Weg mit eindeutiger Beschilderung ausgewiesen werden. Vorhandene Treppen sollten mindestens mit beidseitigen Geländern ausgestattet sein. Für Personen mit Sehbeeinträchtigung sind taktile und kontrastreiche Leitelemente vor Treppen sinnvoll, um rechtzeitig auf die Stufen aufmerksam zu machen.

Regelwerke DIN 18040-1; FGSV:2011 H BVA; FGSV 2002 EFA

Good-Practice-Beispiele: Rampenanlage und kontrastreiche Stufenanlage



Einsatzmöglichkeiten

- Bei Neubau- und Umbaumaßnahmen berücksichtigen

A5 – Bordsteinabsenkungen und Schrägborde

Problematik

Einige Querungsstellen in Dinslaken weisen noch nicht abgesenkte oder unebene Borde auf. Diese sind häufig an Straßeneinmündungen in Wohngebieten zu finden. Besonders für Personen, die in der Bewegung eingeschränkt sind oder rollende Fortbewegungsmittel mit sich führen, können hohe Borde ein unüberwindbares Hindernis bedeuten oder ihnen zumindest das Queren erschweren. Auch starke Gehwegneigungen an Grundstückszufahrten bedeuten Komforteinbußen, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen.



Maßnahmenempfehlung

Sämtliche Borde an Querungsbereichen sollten abgesenkt bzw. Unebenheiten ausgeglichen werden. Der Einsatz von getrennten Überquerungsstellen und taktilen Elementen ermöglicht eine leichte Überrollbarkeit, genauso wie ein Erasten des Übergangs. Eine Kompromisslösung von 3 cm Bordhöhe kann bei geringen Platzverhältnissen zum Einsatz kommen. Bei Um- oder Neubaumaßnahmen im Seitenraum sollten die Borde abgesenkt werden, weitere Absenkungen können sukzessive mit der Priorität auf Hauptfußwegeachsen angepasst werden. An Grundstückszufahrten sollten Schrägborde zugunsten der Barrierefreiheit eingebaut werden, um Querneigungen möglichst gering zu halten.

Regelwerke

DIN 32984; FGSV:2011 H BVA; FGSV 2002 EFA

Good-Practice-Beispiele: Querungsstellen mit abgesenkten Bordsteinen und Schrägbord



Einsatzmöglichkeiten

- Maßnahmenprogramm für Absenkungen (und Schrägborde) entlang von Hauptfußwegeachsen und an sensiblen Einrichtungen
- Bei Neubau- und Umbaumaßnahmen berücksichtigen

A6 – Barrierefreie Querungsanlagen

Problematik

Es kann unterschieden werden zwischen Querungen, die einen Vorrang für den Fußverkehr einräumen (LSA, FGÜ) und zwischen solchen, an denen der Fußverkehr wartepflichtig ist (Gehwegnasen, Querungshilfen). Einige Querungsanlagen in Dinslaken weisen Mängel in der Barrierefreiheit auf: Abgenutzte Markierungen, Oberflächenschäden, fehlende taktile Bodenindikatoren an Lichtsignalanlagen schränken den Gehkomfort und die Sicherheit zu Fuß Gehender ein.

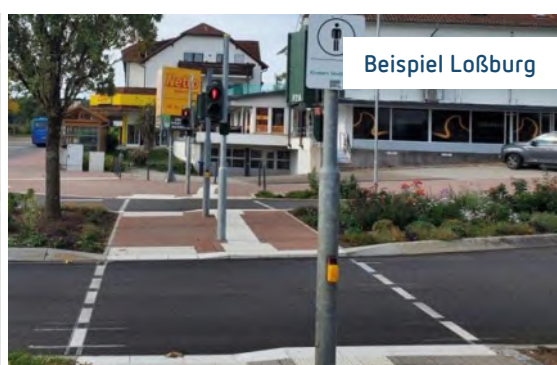


Maßnahmenempfehlung

Bodenindikatoren sollten an allen Querungsanlagen zum Standard gehören. Um allen Personengruppen gerecht zu werden, ist nach Möglichkeit immer eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm Bordhöhe für sehingeschränkte Personen und eine Nullabsenkung für geheingeschränkte Personen) einzurichten. Dabei ist auf eine kontrastierende Gestaltung zu achten. An Lichtsignalanlagen ist das „Zwei-Sinne-Prinzip“ anzuwenden, bei dem mindestens zwei Sinne (visuell, taktil, akustisch) angesprochen werden, um der Barrierefreiheit gerecht zu werden. Neben Bodenindikatoren wird für Lichtsignalanlagen daher die Ausstattung mit taktilen Signalgebern und akustischen Orientierungs- und Freigabesignale empfohlen.

Regelwerke DIN 32981; FGSV:2011 H BVA

Good-Practice-Beispiele: Differenzierte Bordhöhe (links) und taktile Elemente LSA (rechts)



Einsatzmöglichkeiten

- Maßnahmenprogramm zur barrierefreien Ausstattung von Querungsanlagen entlang von Hauptfußwegeachsen und an sensiblen Einrichtungen bei Neubau- und Umbaumaßnahmen berücksichtigen u. a. LSA Schloßstraße, Mittelinsel Averbruchstraße

3.2 Querungen (B)

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. 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). Für den Einsatz einer geeigneten Querungsanlage 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 entscheidende Rolle. Eine Verbesserung der Querungssituation und Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden oder
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.³

Um Straßenquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen (vgl. Abbildung 8). Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr hat. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u.a. abhängig von der Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Querungsanlagen können entbehrlich sein, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h liegt, langsam gefahren wird und die Kfz-Verkehrsstärke nicht mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt. Auch bei 50 km/h können Querungsanlagen entbehrlich sein, wenn die Kfz-Verkehrsstärke nicht über 250 Kfz/Spitzenstunde liegt (FGSV 2002:

³ siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

19). Unabhängig von der Belastung sind Querungsanlagen jedoch zweckmäßig, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen zu rechnen ist, dies ist z. B. bei in Schulwegplänen eingezeichneten Schulwegen der Fall.

Abbildung 8: Unterschiedliche Überquerungsanlagen



Der genaue Einsatz (FGSV 2002, S.19 - 22) und die Ausgestaltung einzelner Querungsanlagen sind den Richtlinien der FGSV zu entnehmen:

- Fußgängerüberwege: FGSV 2022, S.22; DIN 67523
- Lichtsignalanlagen: FGSV 2002, S. 22-24; RiLSA 2015
- Querungshilfen: FGSV 2002, S. 25-28

B1 – Markierungen zum Freihalten der Querungswege

Problematik

In einigen Straßeneinmündungen in Dinslaken fehlt es an Querungsmöglichkeiten, da Querungsbereiche zugeparkt sind oder Querungsdistanzen relativ groß sind. Insbesondere im Bereich von sensiblen Infrastruktureinrichtungen (z. B. KiTa, Schule, Wohnheimen) ist dies problematisch, da schutzbedürftige Personen besondere Belange beim Queren haben.

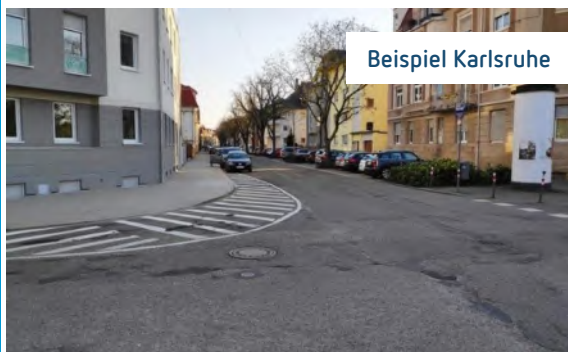


Maßnahmenempfehlung

Mithilfe von Sperrflächen werden freizuhaltende Querungswege verdeutlicht. Mit markierten Gehwegvorstreckungen wird der Querungsbereich für den Fußverkehr zudem intuitiv vorgegeben und ermöglicht das Queren an einer dafür vorgesehenen Stelle. Gleichzeitig verkürzen markierte Gehwegvorstreckungen die Querungsdistanz und verbessern die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Bordsteinabsenkungen verdeutlichen ebenfalls den Gehbereich und tragen zur Barrierefreiheit bei.

Regelwerke FGSV 2006 RAS, FUSS e.V. 2015

Good-Practice-Beispiel Sperrbereich im Kurvenbereich (links) und markierter Querungsbereich (rechts) kann auch kombiniert werden



Einsatzmöglichkeiten

- in Bereichen langer Querungsdistanzen u. a. Sterkrader Straße in der Einmündung Albrecht-Dürer-Straße und im Bereich der Sterkrader Straße; Hasenstraße/ Adlerstraße, Hasenstraße/ Rosenstraße

B2 – Vorgezogener Seitenraum (Gehwegnase)

Problematik

Auf Grund fehlender Querungsanlagen, z.B. auf der Albrecht-Dürer-Straße, ist das Queren besonders für Kinder erschwert, zusätzlich sind durch schlechte Sichtbeziehungen oder weite Querungsdistanzen einige Straßen schwer zu queren. Auch Stellplätze und Dauerparker können die Sichtachsen beim Queren zusätzlich einschränken, ebenso wie Containeranlagen.



Maßnahmenempfehlung

Durch vorgezogene Seitenräume kann das Queren erleichtert werden. Gehwegnasen sind eine effektive Maßnahme zur Optimierung der Sicherheit: Sie verkürzen die Querungsdistanz und verbessern die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Zugleich werden die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs herabgesetzt. Sie kommen auch dort zum Einsatz, wo eine einfache Bordabsenkung aufgrund des schmalen Gehweges eine zu starke Querneigung erzeugen würde und gestalten Querungsstellen somit barrierefreier. Gehwegnasen können auch mit Fußgängerüberwegen kombiniert werden. Mit der Verlegung der Containeranlagen, können Sichtachsen freigehalten und dessen Aufstellflächen durch geringe Anpassungen als Querung genutzt werden.

Regelwerke

FGSV 2006 RAST, FUSS e.V. 2015

Good-Practice-Beispiele



Einsatzmöglichkeiten

- Schulbereiche: u.a. Kreuzungsbereich Averbruchstraße/Rosenstraße; Hasenstraße/Rosenstraße; Bereich Buchenstraße/Weststraße Albrecht-Dürer-Straße im Bereich der Container, um sicheren Übergang zu Spielplatz zu ermöglichen

B3 – Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)

Problematik

Der Knoten Averbruchstraße/Buchenstraße weist eine unübersichtliche Gestaltung hinsichtlich der Querungsbereiche aller Kreuzungsarme auf. Durch Bepflanzungen und Markierungen sind die Querungsbereiche unübersichtlich. Die Sichtachsen sind dadurch oftmals versperrt. Durch die unmittelbare Nähe zur Grundschule besteht ein erhöhter Querungsbedarf durch die Schulkinder des Wohngebiets.



Maßnahmenempfehlung

Zur sicheren und vorrangigen Führung des Fußverkehrs wird die Prüfung zur Einrichtung eines Fußgängerüberwegs empfohlen. Hierbei sollten nicht nur die Fußverkehrszahlen, sondern insbesondere die Kriterien aus dem Erlass von 2002 zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen Berücksichtigung finden. Zusätzlich zum Zebrastreifen kann ein vorgezogener Seitenraum zum Einsatz kommen, um die Querungsdistanz zu reduzieren, mehr Aufstellfläche zu schaffen und die Sichtbeziehungen zu verbessern. Eine Freihaltung der Sichtdreiecke ist ggf. mit flankierenden Maßnahmen sicherzustellen.

Regelwerke

VwV- StVO, FGSV 2001 R-FGÜ, FGSV 2002 EFA, FGSV 2011 H BVA, DIN 67523-1, MWMEV 2001 (Erlass FGÜ)

Good-Practice-Beispiele



Einsatzmöglichkeiten

- Einsatz an sensiblen Querungsstellen mit hohem Fußverkehrsaufkommen und insbesondere schutzbedürftigen Personen unter anderem Überprüfung des Kreuzungsbereichs Averbruchstraße/ Buchenstraße

B4 – Querungshilfe (Prüfung Mittelinsel)

Problematik

Insbesondere Hauptverkehrsstraßen können beim Queren ohne zusätzliche Querungsanlage herausfordernd sein. Dies gilt auch für einige Bereiche in Dinslaken. Auf Hauptfußwegeverbindungen sollte ein regelmäßiges Angebot an

Querungsmöglichkeiten bestehen. Auf der Schloßstraße, die auch als Schulroute genutzt wird, fehlt es an einer solchen sicheren Querungsmöglichkeit auf Höhe der Hirschstraße. Hier entstehen besonders für Kinder schwierige Situationen.



Maßnahmenempfehlung

Auf der Schloßstraße wird die Einrichtung einer Querungshilfe im Umfeld der Brücke in Verbindung zur Hirschstraße und dem Emscherradwanderweg empfohlen, sodass sie u.a. auch von den Anwohnenden des Wohngebietes genutzt werden kann. Grundsätzlich können Mittelinseln als Querungshilfen dienen. Mittelinseln erleichtern das Queren von Straßen durch den Wartebereich nach Queren einer Fahrtrichtung. Allgemein wird eine Breite von 2,5 bis 3,0 m empfohlen, um z.B. Personen mit Kinderwagen oder mit Fahrrad(anhänger) eine Aufstellfläche zu bieten. Weiter ist für die Erkennbarkeit der zu Fuß Gehenden auf der Mittelinsel sowie die barrierefreie Querung Sorge zu tragen und dies bei Gestaltung, Bepflanzung und Beschilderung zu berücksichtigen. An oben genannter Stelle ist aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse jedoch eine andere Lösung zu bevorzugen.

Regelwerke

FGSV:2002 EFA, FGSV:2006 RAS, DIN 32981; FGSV 2011 H BVA

Good-Practice-Beispiel



Einsatzmöglichkeiten

- Prüfung der Platzverhältnisse auf der Schloßstraße (Höhe Hirschstraße)
- Identifizierung von Einsatzorten für Mittelinseln im Stadtgebiet

B5 – Aufpflasterung zur besseren Erkenntheit

Problematik

Teilweise können die vorhandenen Querungsstellen vom Kfz-Verkehr nicht als solche wahrgenommen werden. Der Einmündungsbereich der Riemenschneiderstraße von der Albrecht-Dürer-Straße kommend ist beispielsweise durch Bepflanzungen im Kurvenbereich und die Glascontainer im Seitenraum schwer als Querungsbereich erkennbar. Zudem ist dieser nicht barrierefrei ausgebaut und durch ein starkes Quergefälle für geheingeschränkte Personen nicht komfortabel nutzbar.



Riemenschneiderstraße

Maßnahmenempfehlung

An den vorhandenen Querungsstellen sollte die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs stärker auf die Querenden gelenkt werden. Dazu können beispielsweise unterschiedliche Bodenbeläge oder farbige Hervorhebungen zum Einsatz kommen, um einen visuellen Kontrast herzustellen. Aufpflasterungen, also Anhebungen des Querungsbereichs, betonen die Querungsstelle zusätzlich und können zu einer Verkehrsberuhigung beitragen. Gleichzeitig ist durch die Anhebung eine barrierefreie Fortbewegung möglich, da keine Absenkung vorhanden ist.

Regelwerke

FGSV:2002 EFA, FGSV:2006 RAST, DIN 32981; FGSV:2011 H BVA

Good-Practice-Beispiel



Beispiel Karlsruhe



Beispiel Lahr

Einsatzmöglichkeiten

- Identifizierung von Einsatzorten im Stadtgebiet, besonders im Schulumfeld und weiteren sensiblen Einrichtungen u.a. Riemenschneiderstraße (Einmündungsbereich von Albrecht-Dürer-Straße), Albrecht-Dürer-Straße (Einmündungsbereich von Sterkrader Straße), Hohlstraße (entlang Jahnplatz); Hasenstraße/Rosenstraße

3.3 Verkehrssicherheit (C)

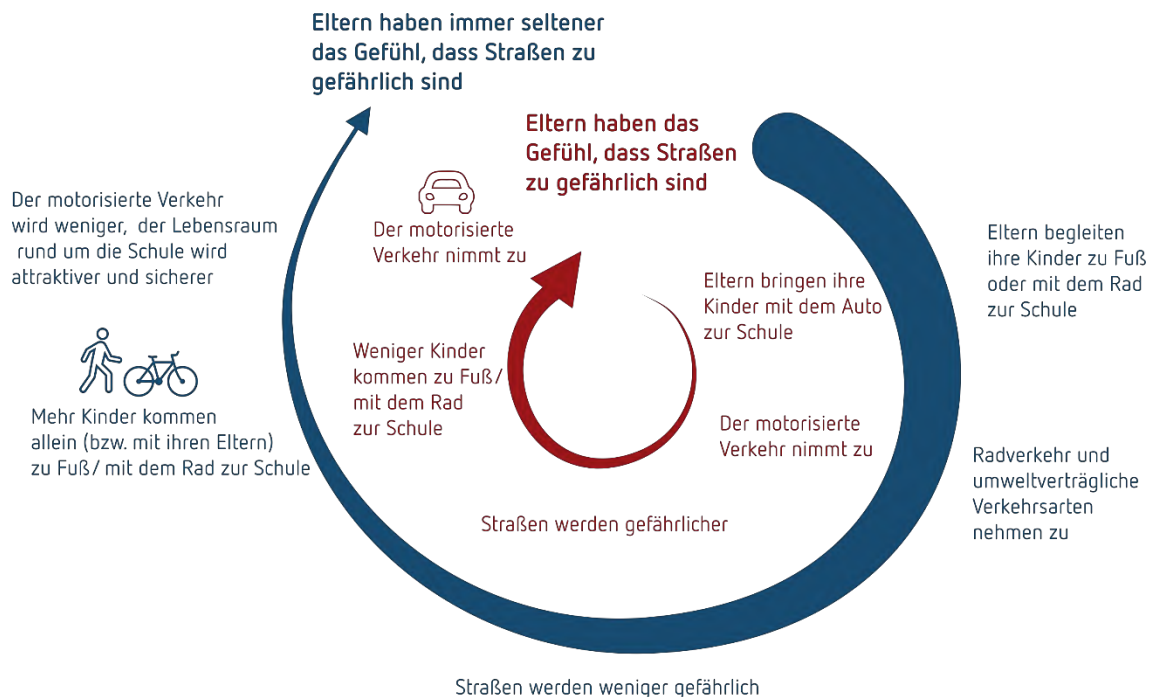
Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten oder unterschiedlichen Nutzungen entstehen häufig dann, wenn der zur Verfügung stehende (Straßen-)Raum nicht ausreichend dimensioniert ist und sich Nutzungen daher räumlich überschneiden. Das geht häufig zu Lasten der Verkehrssicherheit. Konflikte können beispielsweise zwischen dem Fuß- und Radverkehr auftreten. Aber auch ruhender Verkehr, Geschäftsauslagen oder gastronomische Außenbestuhlung können zu Nutzungskonflikten führen. Um diese zu umgehen oder möglichst gering zu halten, ist eine hinreichende Dimensionierung, gemessen an den Flächenbedarfen der einzelnen Nutzungsarten, vorzunehmen. Sollte dies aufgrund des begrenzt zur Verfügung stehenden Raumes nicht gänzlich möglich sein, sind Einschränkungen notwendig. Dies kann beispielsweise ein Entfall oder eine Neuordnung von Pkw-Stellplätzen oder aber auch eine geänderte Führung des Fuß- und Radverkehrs sein. Im Falle einer Nutzungsabwägung sind die Belange des Fußverkehrs besonders in den Fokus zu rücken.

In Dinslaken rückt der Schulverkehr in den Fokus des Handlungsfeldes Verkehrssicherheit. Schülerinnen und Schüler können auf ihrem Schulweg viel entdecken und eine eigenständige Mobilität erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder zum einen kleiner sind und daher schnell hinter Autos verschwinden können. Zum anderen schätzen sie Situationen sowie auch Geschwindigkeiten und Entfernungen im Verkehr meistens noch nicht richtig ein, da sich ihre kognitiven Fähigkeiten noch entwickeln. Ziel der Schulwegsicherung muss es sein, dass Kinder den Schulweg ohne Gefährdung zurücklegen können, aber auch Freiraum zur persönlichen Entwicklung haben. Der Schulweg zu Fuß hat meistens eine soziale Komponente, da sich Kinder und Jugendliche auf ihrem Weg mit anderen 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 wiederum zur Folge, dass der Anteil der Autos steigt und der Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad kommenden Kinder sinkt (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg



Quelle: Planersocietät nach UBA 2006 in IVM 2013: 12

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 können über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Bewusstseinsförderung funktionieren.

Aus diesem Grund müssen auch Maßnahmen beim schulischen Mobilitätsmanagement ergriffen werden. Diese integrierte Herangehensweise sichert, dass beide Seiten, also Verwaltung/Schule sowie Schüler/-innen und Eltern, gemeinsam die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen. Bei den begleitenden Elementen, wie Elternhaltestellen, Laufbussen, Verkehrshelfenden (Eltern/Schulkinder) oder Aktionstagen, müssen regelmäßige Impulse gegeben werden – eine einmalige Durchführung ist nicht ausreichend. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät Kommunen zum schulischen Mobilitätsmanagement und unterstützt konkret mit dem "Verkehrszähler"-Programm, einem ganzheitlichen Schulwegekonzept

für Grundschulen, bei der Initiierung und Umsetzung. Außerdem stehen mit dem Leitfaden der BASt „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ (2019), zusätzlich Hinweise zur Gestaltung zur Verfügung.

C1 – Nutzungskonflikte im Nahversorgungsbereich reduzieren

Problematik

Im Nahversorgungsbereich in Hiesfeld (Sterkrader Straße) sind Nutzungskonflikte zwischen zu Fuß Gehenden und dem (ruhenden) Kfz-Verkehr insbesondere an räumlichen Engstellen zu beobachten. Auf Grund der aktuellen Gestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche wird der Anschein geweckt, dass eine Trennung in Fahrbahn und Seitenraum vorliegt. Gemäß VwV-StVO sollte bei verkehrsberuhigten

Bereichen allerdings nicht die Verkehrsfunktion, sondern die Aufenthaltsfunktion im Vordergrund stehen und dies durch die Gestaltung des Straßenraums auch vermittelt werden. Ohnehin schmale Gehbereiche werden zusätzlich durch Auslagen und Werbeschilder eingeschränkt. Besonders das Parken in Schrägaufstellung und auch außerhalb von gekennzeichneten Flächen machen den Verkehrsberuhigten Bereich für den Fußverkehr unattraktiv. An den Knotenpunktbereichen entsteht durch die unterschiedliche Pflasterung der Eindruck des Vorrangs für den Kfz-Verkehr.



Maßnahmenempfehlung

Der hochfrequentierte Nahversorgungsbereich weist einige Problematiken auf, so dass mehrere Maßnahmen ergriffen werden sollten. Bei der Planung und Umsetzung von größeren Straßenbauvorhaben können Aktionen und temporäre Maßnahmen sinnvoll eingesetzt werden. Vorübergehende Interventionen (wie etwa Sitzgelegenheiten auf Kfz-Stellflächen, sogenannte „Parklets“), temporäre Fußgängerzonen oder zeitlich begrenzte Verkehrsversuche können neue Qualitäten im Straßenraum erlebbar machen und so Unterstützung für ansonsten kontroverse Projekte generieren. Dadurch wird eine erweiterte Wahrnehmung des öffentlichen Raums und das Miteinander im Straßenverkehr gefördert. Um mehr Platz für den Fußverkehr zu schaffen, sollten die Parkmöglichkeiten reduziert werden und die Schrägaufstellung in Längsaufstellung umgewandelt werden. Dadurch entsteht mehr Platz, die Begrenzungssteine können entfallen und die Parkvorgänge können sicherer vollzogen werden. Die vorhandene Trennung in Fahrbahn und Seitenraum kann durch eine neue Positionierung von Pflanzkübeln und der Oberflächenpflasterung angepasst werden. Im Zuge der Neugestaltung kann die Aufenthaltsfunktion noch stärker in den Vordergrund gerückt werden und mit weiteren Elementen der Aufenthaltsqualität (z. B. Sitzgelegenheiten, kleine Spielgeräte) ausgestattet werden. Um eine allgemeine Akzeptanz zu schaffen, wird eine Intensivierung von Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit für ein rücksichtsvolles Miteinander empfohlen. Eine wissenschaftliche Begleitung und Auswertung (Ursache – Wirkung) kann zu mehr Akzeptanz führen.

Hinweise § 42 Absatz 2 StVO Nr. 4, §45 Abs. 1 Nr. 6 StVO (Erprobungsklausel), Leitfaden des Zukunftsnetz Mobilität NRW Stadtexperimente: Von der Idee bis zur Umsetzung

Good-Practice-Beispiel Parklet auf Stellplatz (links) und Durchführung eines Verkehrsversuchs (rechts)



Beispiel Heilbronn



Beispiel Karlsruhe

Einsatzmöglichkeiten

- In den Ortskernen an geeigneten Stellen z.B. Sterkrader Straße, insbesondere im Abschnitt zwischen Kanzlerstraße und Krengelstraße sowie anschließende Seitenstraßen
- Verkehrsversuch: Sterkrader Straße (zwischen Kanzlerstraße und Krengelstraße) als Fußgängerzone
- Reduktion von Stellplätzen und Parkraummanagement)
- Regelungen für Auslagen und Werbeschilder aufstellen und kontrollieren

C2 – Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen

Problematik

In Dinslaken sind bereits zahlreiche Bereiche vorhanden, auf denen Tempo 30 oder geringere Geschwindigkeitsbegrenzungen eingerichtet worden sind. Die bauliche Gestaltung dieser Bereiche unterstützt die jeweils geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen optisch oftmals nicht, sodass diese teilweise nicht wahrgenommen werden. Die Schloßstraße beispielsweise lädt durch ihren breiten Straßenquerschnitt und ihre Geradlinigkeit zu höheren Geschwindigkeiten ein, auch wenn diese durch Fahrbahnmarkierungen (Tempo 30), neben der üblichen Beschilderung, gekennzeichnet ist.



Schloßstraße

Maßnahmenempfehlung

Optische Hervorhebungen, Aufpflasterungen und Fahrbahnverswenkungen/ -einengungen können installiert werden, um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Ein Versatz, z.B. durch eine Mittelinsel führt automatisch zum Abbremsen des Kfz-Verkehrs, durch Markierungen oder Aufpflasterungen wird die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden zusätzlich erhöht. Aus Sicht von Rettungsfahrzeugen sollte sichergestellt sein, dass im umliegenden Straßennetz angemessene Ausweichrouten ohne Aufpflasterungen bestehen bleiben. In Bereichen in denen Überschreitungen der Geschwindigkeit bekannt sind, sollten vermehrt Kontrollen durchgeführt werden oder auch mobile Blitzer ohne Personal eingesetzt werden.

Regelwerke

FGSV:2002 EFA, FGSV:2006 RAS, UDV 2010

Good-Practice-Beispiel Fahrbahneinengung mit Aufpflasternug (links) und fabrige Markierung (rechts)



Beispiel Ibbenbüren



Bad Homburg

Einsatzmöglichkeiten

- Identifizierung von Einsatzorten im Stadtgebiet u.a. Schloßstraße (ins. Zu Beginn der Tempo-30 Zone), Averbuchstraße

C3 – Verdeutlichung der geltenden Vorfahrtsregelungen

Problematik

Besonders im Averbruch konnte festgestellt werden, dass die Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelung an einigen Knotenpunkten missachtet wird. Grund dafür ist in den meisten Fällen, dass die Straßenmündungen erst spät erkannt und eingesehen werden können, was insbesondere für Ortsfremde ein großes Gefahrenpotenzial darstellt. Beispielsweise wird nach der Fußgängerampel auf der Schloßstraße die unmittelbar folgende Averbruchstraße nicht erkannt und das Grünsignal der LSA als „Vorfahrtssignal“ für den nächsten Abschnitt wahrgenommen. Die Einmündung Hasenstraße ist zudem aufgrund eines Baumes kaum als solche wahrzunehmen. Auch handelt es sich um wichtige Schulwegverbindungen, die zu Fuß und mit dem Rad stark frequentiert werden.



Maßnahmenempfehlung

Um die Vorfahrtsregelung an den Knotenpunkten zu verdeutlichen kann die Wahrnehmung durch Markierungen oder Verkehrszeichen unterstützt werden. Mit der Novelle der StVO wurden *Haifischzähne* als gültiges Zeichen ausgewiesen. Das neue Zeichen 342 hebt als Markierung die Wartepflicht infolge einer bestehenden Rechts-vor-Links-Regelung eine durch die Zeichen 205 oder 206 angeordnete Vorfahrtsberechtigung im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen hervor. Das Verkehrszeichen 102 "Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts" kann bei unübersichtlichen Kreuzungen zum Einsatz kommen.

Hinweise

StVO-Novelle; § 42 Abs. 2 StVO; § 45 Absatz 9 Satz 4 StVO

Good-Practice-Beispiel Einsatz von „Haifischzähnen“ (links) und Verkehrszeichen 102 (rechts) zur Kennzeichnung der Vorfahrtsregelung an Kreuzungen



Einsatzmöglichkeiten

- Prüfung des Einsatzes an unübersichtlichen Einmündungen u.a. Einmündungen der Schloßstraße, KNP Sterkrader Straße/Rolandstraße

C4 – Kurvenradius reduzieren

Problematik

Große Kurvenradien an Einmündungen begünstigen erhöhte Geschwindigkeiten beim Abbiegen und verlängern zusätzlich den zu querenden Weg für zu Fuß Gehende, so dass es oftmals zu Nutzungskonflikten mit dem Kfz-Verkehr kommt. Sperrflächen im Kurvenbereich können als kurzfristige Lösung eingesetzt werden, um Aufmerksamkeit zu erzeugen (siehe auch Maßnahme B1). Häufig werden diese aber dennoch vom Kfz-Verkehr überfahren, sodass weitere Maßnahmen greifen müssen.



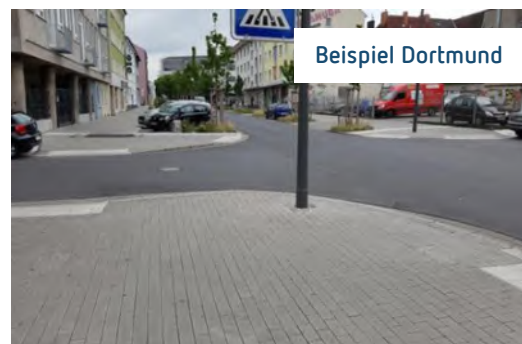
Maßnahmenempfehlung

Zur Reduktion der Nutzungskonflikte wird bei der Reduzierung des Kurvenradius in Form einer Sperrfläche eine bauliche Sicherung z.B. durch Poller oder Rüttelmarkierungen vorgeschlagen. Mit einer Rotmarkierung der Querungsfurt für den (Fuß- und) Radverkehr wird die Aufmerksamkeit erhöht und die Vorrangregelung beim Abbiegen verdeutlicht. Langfristig sollte für eine erhöhte Sicherheit allerdings der Ausbau der Kurvenbereiche erfolgen, um eine deutliche Trennung der Verkehrsarten hervorzurufen.

Regelwerke

FGSV 2006 RAS, FGSV 2011:H BVA, DIN 32984; FGSV 1993: RMS

Good-Practice-Beispiel Übergangslösung durch Poller (links) und Kurvenausbau (rechts)



Einsatzmöglichkeiten

- Identifizierung weiterer Einsatzorte im Stadtgebiet zur Reduzierung des Kurvenradius u. a. Averbruchstraße / Rosenstraße; Buchenstraße / Weststraße / Hasenstraße

C5 – Schulisches Mobilitätsmanagement

Problematik

Kinder kommen immer seltener zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule. Eltern haben häufig die Sorge, dass ihrem Kind etwas auf dem Schulweg passieren könnte. Daher fahren sie ihr Kind mit dem Auto bis zum Schuleingang und holen es auch wieder ab. Der Nutzen der Eigenständigkeit wird von den Eltern dabei häufig übersehen.



Averbruchscheule

Maßnahmenempfehlung

Mit einem schulischen Mobilitätsmanagement soll die Mobilität von Schüler/-innen auf ihrem Schulweg beeinflusst werden. Ziel ist es, bereits Kinder und Jugendliche für eine nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren. Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination, Serviceangebote und Infrastruktur. Maßnahmen können unter anderem die Initiierung von Laufbussen sein, eine Laufgruppe von Kindern, die gemeinsam, mit oder ohne erwachsenen Begleitung, eine festgelegte Route zur Schule geht. Verkehrshelfende tragen zu einer sicheren Querungssituation der Kinder bei. Aktionstage wie „Zu Fuß zur Schule“ können Kinder motivieren, Eigenständigkeit zu erlernen. Ein besonders wichtiges Element stellen dabei die Schulwegpläne da, welche sichere Wege genauso, wie Hol- und Bringzonen und Gefahrenstellen kennzeichnen und am Anfang der Schulzeit den Eltern ausgehändigt werden, um den Schulweg gemeinsam mit dem Kind zu erlernen. Beim schulischen Mobilitätsmanagement ist es essenziell, Lehrende und insbesondere die Eltern miteinzubinden.

Hinweise

BAST 2019, ADAC 2020; Landesverkehrswacht NRW 2024

Good-Practice-Beispiele Walking Bus (links) und Schulwegplan (rechts)



Beispiel Dortmund



Beispiel Neuenburg am Rhein

Einsatzmöglichkeiten

- Ein schulisches Mobilitätsmanagement ist für alle Schulstandorte zu empfehlen, um die aktive Mobilität der Schülerinnen und Schüler in der gesamten Stadt zu stärken.

C6 – Einrichtung von Hol- und Bringzonen (Elternhaltestellen)

Problematik

Von den Teilnehmenden der Begehungen wird berichtet, dass vor der Averbruschule in Dinslaken ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Hol- und Bringverkehre in den Morgen- und Mittags-/Nachmittagsstunden im direkten Schulumfeld zu beobachten ist. Dies führe insbesondere zwischen zu Fuß gehenden Schulkindern und dem Kfz-Verkehr zu Nutzungskonflikten und mache das zu Fuß Gehen unattraktiver bzw. unsicherer. Durch die haltenden Fahrzeuge ist das Queren für Grundschulkindern besonders gefährlich.



Averbruschule

Maßnahmenempfehlung

Nicht alle Hol- und Bringvorgänge können vermieden werden. Häufig werden Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf o. ä. zur Schule gebracht. Daher gilt es, diese Vorgänge sicher für alle Schüler/-innen abzuwickeln. Elternhaltestellen können den Hol- und Bringverkehr im direkten Schulumfeld reduzieren und räumlich entzerren. Die Haltezonen sollten mindestens 250 m von der Schule entfernt sein. Mit Hilfe der Checkliste zur Standortbeurteilung des ADAC „Elterntaxi an Grundschulen“ kann schnell eine erste Einschätzung getroffen werden, ob sich Bereiche als Haltezonen eignen. Die Haltezonen sollten zusätzlich auffällig gestaltet werden, damit sie im Straßenverkehr wahrgenommen werden. Um die Maßnahme wirkungsvoll umzusetzen, ist eine breite Information gegenüber den Eltern mit Unterstützung der Schule notwendig.

Hinweise

ADAC 2022: Elternhaltestellen für Grundschulen inkl. Checkliste für Standorte

Good-Practice-Beispiele



Beispiel Langenberg



Beispiel Essen

Einsatzmöglichkeiten

- Überprüfung der Einrichtung von Elternhaltestellen an den Dinslakener Grundschulen unter Berücksichtigung des gesamten schulischen Mobilitätsmanagements, z.B. auf dem Nahversorger Parkplatz („Netto“) für die Averbruschule > Abstimmung mit Eigentümer/-in

C7 – Einrichtung von Schulstraßen

Problematik

Wie im Steckbrief C5 bereits beschrieben, stellt der Hol- und Bringverkehr mit dem Auto zur Schule eine Herausforderung dar. Es wird beschrieben, dass die Situation im Schulumfeld an der Averbuchschule konfliktreich sei. Viele Kinder kommen zu Fuß aus den Wohngebieten zur Grundschule, aber einige werden auch mit dem Auto zur Schule gebracht, sodass häufig in zweiter Reihe gehalten wird und damit Kinder beim Queren verdeckt werden.



Maßnahmenempfehlung

Es bietet sich grundsätzlich das Instrument der Einrichtung einer „Schulstraße“ an. Schulstraßen sind Straßen (eine oder mehrere) im Umfeld einer Schule, die zu Beginn und am Ende des Schultages temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. So können die Nutzungskonflikte mit zu Fuß ehenden und radfahrenden Schüler/-innen im direkten Schulumfeld reduziert werden. Hierbei sind grundsätzlich zahlreiche Parameter zu prüfen, die die Einrichtung einer Schulstraße ermöglichen. Dabei sind direkte Auswirkungen, wie z.B. Verlagerungseffekte, auf das Schulumfeld zu berücksichtigen.

Regelwerke

MUNV NRW 2024 (Erlass Schulstraßen)

Good-Practice-Beispiele

Beispiel Essen



Beispiel Köln



Einsatzmöglichkeiten

- Grundschulstandorte prüfen (z.B. Averbuchschule). Es bieten sich besonders Sackgassen oder Wohnstraßen ohne Erschließungsfunktion an.

3.4 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (D)

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).

D1 – Neue Sitzmöglichkeiten schaffen und Instandhaltung

Problematik

Während der Fußverkehrs-Checks wurden fehlende oder dreckige/ nicht barrierefreie Sitzgelegenheiten thematisiert. Insbesondere auf und im Umfeld des Jahnplatzes und auf den Wegen zu Nahversorgern fehlt es an Möglichkeiten zum kurzen Rasten. Dies ist besonders für die aktive Mobilität älterer Menschen von Bedeutung. Freiflächen wie etwa im Bereich des „Bermudadreiecks“ bieten eine eher geringe Aufenthaltsqualität, aber Platz für Sitzmöglichkeiten. Das vorhandene Angebot auf der Sterkrader Straße ist groß, jedoch erfüllen diese oftmals nicht die Anforderung an Barrierefreiheit.



Maßnahmenempfehlung

Sitzbänke sollten in regelmäßigen Abständen (ca. 300 m) entlang von Hauptverkehrsrouten und an Plätzen aufgestellt werden. Die Gestaltung kann dabei sehr vielfältig sein und sich an unterschiedlichen Ansprüchen orientieren. Für Senior/-innen gilt es ein großes Angebot an ergonomischen Sitzgelegenheiten gemäß den Einsatzkriterien der H BVA zu realisieren. Die Lage von Sitzmöglichkeiten spielt ebenfalls eine Rolle bei der Häufigkeit der Nutzung. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Wind- und Blickrichtung. Zudem sollten zur Instandhaltung regelmäßige Kontrollen der Sitzmöglichkeiten durchgeführt werden.

Regelwerke FGSV 2002 EFA ; FGSV 2011 H BVA

Barrierefreie Nutzung nach Regelwerk und Good-Practice-Beispiel einer barrierefreien Sitzmöglichkeit für unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten



Einsatzmöglichkeiten

- Im gesamten Stadtgebiet sollte eine Überprüfung stattfinden, an welchen Stellen Sitzgelegenheiten fehlen. Dazu können beispielsweise auch die Bürger/-innen mittels Onlinebeteiligung befragt werden.

D2 – Aufwertung von Ortskernen und Stadtteilzentren

Problematik

Der Averbuch besitzt einen kleinen Ortskern, der die Anwohner mit einem Bäcker, einem Supermarkt, einer Apotheke und einer Sparkasse versorgt. Dieser Nahversorgungsbereich liegt an der Buchenstraße, und ist besonders durch den Kfz-Verkehr geprägt. Es ist ein großes Stellplatzangebot vorhanden, welches sich allerdings auf privatem Grundstück befindet. Ein Angebot für den Fußverkehr, zum Beispiel zum Sitzen oder Spielen fehlt an dieser Stelle.



Maßnahmenempfehlung

Ortskerne und Stadtteilzentren können einen Ort des Aufenthalts bieten und als Treffpunkt dienen. Vorhandene Parkstände können beispielsweise zur Aufenthaltsfläche umgenutzt werden und mit Sitz- und Spielgelegenheiten, Bepflanzung, Wasserspender o.ä. bespielt werden. Auf der Buchenstraße im Averbuch müssen dafür die Eigentumsverhältnisse berücksichtigt werden und ggf. Vereinbarungen mit der Stadt getroffen werden. Auch die Bäckerei könnte im Ortskern Averbuch ein Angebot für ihre Kundschaft schaffen. Alternativ wäre eine Umnutzung zum Fahrradparken möglich. Für Lieferverkehre und Personen mit Behinderung sollten Stellplatzflächen weiterhin berücksichtigt werden. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob die Buchenstraße zu einem Verkehrsberuhigten Bereich und/oder einer Einbahnstraße umgewidmet werden könnte, um einen sicheren Bereich für den Fußverkehr zu schaffen.

Regelwerke FGSV 2002 EFA, FGSV 2006 RAS

Good-Practice-Beispiel für Aufenthaltsverbesserung mit Sitzmöglichkeiten oder Pocketparks



Einsatzmöglichkeiten

- Die Aufenthaltsqualität kann überall da verbessert werden, wo Menschen häufig unterwegs sind und Treffpunkte entstehen können. Treffpunkte können den Ortskern beleben und einen Ort des Austausches schaffen.

D3 – Umgestaltung von Plätzen

Problematik

Der Jahnplatz in Hiesfeld wird donnerstags im Zeitraum zwischen 7 und 13 Uhr für den Wochenmarkt genutzt. Zu den anderen Zeiten steht er als Parkplatz zur Verfügung und bietet ein großes Stellplatzangebot für den Nahversorgungsbereich auf der Sterkrader Straße. Durch eine niveaugleiche Ausgestaltung und ähnliche Pflasterfarbgebungen sind die Zu- und Ausfahrten nicht deutlich zu erkennen, sodass sämtliche Bereiche zum Ein- und Ausfahren genutzt werden. Das führt zu Konflikten mit dem querenden Fußverkehr auf den umliegenden Straßen. Durch den hohen Kfz-Verkehrsanteil fehlt es auf dem Jahnplatz an Aufenthaltsqualität und Attraktivität.



Jahnplatz

Maßnahmenempfehlung

Um den Jahnplatz attraktiver zu gestalten, sollten barrierearme Sitzgelegenheiten und Spielelemente platziert werden. Auch der Einsatz von Pflanzen und Wasserspielen steigert die Attraktivität. Dabei sollten alle Generationen berücksichtigt werden, das Design kommunikativ gestaltet und angeordnet werden und sowohl Sonnen- als auch Schattenplätze. Aufgrund des Wochenmarktes sollten die Elemente im Randbereich des Platzes positioniert werden oder mobil sein, sodass sie verstellt werden können. Der Platz sollte zudem neu geordnet werden und zum umliegenden Bereich abgegrenzt werden, sodass der Fußverkehr sicher Queren kann, ohne von Parkvorgängen behindert zu werden.

Regelwerke

FGSV 2002 EFA, FGSV 2011 H BVA

Good-Practice-Beispiele



Beispiel Wiesental



Beispiel Remchingen

Einsatzmöglichkeiten

- Überprüfung weiterer Platzsituationen in Dinslaken, um attraktive Aufenthaltsorte für Jung und Alt zu schaffen.

4 Verstetigung

4.1 Umsetzungshorizont

Die verschiedenen Maßnahmenvorschläge haben einen zeitlich sehr unterschiedlichen Umsetzungshorizont. Eine umfassende Verbesserung des öffentlichen Raums zu Gunsten 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 Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung, etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend den vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen noch 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 je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separat betrachtet.

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnissen und der kleinteiligen Wegebeziehungen jedes zu Fuß Gehenden sehr schwer. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während des Fußverkehrs-Checks NRW 2024 nicht alle potentiellen Problemlagen in Dinslaken betrachtet werden konnten. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den Anregungen der Teilnehmenden, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, einige hervorzuheben:

- **Verbesserung der Barrierefreiheit**, nicht zuletzt im Hinblick auf taktile Elemente und Bordsteinabsenkungen, prioritär an Querungsanlagen und Querungsbereichen.
- **Verbesserung und Einrichtung weiterer (gesicherter) Quermöglichkeiten**, die das barrierefreie Queren erleichtern und idealerweise den Fußverkehr bevorzugen. Dies gilt besonders auch für das Schulumfeld.

- **Schulisches Mobilitätsmanagement verbessern u.a. durch Erstellen von Schulwegeplänen und Einrichtung von Elternhaltestellen**, um die Sicherheit von Schulkindern zu erhöhen.
- **Schaffen von attraktiven Plätzen und Möglichkeiten des Verweilens**, um zu Fuß Gehenden einen Raum zu schaffen, in dem sie sich gerne aufhalten.

In der nachfolgend dargestellten Maßnahmentabelle ist der Umsetzungshorizont für eine Auswahl der vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen zu finden.

Tabelle 2: Vorschlag zum Umsetzungshorizont der Maßnahmen

	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)			
A1 Anpassung der Gehwegbreiten	stufenweise		
A2 Hindernisfreie Gehwege			
A3 Barrierefreie Elemente – Poller und Stellplatzbegrenzung			
A4 Barrierefreie Treppen und Rampen			
A5 Bordsteinabsenkungen und Schrägborde	stufenweise		
A6 Barrierefreie Querungsanlagen	stufenweise		
Handlungsfeld Querungen (B)			
B1 Markierungen zum Freihalten der Querungswege			
B2 Vorgezogener Seitenraum (Gehwegnase)			
B3 Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)			
B4 Querungshilfe (Fahrbahnteiler)			
B5 Aufpflasterung zur besseren Erkennlichkeit			
Handlungsfeld Verkehrssicherheit (C)			
C1 Nutzungskonflikte im Nahversorgungsbereich reduzieren	stufenweise		
C2 Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen			
C3 Beachtung der Vorfahrtsregelungen			
C4 Kurvenradius reduzieren			
C5 Schulisches Mobilitätsmanagement	stufenweise		
C6 Einrichtung von Hol- und Bringzonen (Elternhaltestellen)	stufenweise		
C7 Einrichtung einer Schulstraße			
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)			
D1 Neue Sitzmöglichkeiten schaffen und Instandhaltung	stufenweise		
D2 Aufwertung Ortskern Averbuch			
D3 Umgestaltung Jahnplatz			

Quelle: Planersocietät

Fördermöglichkeiten

Die Anwerbung von Fördermitteln stellt für Kommunen einen wichtigen Pfeiler bei der Finanzierung von Maßnahmen dar. Abhängig vom Förderprogramm übernimmt das Land NRW oder der Bund als Fördergeber einen Teil der Kosten für Planung und Ausführung von Projekten. Neben investiven Maßnahmen lassen sich ebenfalls solche auf nicht-investiver Ebene fördern. In der Regel decken die Förderprogramme unterschiedliche Schwerpunkte und Themenfelder ab, z. B. Barrierefreiheit, Querungsanlagen oder Gehwegbau. Nachfolgend sollen die wichtigsten Förderprogramme zum Fußverkehr kurz vorgestellt und ihre Förderschwerpunkte aufgelistet werden:

Die **Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld** hat zum Ziel, Treibhausgasemissionen zu mindern und CO₂ einzusparen. Mithilfe der Richtlinie sollen Kommunen dem Anspruch einer klimaschonenden Mobilität näherkommen. Fördergegenstände sind:

- Umgestaltung von Knotenpunkten
- Grüne Wellen für den Fuß- und Radverkehr

Die **Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen** gewährt Zuwendungen für Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung der Nahmobilität in den Kommunen. Förderschwerpunkte bilden:

- Fußverkehrsanlagen
- Verkehrssicherheit

Die **Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus** richten sich an kommunale Vorhaben, die zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse beitragen. So lassen sich fördern:

- Bau, Ausbau und grundhafte Erneuerung maßgeblicher Bestandteile des Straßenkörpers
- Rad- und Gehwege im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen

Die **Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen** zielen auf die Förderung von Maßnahmenpaketen aus nachhaltigen urbanen kommunalen oder regionalen Mobilitätsplänen ab, um die Mobilitätswende in Nordrhein-Westfalen voranzubringen und die Umsetzung des Green Deals in Nordrhein-Westfalen zu beschleunigen. Förderschwerpunkte sind u.a.:

- Informationstechnologie & Digitalisierung
- Mobilitätskonzepte & Studien
- Öffentlicher Personennahverkehr

4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks NRW 2024 hat eine hohe Erwartungshaltung bei allen Beteiligten erzeugt. Insbesondere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollten jetzt im Fokus stehen, ohne dabei die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Dies beinhaltet ebenfalls, dass durch die Übertragbarkeit der exemplarischen Maßnahmen Verbesserungen für den Fußverkehr auch in den anderen Quartieren durchgeführt werden. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Stadt Dinslaken, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten für eine systematische Fußverkehrsförderung zu schaffen, um die Ansätze aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen und eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen. Als Ergebnis des Fußverkehrs-Checks sollten unter der Perspektive einer umfassenden Fußverkehrsförderung programmatische Maßnahmenpakete für das gesamte Stadtgebiet abgeleitet und entwickelt werden.

Da der Fußverkehr eine ganzheitliche Aufgabe in der Verwaltung ist, sollte die Sensibilisierung der Fachämter in Bezug auf Belange des Fußverkehrs in ihren Planungsaufgaben weiter gefördert werden. Auch im Haushalt sollten Finanzmittel für Fußverkehrsthemen wie der Barrierefreiheit und Schulwegsicherheit nachhaltig bereitgestellt werden. Während der Beteiligungsformate des Fußverkehrs-Checks kamen viele hilfreiche Hinweise aus der Bürgerschaft. Diese Expertise vor Ort sollte vermehrt mitgenommen und zukünftig im Rahmen von Planungsprozessen als Kommunikations- und Partizipationselemente aufgegriffen werden.

4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW – Unterstützung für Kommunen

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät und begleitet die Mitgliedskommunen in NRW als Partner auf dem Weg zur Mobilitätswende über drei regionale Koordinierungsstellen in NRW.

Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. der Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche ist dazu notwendig.

Die zielführende Strategie hierzu ist das Kommunale Mobilitätsmanagement. Das Kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, nachhaltige Mobilitätsangebote zu initiieren und die Mobilitätswende anzustoßen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hilft Kommunalverwaltungen diese Schnittstelle einzurichten und die Mitarbeiter/-innen mit dem richtigen Knowhow auszustatten. Denn Mobilität ist eine Querschnittsaufgabe in der Verwaltung.

Die Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützen die Mitgliedskommunen dabei mit einem Erstgespräch, mit der Beratung zu der verwaltungsinternen Prozessgestaltung, mit der Vernetzung mit anderen Kommunen, mit Fortbildungen und mit konkreten Angeboten zu zielgruppenspezifischen Maßnahmen.

Die Fußverkehrs-Checks sind ein Format, das – neben dem fachlichen Output für das Thema Fußverkehr vor Ort – dazu beiträgt, in den teilnehmenden Kommunen die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu initiieren bzw. zu verstetigen sowie gleichzeitig die Politik, weitere Akteure und Institutionen und natürlich Bürger/-innen einzubinden.

Mitgliedschaft der Stadt Dinslaken und Aktivitäten in Bezug auf den Fußverkehr

Dinslaken ist seit dem 19.12.2016 Mitglied des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Bereits im Jahr 2017 hat der Rat der Stadt Dinslaken beschlossen, das erarbeitete Klimaschutzteilkonzept für den Fuß- und Radverkehr in Form eines Strategiepapiers als Grundlage für das weitere Handeln der Verwaltung anzunehmen. Alle hierin formulierten grundsätzlichen Aussagen sollen als Maßgabe für das zukünftige Handeln in Bezug auf die Bereiche Planung und Bau von Maßnahmen dienen.

Durch das Einführen eines fachdienstübergreifenden Arbeitskreises wurde das Thema Fußverkehr verwaltungsintern weiter in den Vordergrund gerückt. Ziel dabei war es, dass jeder Fachbereich die Inhalte seines Zuständigkeitsbereiches als einen Teil eines abgestimmten Gesamthandelns versteht. Auf dieser Grundlage sind schon verschiedene kleine und große Maßnahmen angestoßen, geplant und auch umgesetzt worden. So wurden beispielsweise die Lichtsignalzeiten an Ampeln verändert, um die Wartezeiten für Fußgänger zu verringern, Sackgassen, an deren Ende ein Durchkommen für Fuß- und / oder Radverkehr besteht, durchgängig mit den entsprechenden Verkehrszeichen beschildert oder Bushaltestellen sukzessive barrierefrei ausgebaut.

Durch die Teilnahme der Stadt Dinslaken an den Fußverkehrs-Checks NRW 2024 konnte der eingeschlagene Weg weiter begangen und ausgebaut werden. Die Untersuchungsbereiche für den Fußverkehr sowie das Knowhow der Verwaltung bezüglich der ausgewählten Schwerpunktthemen konnte erweitert werden. Bei den durchgeführten Begehungen lag der thematische Fokus auf den Themen Aufenthaltsqualität, Flächengerechtigkeit zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr sowie der Barrierefreiheit (Hiesfelder Dorfkern). Bei der Begehung im Averbuch standen die Schulwegmobilität und Verkehrssicherheit für Schülerinnen und Schüler im Mittelpunkt.

Die Beteiligung der Bürger/-innen als wichtiges Ziel konnte in allen Veranstaltungen erfolgreich erreicht werden. Ein wichtiges Grundprinzip in der Arbeit des Zukunftsnetz Mobilität ist die bereichsübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung. Die Organisation und Koordination der Fußverkehrs-Checks lag bei der Stadt Dinslaken im Bereich „Stadtentwicklungsprojekte“. Bei den Begehungen und Workshops wurden weitere Bereiche der Stadtverwaltung wie die Straßenverkehrsbehörde, der

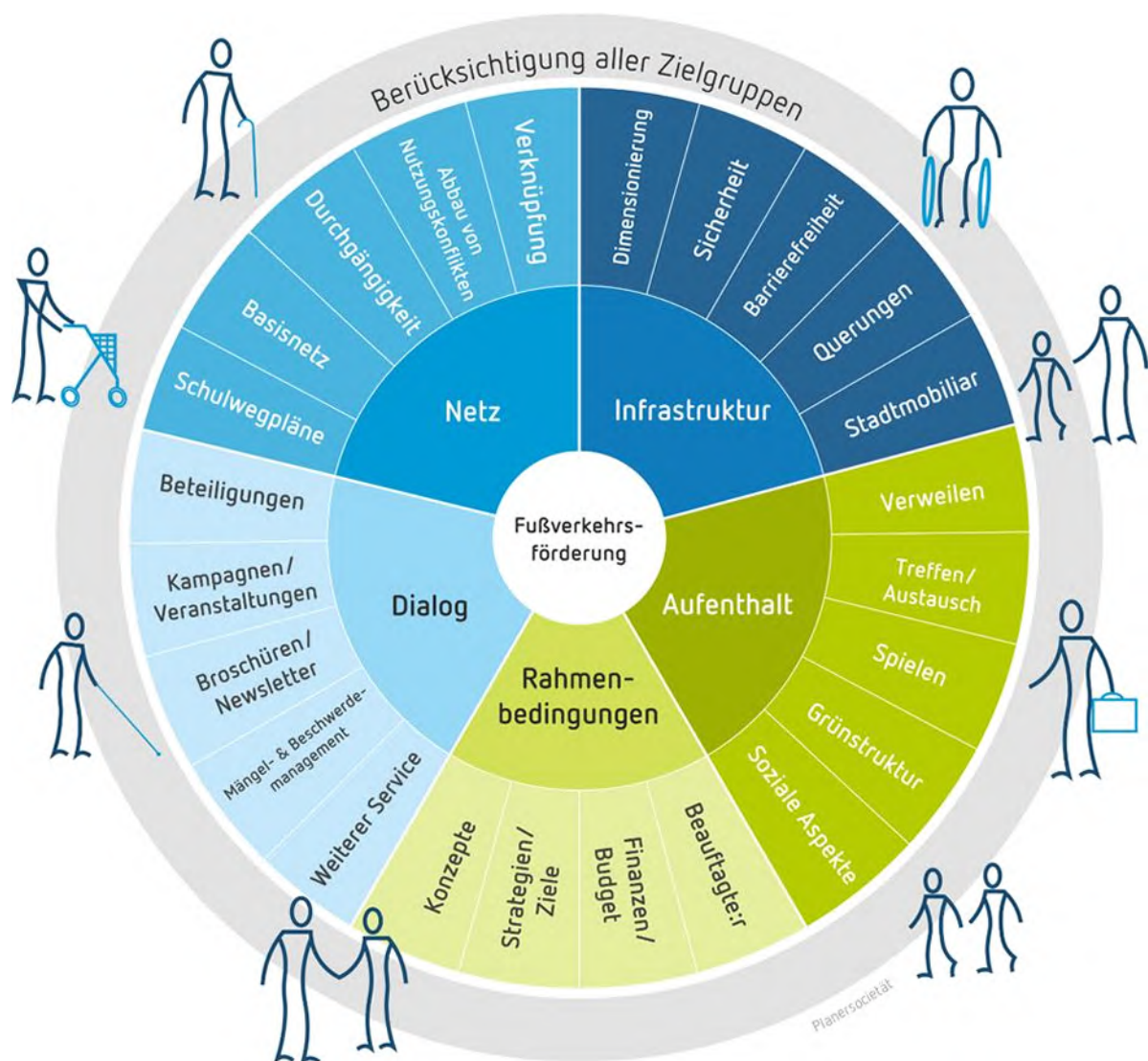
Bereich Mobilitätsplanung, die Inklusionsbeauftragte sowie das Seniorenbüro beteiligt. Verschiedene politische Ausschüsse wurden ebenfalls eingebunden.

Durch die Begehungen im Rahmen der Fußverkehrs-Checks in Dinslaken konnten unter Beteiligung aller Akteure eine Vielzahl von konkreten Maßnahmenvorschlägen in verschiedenen Handlungsfeldern herausgearbeitet werden. Da die Stadt schon über Erfahrungen im Bereich Fußverkehr / Verbesserung der Infrastruktur etc. verfügt und ihr Knowhow durch die Teilnahme an den Fußverkehr-Checks weiter professionalisiert hat, kann davon ausgegangen werden, dass eine Reihe der vorgeschlagenen Maßnahmen in den nächsten Jahren nach und nach umgesetzt werden.

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. Abbildung 10).

Abbildung 10: Fußverkehrsförderung



Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur

Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potentiale beleuchten. Rechtliche Handlungsspielräume durch Erlässe, die E Klima und die Novellierung des StVG und der StVO sind dabei zugunsten des Fußverkehrs auszu-schöpfen. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen Pla-nungen in der weiteren verkehrlichen Planung und damit einhergehend einzelfallbe-zogen die zeitliche Dimensionierung bis zur Umsetzung zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit ande-ren Planungsträgern von hoher Bedeutung. Für die Maßnahmenumsetzung ist zudem eine enge Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung notwendig. Auch besteht eine Abhängigkeit vom Landesbetrieb Straßen.NRW.

Der Fußverkehrs-Check NRW 2024 konnte den Fußverkehr in Dinslaken betrachten und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung liefern, die unterschiedlich konkret sind. Einige Maßnahmen können ggf. noch im Rahmen laufender Planungen umge-setzt werden oder in bevorstehende Planungen integriert werden.

Gleichzeitig konnten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorge-hen gegeben werden, die auch über die Grenzen der untersuchten Begehungsrouten hinaus für das städtische Gebiet anwendbar sind. Dies betrifft vor allem die Maßnah-men zur Barrierefreiheit und der Einrichtung von Querungsanlagen. Auch die der Ver-kehrssicherheit und Schulwegemobilität betreffenden Maßnahmen sind über das Un-tersuchungsgebiet hinaus anwendbar. Insgesamt lassen die Maßnahmenvorschläge bessere Bedingungen für zu Fuß Gehende in Dinslaken erwarten, die ebenso eine Im-pulswirkung für die anderen Ortschaften darstellen können.

Besonders der Partizipationsprozess hat gezeigt, dass der Fußverkehrs-Check als strategisches Instrument von den Bürger/-innen Dinslakens angenommen wurde und durch viele Beiträge zur Maßnahmenentwicklung beigetragen hat. Eine Fortführung von (themenspezifischen) Begehungen in anderen Quartieren kann sinnvoll sein.

6 Dokumentation

6.1 Auftakt-Workshop

Ort: Ratssaal Dinslaken, Platz d´Agen 1

Datum: 27.08.2024

Uhrzeit: 17:00-19:00 Uhr

Anwesende: 26 Personen

Der Auftaktworkshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2024 in Dinslaken fand am Dienstag, den 27. August 2024 um 17:00 Uhr im Ratssaal Dinslaken statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 26 Personen zusammen, darunter Vertretende der kommunalen Verwaltung, der Politik, von Vereinen und Initiativen sowie Institutionen und interessierte Bürgerinnen und Bürger. Vorgestellt und durchgeführt wurde die Veranstaltung durch das begleitende Büro Planersocietät mit Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Abbildung 11: Auftaktveranstaltung des Fußverkehrs-Checks in Dinslaken



Begrüßung durch Frau Eislöffel (Bürgermeisterin der Stadt Dinslaken)

Frau Eislöffel heißt alle Teilnehmenden willkommen und bedankt sich für die Anwesenheit und das große Interesse an dem Thema. Anschließend stellt sie den FVC NRW kurz vor und leitet in die wichtige Thematik des Fußverkehrs für die Stadt Dinslaken ein. Dabei erläutert sie, dass in Dinslaken vermehrt der Fußverkehr in den Fokus rücken soll und dieser in der Verkehrsplanung integriert berücksichtigt werden muss. Weitergehend erklärt sie, dass durch den Fußverkehrs-Check nun ein weiterer Schritt zur Fußverkehrsförderung getätigt wird.

Vortrag von Frau Wohland (Planersocietät) und Herrn Hornig (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Frau Wohland begrüßt ebenfalls alle Anwesenden und stellt sich sowie das Planungsbüro Planersocietät kurz vor. Im Anschluss erfolgt eine kurze Abfrage über die Zusammensetzung der Teilnehmenden. Die Gruppe setzt sich zu etwa je einem Viertel aus Verwaltung, Politik, Vereinen/Initiativen und Bürgerinnen und Bürgern zusammen.

Frau Wohland übergibt das Wort an Herrn Hornig, der einen Überblick über die Arbeit des Zukunftsnetzes Mobilität NRW gibt sowie deren Aufgabe beim Fußverkehrs-Check erläutert. Er stellt zudem heraus, warum der Fußverkehrs-Check Kommunen bei der Fußverkehrsförderung helfen kann und dass eine verwaltungsübergreifende Zusammenarbeit für eine erfolgreiche Durchführung notwendig ist.

Im Anschluss daran erläutert Frau Wohland Wissenswertes zum Fußverkehr im Allgemeinen und präsentiert Einzelheiten zum Ablauf des gesamten Fußverkehrs-Checks. Dieser setzt sich zusammen aus der Auftaktveranstaltung, zwei Begehungen, einem Maßnahmen-Workshop sowie die abschließende Vorstellung in einem politischen Gremium, wo der Abschlussbericht vorgestellt wird.

Präsentation und Diskussion der Routenverläufe der Begehungen

Seitens der Verwaltung und der Planersocietät sind vorab zwei Routenvorschläge für die Begehungen in Dinslaken erarbeitet worden. Die beiden Routenvorschläge für die Stadtteile Hiesfeld und Averburch werden von Frau Wohland kurz erläutert und im

Anschluss in zwei Gruppen an Stellwänden diskutiert. Die Teilnehmenden haben dabei die Möglichkeit an den Diskussionen beider Stellwände teilzunehmen. Ein Austausch findet für jeweils ca. 25 Minuten statt, danach findet ein Wechsel zur anderen Stellwand statt.

In Hiesfeld steht besonders die attraktive Fortbewegung im Nahversorgungsbereich rund um das Hiesfelder Zentrum im Fokus, während im Averbuch Schulwege und die Situation für Kinder im Umfeld diskutiert werden sollen. Die Aussagen und Anmerkungen der Teilnehmenden werden nachfolgend aufgelistet:

Routenentwurf 1: Hiesfeld

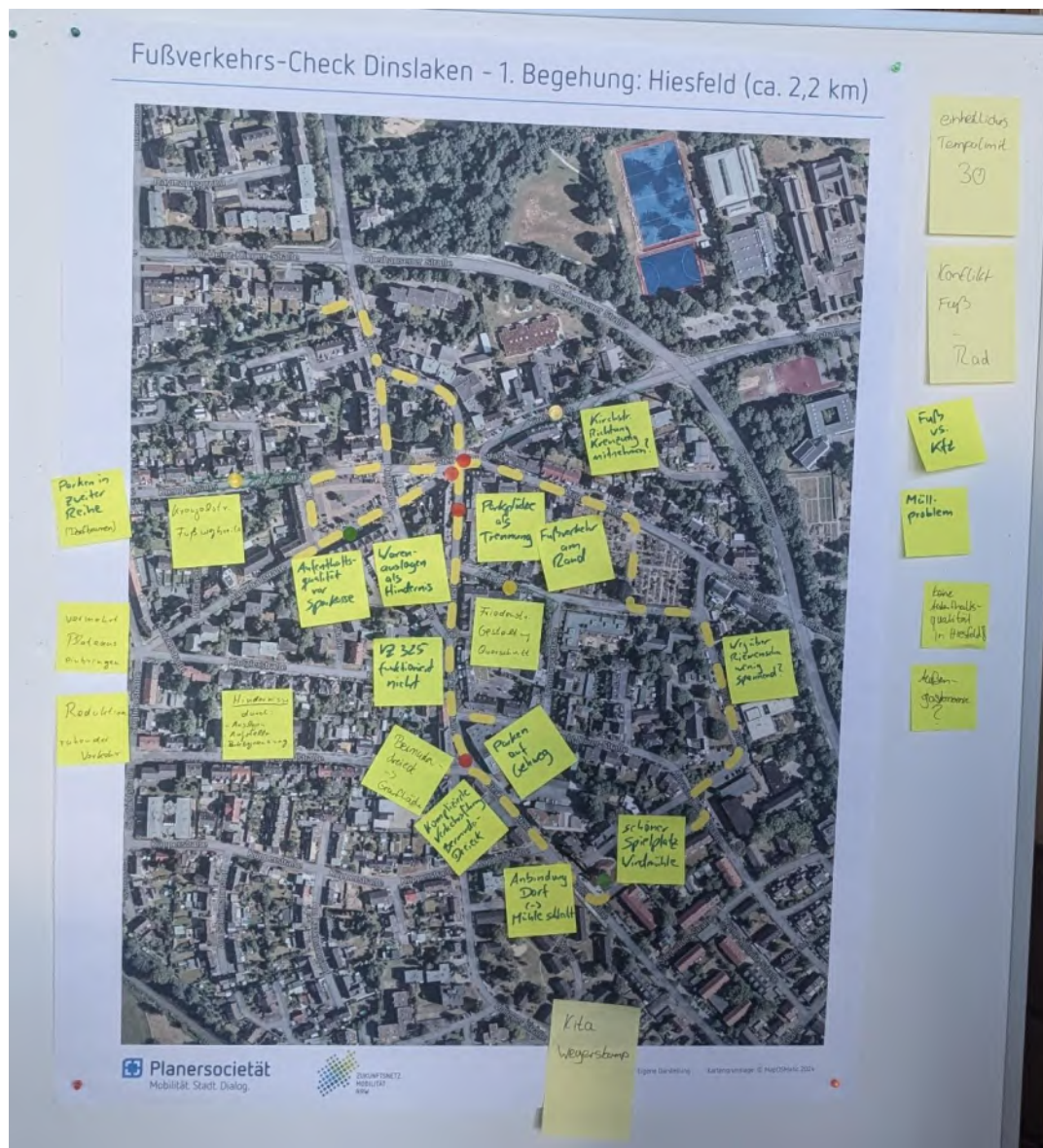
- Als besonders kritischer Bereich wird der Knotenpunkt Sterkrader Straße / Krengelstraße / Kirchstraße benannt, da dort die Querungssituation für den Fußverkehr schwierig ist und es Konflikte zwischen Fußverkehr und Kfz-Verkehr gibt. Als Grund werden die Unübersichtlichkeit des Knotens sowie die vielen Abbiegebeziehungen genannt.
- Auf der Sterkrader Straße werden mehrere Hindernisse im Seitenraum genannt, die die ohnehin schon geringen Gehwegbreiten zusätzlich einschränken und eine Barriere darstellen können. Dazu zählen u.a. Auslagen und Aufsteller der Geschäfte sowie Begrenzungen der Stellplätze des ruhenden Verkehrs (Parkbegrenzungssteine).
- Die Parkbegrenzungssteine werden insgesamt auch als Stolperfallen angesehen. Insbesondere an der Ecke Marschallstraße / Sterkrader Straße behindern Sie die direkte Fußverbindung zwischen Sterkrader Straße und Bushaltestelle / Kiosk.
- Die Parkplätze auf der Sterkrader Straße bilden eine Trennung zwischen Kfz-Verkehr und Fußverkehr, wobei der Fußverkehr an den Rand gedrängt wird. Der Kfz-Verkehr hingegen wird in seiner dominanten Rolle bestärkt. Das einfache Queren zwischen Geschäften beidseitig der Sterkrader Straße ist somit nur bedingt möglich.

- Verkehrsberuhigter Bereich wird auf der Sterkrader Straße nicht angenommen: Kfz-Verkehr dominiert und zu hohe Geschwindigkeiten. Seitens der Verwaltungsmitarbeiter wurde zudem auf die hohe Verkehrsbelastung von bis zu 3000 Kfz pro Tag verwiesen.
- Die Gestaltung der Friedensstraße ist durch unterschiedliches Pflaster nicht eindeutig, sodass Flächen für den Fußverkehr und ruhenden sowie fließenden Verkehr ineinander übergehen. Zudem ist der Straßenquerschnitt sehr breit. An dieser Stelle wird sich eine eindeutige Oberflächengestaltung gewünscht.
- In manchen Bereichen – wie z.B. am Bermudadreieck (Sterkrader Straße / Holtener Straße / Rolandstraße) – wird auf dem Gehweg geparkt, sodass der Gehbereich für den Fußverkehr stark eingeschränkt wird.
- Das „Bermudadreieck“ wird ebenfalls als besonders kritischer Bereich bewertet. Zum einen ist die Verkehrsführung kompliziert und zum anderen ist der Bereich durch die versiegelte Fläche unattraktiv. Querungen sind insbesondere mit Rollatoren etc. nicht möglich. In diesem Bereich wünschen sich die Teilnehmenden mehr Grünflächen sowie ggf. auch einen Bereich für Außengastro- nomie.
- Die Verbindung zwischen der Mühle und dem Hiesfelder Zentrum wird als schlecht bewertet. Dies liegt zu großen Teilen jedoch auch an der fehlenden Sichtbeziehung.
- Das neu gestaltete Umfeld der Windmühle inklusive Spielplatz wird als sehr attraktiv beschrieben.
- Einige Teilnehmende sehen die Route entlang der Riemenschneiderstraße un- kritisch. Andere hingegen bemängeln die teils schmalen Gehwege und die Querungsmöglichkeiten zur Kita bzw. zum Schulgebäude.
- In diesem Zusammenhang wird ebenfalls die Situation rund um die Kita am Weyerskamp erwähnt. Die Kita liegt am Ende einer Sackgasse, dessen Geh- wege nur knapp einen halben Meter breit sind. Aufgrund der geringen Breite der Gehwege, des ruhenden Verkehrs und des starken Hol- und Bringverkehrs kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen Fuß und Kfz-

Verkehr. Die Kita liegt nicht auf der vorgeschlagenen Route der Ortsbegehung und ist auch nicht integrierbar. Dennoch sollten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks zukünftig auch auf diesen Bereich angewandt werden.

- Es wird darüber diskutiert, ob die Kirchstraße bis zur Oberhausener Straße mit in die Route aufgenommen werden soll, da dies die Verbindung zum Schulzentrum darstellt und ggf. von Schülerinnen und Schülern als Fußweg genutzt wird.
- Es wird angemerkt, dass auf der Krengelstraße zwischen Jahnplatz und Gaststätte Dorfbrunnen häufig in zweiter Reihe geparkt wird, was das Queren erschweren kann.
- Allgemein wird der Vorschlag gemacht, Stellplätze des ruhenden Verkehrs zu reduzieren und die Flächen für Steigerung der Aufenthaltsqualität zu nutzen.
- Grundsätzlich wird die fehlende Aufenthaltsqualität im Hiesfelder Dorfkern bemängelt. Potenzial bietet neben dem Bermudadreieck u.a. auch die Fläche zwischen Sparkasse und Jahnplatz.
- Es wird angebracht, dass in ganz Hiesfeld der Einsatz von Plateaus zu einer angepassten Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs beitragen könnte.
- In der Diskussion wird übergreifend erläutert, dass in Hiesfeld ein Müllproblem herrsche. Dies behindere zum Teil auch den Fußverkehr.
- Die Teilnehmer merkten an, dass der Fußverkehr im Hiesfelder Dorfkern nicht nur in Konkurrenz zum Kfz-Verkehr, sondern auch zum Radverkehr stünde.
- Es wird sich ein Tempolimit von einheitlich 30 km/h gewünscht.

Abbildung 12: Anmerkungen zu Route 1: Hiesfeld



Routenentwurf 2: Averbuch

- An der Stellwand zu Averbuch wurden viele allgemeine Aussagen getroffen, die den ganzen Ortsteil oder auch ganz Dinslaken betreffen. Unter anderem wird sich von den Teilnehmenden gewünscht, dass eine schnelle Umsetzung von kurzfristigen Maßnahmen stattfindet und dass nicht nur Verbote ausgesprochen werden, sondern dass Alternativen geschaffen werden müssen.

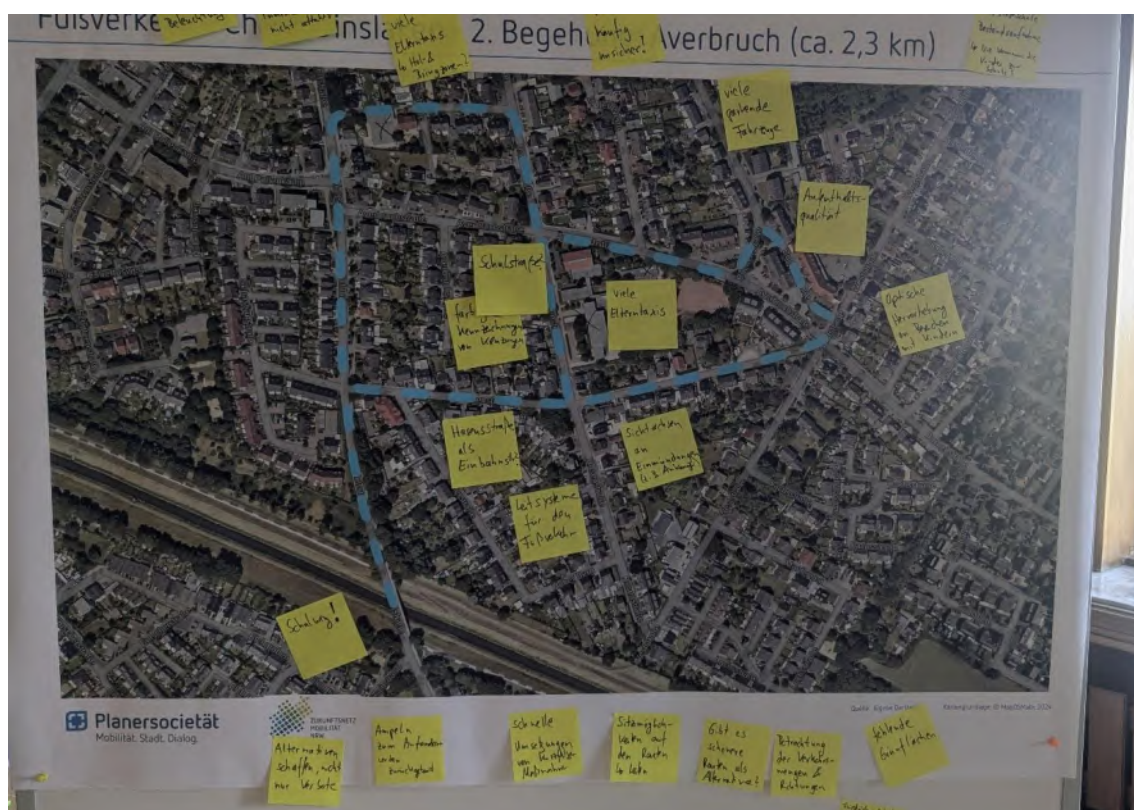
- Es wird vorgeschlagen, dass der Fußverkehr entlang der attraktiveren Routen geleitet wird. Dies kann zum Beispiel durch Sitzmöglichkeiten oder anderen attraktiven Maßnahmen unterstützt werden.
- Ein Teilnehmer schlägt vor, anhand von Verkehrsmengen zu ermitteln, welche Routen sich für den Fußverkehr besonders eignen und diese verstärkt attraktiver zu gestalten.
- Im Averbruch fehle es insgesamt an Grünflächen, es gibt keine Parkanlagen oder Treffpunkte, um an schönen Plätzen zu verweilen.
- Ein Teilnehmer erläutert, dass er die Anforderung an den Ampeln für den Fußverkehr, wie beispielsweise auf der Schloßstraße, als Nachteil für den Fußverkehr sieht, da die zu Fuß Gehenden immer die Wartenden wären, während der motorisierte Verkehr Dauergrün besitzt. Seitens der Kommune wird erläutert, dass auf der Schloßstraße aktuell die Ampelschaltung angepasst wird und sukzessive ein Rückbau der Ampelschaltungen mit Anforderung für den Fußverkehr stattfinden soll.
- Der Bereich der Nahversorgung (Bäckerei, Apotheke, Discounter, Restaurant) wird als unattraktiv für den Fußverkehr beschrieben.
- Es wird zudem beschrieben, dass es sowohl im Bereich der Averbruchschule und der AWO Kita (Rosenstraße und Averbruchstraße) als auch an der Kindertageseinrichtung auf der Karl-Leisner-Straße zu einem hohen Aufkommen von Elterntaxis zu den Hol- und Bringzeiten kommt.
- Unter anderem wird der Vorschlag gemacht, Hol- und Bringzonen für die Elterntaxis einzurichten, sodass die Kinder die letzten Meter bis zur Schule laufen können und sich der ruhende Verkehr entzerrt. Zum Beispiel könnte auf dem Netto-Parkplatz eine Eltern-Park- Zone eingerichtet werden.
- Ein weiterer Vorschlag ist die Einrichtung einer Schulstraße auf der Rosenstraße im Bereich der Averbruchschule, sodass während bestimmten Zeiten eine temporäre Sperrung für den Kfz-Verkehr besteht.

- Seitens der Schulleiterin der Averbuchschule wird erläutert, dass zeitnah eine Bestandsaufnahme stattfinden soll, um festzustellen, woher die Kinder zur Schule kommen und welche Schulwege sie dafür mit welchem Verkehrsmittel zurücklegen.
- Es wird erläutert, dass die Kinder im Straßenverkehr häufig unsicher wären und ein angemessenes Verhalten erlernen müssen. Was wiederum nur funktionieren könne, wenn die Kinder vermehrt zu Fuß zur Schule gehen würden.
- Zudem wird bemängelt, dass die Sichtachsen besonders an Einmündungen und Kreuzungen versperrt seien, sodass Kinder hinter Fahrzeugen und Anhängern verschwinden und selbst nicht auf die Fahrbahn blicken können. Dadurch entstehen gefährliche Situationen.
- Es wird der Vorschlag gemacht, Kreuzungsbereiche und Bereiche, an denen sich viele Kinder aufhalten, optisch hervorzuheben und farbig zu kennzeichnen, um Aufmerksamkeit zu schaffen. Eine Vereinheitlichung von Schulbereichen im gesamten Stadtbereich wäre wünschenswert, sodass direkt erkannt wird, dass es sich um eine Schule (oder Kita) handelt und hier besondere Aufmerksamkeit und Rücksicht gefragt ist.
- Die Hasenstraße aus Richtung Schloßstraße war früher eine Einbahnstraße, die gut funktioniert hat und dazu beitragen konnte, den Verkehr im Quartier zu lenken. Es kommt die Frage auf, warum diese nicht mehr als Einbahnstraße gewidmet ist und ob diese zukünftig als Einbahnstraße zu einer Entzerrung des Verkehrs beitragen könnte.
- Einige Kinder des südlichen Wohnbereichs von Averbuch (südlich der Emischer) erreichen über die Schloßstraße die Averbuchschule. Es wird sich eine sichere Querungsanlage für die Kinder und alle anderen zu Fuß Gehenden gewünscht, damit die Schloßstraße sicher gequert werden kann.
- Zum Ende wird darüber diskutiert, ob der Weg zwischen Averbuch und Dinslaken Zentrum zu Fuß zurückgelegt werden kann. Die Teilnehmenden

kommen zu dem Schluss, dass die Länge über die Schloßstraße gut zu bewältigen wäre, es aber wenig attraktiv wäre. Zudem ist der Weg schlecht beleuchtet, sodass man die Strecke in der Dunkelheit nicht gerne zurücklegt.

- Trinkbrunnen, bunte Mülleimer, Sitzmöglichkeiten und weitere Elemente könnten den Fußweg in die Innenstadt attraktiver machen.
- Es kommt die Frage auf, warum auf der Friedrich-Ebert-Straße in der Innenstadt Tempo 40 festgesetzt ist anstelle von Tempo 30. Seitens der Verwaltung wird dies mit der Tram-Linie begründet.

Abbildung 13: Anmerkungen zu Route 2: Averburch



Zusammenfassung der Ergebnisse und Verabschiedung

Am Ende werden die Ergebnisse der beiden Stellwände zusammengetragen und festgehalten, dass die Routen für die Begehung nur in kleinen Details angepasst werden müssen. Frau Wohland bedankt sich für die rege Teilnahme sowie die aktive Beteiligung der Anwesenden und lädt zu den beiden Begehungen ein. Anschließend verabschiedet sie die Teilnehmenden.

6.2 1. Begehung

Ort: Hiesfeld, Dinslaken

Datum: 03.09.2024

Uhrzeit: 17:00–19:00 Uhr

Anwesende: 36 Personen

Begrüßung

Am 03.09.2024 um 17 Uhr fand die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks Nordrhein-Westfalen in Dinslaken im Stadtteil Hiesfeld statt. Die Begehung startete am Bürgerbüro Hiesfeld am Jahnplatz 1. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 36 Personen zusammen: Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, unter anderem der Leiter der Stabstelle Stadtentwicklung Alexandro Hugenberg, der Politik, der Polizei, Bürger*innen, Mitglieder von Vereinen und Initiativen, sowie Mitarbeitende der Planersocietät.

Einleitend begrüßt der Leiter der Stabstelle Stadtentwicklung, Alexandro Hugenberg, die Teilnehmenden und führt in das Thema der Fußverkehrs-Checks ein. Anschließend begrüßt auch Frau Wohland (Planersocietät) die Teilnehmenden und stellt sich und das Büro kurz vor. Daran anknüpfend erläutert sie den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Zum Hintergrund des Routenverlaufs erläutert sie, dass die Route im Rahmen der Auftaktveranstaltung mit den Teilnehmenden, darunter unter anderem Vertreter*innen der politischen Parteien sowie Mitarbeitende der Verwaltung, diskutiert wurde. Zudem diene die Begehung dazu, exemplarisch Problemstellen aufzugreifen, die sich auch in anderen Räumen und Ortsteilen wiederfinden und deren Maßnahmenvorschläge sich auch auf diese übertragen ließen. Da auch das Thema der Barrierefreiheit bei der Begehung von großer Bedeutung ist, weist Frau Wohland auf die Möglichkeit der Nutzung eines mitgebrachten Rollators zum besseren Verständnis von geheingeschränkten Personen hin. Frau Wohland verweist zusätzlich auf die Dokumentation der Diskussion durch Protokoll und Fotos.

Abbildung 14: Routenverlauf der 1. Begehung in Hiesfeld (ca. 2,2 km)



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 15: Hinweisschild zu den Fußverkehrs-Checks am Jahnplatz und Start der Begehung



Quelle: Planersocietät

1. Station: Kreuzung Kregelstraße / Sterkrader Straße / Kirchstraße / Mittelfeldstraße

Die Teilnehmenden machen sich nach der Einführung zu der ersten Station, der Kreuzung Kregelstraße / Sterkrader Straße / Kirchstraße / Mittelfeldstraße, auf.

- Frau Wohland fragt die Teilnehmenden zunächst nach ihrem Gefühl und ihren Eindrücken an dieser Stelle. Es wird vor allem die chaotische Verkehrssituation geäußert, die besonders durch den Kfz-Verkehr entstehe. Dieser überschreite häufig die Geschwindigkeitsbegrenzung und parke beispielsweise auch auf Flächen, die nicht für den ruhenden Verkehr vorgesehen seien. Es werden in dem Zusammenhang auch fehlende Kontrollen angemerkt. Außerdem müsse sich der Fußverkehr eher dem Kfz-Verkehr unterordnen.

Frau Wohland verweist darauf, dass hier es sich in diesem Abschnitt um einen verkehrsberuhigten Bereich handle und demnach zu Fuß Gehende auch auf der Straße laufen dürfen.

- Aus der Gruppe kommt der Vorschlag den Bereich für den Kfz-Verkehr zu sperren, allerdings wird auch angemerkt, dass es Be- und Entladezonen für

die ansässigen Ladenlokale brauche. Auch müsse die Erreichbarkeit der Arztpraxen mit dem Pkw gewährleistet werden. Zudem sei, so ein Bürger, häufig Dreck bzw. Müll zu finden. Die generelle Attraktivitätssteigerung der Einkaufszone helfe auch den Betreibenden der Geschäfte, so ein Teilnehmer. Aktuell sei auch eine hohe Lärmbelastung aufgrund der Pkw vorhanden.

- Frau Wohland fragt die Teilnehmenden, ob in diesem Bereich die Einrichtung einer Fußgängerzone vorstellbar sei. Dies stößt allgemein auf positive Resonanz. Es werden in dem Zusammenhang auch zu schmale Gehwege sowie Stolperstellen durch Parkplatzbegrenzungen genannt. Die Parkplatzbegrenzungen seien allerdings für ein geordnetes Parken der Autos eingesetzt worden, damit diese nicht in den Seitenraum überhängen. Die Verwaltung fügt an, dass vor kurzem neue Farbe auf die Parkbegrenzungssteine aufgebracht wurde, um diese besser hervorzuheben. Die Teilnehmenden bemängeln, dass die Trennung von Gehweg und Fahrbahn durch eine ähnliche Pflasterung nicht deutlich erkennbar sei.
- Ein Teilnehmer merkt an, dass eine Querung der Sterkrader Straße schwierig sei und äußert den Wunsch nach einer Querungshilfe.
- Es wird zudem angemerkt, dass bei einem Wegfall des Kfz-Verkehrs der ÖPNV ausgebaut werden müsse, da das Angebot bereits aktuell sehr schlecht sei.

Abbildung 16: Teilnehmende an der Kreuzung Kregelstraße / Sterkrader Straße und Stolpergefahr durch Parkbegrenzungssteine



Station 2: Eingang Friedhof / Mittelfeldstraße

Die Route führt weiter entlang der Mittelfeldstraße Richtung Friedhof.

- Frau Wohland macht einen Zwischenstopp auf der Mittelfeldstraße, da bereits einige Mängel der Gehwege von den Teilnehmenden angesprochen werden. Zum einen sind teilweise Bordsteinkanten vorhanden, die besonders für Rollstuhlfahrer*innen nicht höher sein dürften, so bestätigt die geheingeschränkte Teilnehmerin, die sich im Rollstuhl fortbewegt. Insgesamt fällt den Teilnehmenden die geringe Gehwegbreite entlang der Mittelfeldstraße auf. Zusätzlich werde die Gehwegnutzung durch das Herüberrauchen der Hecke am Friedhofsgrundstück eingeschränkt, welche laut Teilnehmenden zu selten geschnitten werde. Frau Wohland weist darauf hin, dass die Regelbreite von Gehwegen bei 2,50 m liegt.
- Neben der Gehwegbreite fällt auf der Mittelfeldstraße abschnittsweise die starke Querneigung der Gehwege auf, die für Personen mit Rollator, Rollstuhl oder auch Kinderwagen die Fortbewegung erschweren können.
- Die Teilnehmer*innen berichten außerdem, dass das Thema der Gehwegbreite auch an anderen Stellen in Hiesfeld relevant sei, vor allem wird hier der „Kranichweg“ genannt. Die Verwaltung bestätigt, dass hier der schon recht schmale Gehweg durch per Beschilderung erlaubtes Gehwegparken weiter eingeschränkt und der Fußverkehr massiv behindert wird.
- Auf Höhe der Mittelfeldstraße 4 wird bemängelt, dass der Gehweg durch parkende Autos vollständig blockiert sei. Dies wird auf die zu kurzen Stellplätze zurückgeführt, die vor den beiden Gewerbeeinheiten ausgewiesen sind. Der Fußverkehr ist hier zudem gezwungen, einen Umweg um die parkenden Fahrzeuge herum zu nehmen.
- Am südlichen Eingang des Friedhofs wird berichtet, dass Autos auf den Gehwegen parken. Außerdem wird von einigen Teilnehmenden die Beleuchtung bemängelt, andere bewerten diese als ausreichend. Aus der Gruppe kommt der Vorschlag, im Falle einer Erneuerung umweltfreundliche Varianten der Beleuchtungsmittel zu verwenden.

Abbildung 17: blockierter Gehweg auf Höhe Mittelfeldstraße 4



Quelle: Stadt Dinslaken

Abbildung 18: Gehweg auf der Mittelfeldstraße entlang einer Hecke



Quelle: Planersocietät

Station 3: Bereich Kita & Schule

Die Gruppe geht weiter entlang der Riemenschneiderstraße und versammelt sich an der Kreuzung Riemenschneiderstraße / Albrecht-Dürer-Straße.

- Frau Wohland fragt zunächst nach den Querungsmöglichkeiten an dieser Stelle. Diese seien aufgrund der Bordsteinhöhe für geheingeschränkte Personen, besonders an der Albrecht-Dürer-Straße, nur eingeschränkt vorhanden, wodurch ein großer Umweg gemacht werden müsse.
- Ein weiteres Problem seien die schlechten Sichtverhältnisse durch die Glas- und Kleidercontainer. Dies stelle besonders für die Schüler*innen bei einer Querung eine Gefahr dar, da die Container die Sicht auf die Kinder versperren. Da dies eine wichtige Schulwegeverbindung sei, sollte über eine Verlegung der Container nachgedacht werden. Eine Person aus der Gruppe ergänzt zudem, dass er häufig Glasscherben rund um den Container beobachten würde und generell Glascontainer im Umfeld von Schulen und Spielplätzen als ungeeignet ansieht. Aus der Gruppe kommt der Vorschlag, diese auf den Parkplatz der gegenüberliegenden Kirche zu verlegen, da dort der Platz vorhanden sei. Im Falle der Verlegung der Container könne an der Stelle eine Gehwegnase eingerichtet werden, erklärt Frau Wohland weiter. Teilnehmende befürchten allerdings, dass das aufgrund der Bürokratie lange dauern könne. Frau Wohland weist darauf hin, dass dies eine kostengünstige und relativ schnelle Lösung sein kann.
- Die Grüngestaltung an der Ecke Riemenschneiderstraße (Fahrtrichtung West), Albrecht-Dürer-Straße und Riemenschneiderstraße (Fahrtrichtung Ost) wird von den Teilnehmenden positiv angemerkt.

Abbildung 19: Querung der Albrecht-Dürer-Straße



Quelle: Stadt Dinslaken

Abbildung 20: Glascontainer - mögliche Querungsstelle und Grüngestaltung



Quelle: Google Maps

Station 4: Spielplatz Windmühle

Die Route führt weiter an der Riemenschneiderstraße entlang und die nächste Station ist die Hiesfelder Windmühle.

- Frau Wohland fragt die Teilnehmenden zunächst nach der Integration der Mühle in die Stadt. Von Vertretern aus der Politik wird berichtet, dass die Mühle baufällig sei, allerdings habe die Stadt vom Bund 250.000€ für die Sanierung erhalten. Der Leiter der Stabstelle Stadtentwicklung äußert außerdem den Wunsch der stärkeren Verbindung zum Dorfkern von Hiesfeld und einer Nutzung der Mühle.
- Frau Wohland schlägt den Einsatz von Informationstafeln auf dem Jahnplatz vor, um das Denkmal bekannter zu machen und für Ortsfremde den Weg zur Mühle auszuschildern.
- Insgesamt wird die Mühle als sehr positiv bewertet, die als Stadtteilmarke für Hiesfeld steht. Es wird aber auch bemängelt, dass die Mühle nicht barrierefrei zugänglich sei, sondern lediglich durch eine Treppe zu erreichen ist.

- Bürger*innen berichten, dass der Spielplatz und auch die Grünfläche vor der Mühle generell gut angenommen werden. Auch wurden bereits Maßnahmen zur Barrierefreiheit umgesetzt, wie der Ausbau der Gehwege, Spielelemente sowie Bänke mit einer Aussparung für Rollstuhlfahrer*innen. Diese sind aufgrund einer zu geringen Breite der Aussparung allerdings nicht für Nutzer*innen von elektrischen Rollstühlen nutzbar.
- Ein Teilnehmer merkt an, dass durch fehlende Deckel auf den Mülltonnen, diese für Vögel und evtl. andere Tiere zugänglich seien. Dadurch würde der Müll auf dem Spielplatz verteilt werden.
- Ein Bürger bemängelt außerdem die Fußverkehrssituation am „Weyerskamp“ aufgrund der Elterntaxis des Kindergartens sowie der von dort zugänglichen Grundschule Am Weyer. Dort werden die Gehwege von Fahrzeugen zugeparkt, sodass gefährliche Situationen für Kinder entstehen würden. Zudem werden die Gehwege an Müllabholtagen von den Mülltonnen versperrt, sodass ein Ausweichen auf die Fahrbahn notwendig sei. Da die Kindertagesstätte Weyerskamp außerhalb der Route liegt, verweist Frau Wohland auf die 2. Begehung im Averbruch. Dort wird das Thema Schulverkehre als Schwerpunkt behandelt und im Vorfeld wurden bereits ähnliche Situationen beschrieben, die im ganzen Stadtgebiet an Schulen auftreten. Die Relevanz des Themas „Kinder im Straßenverkehr“ wird an dieser Stelle besonders hervorgehoben.
- Ein Vorschlag eines Teilnehmenden ist außerdem, eine Querungseinrichtung auf der Riemenschneiderstraße nördlich der Mühle einzurichten, da hier aus seiner Sicht ein Querungsbedarf vorhanden sei. Der Weg, der den Bereich der Mühle von dem des Spielplatzes trennt, verfügt auf beiden Seiten (jeweils Riemenschneiderstr.) über Bordsteinabsenkungen, diese werden jedoch an der jeweils gegenüberliegenden Straßenseite nicht aufgegriffen, sodass eine direkte, barrierefreie Querung hier nicht möglich ist.

Abbildung 21: Teilnehmende diskutieren über die Einbindung und barrierefreie Gestaltung der Mühle



Quelle: Planersocietät

Station 5: Bermudadreieck

Die nächste Station ist die Kreuzung Sterkrader Straße / Rolandstraße / Holtener Straße.

- Frau Wohland fragt die Teilnehmenden zunächst nach ihrer Wahrnehmung der Verkehrssituation und ihren Wünschen für eine zukünftige Gestaltung. Es wird allgemein von einem hohen Anteil des Kfz-Verkehrs und einer eher angespannten verkehrlichen Situation berichtet. Unter anderem wird die Situation aufgrund des Überschreitens der Geschwindigkeitsbegrenzung des Kfz-Verkehrs als unangenehm und unübersichtlich empfunden.
- Zum einen wünschen sich die Teilnehmenden, dass mehr Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Zum anderen sollte eine Überplanung des Bereichs stattfinden.
- Des Weiteren sei das Problem hier der Durchgangsverkehr, weshalb das Verkehrsverhalten genauer untersucht werden müsse.

- Eine Rollstuhlfahrerin merkt an, dass es für sie fast unmöglich sei die Straße zu queren.
- Seitens der Stadtverwaltung wird erläutert, dass der Knotenpunkt und der umliegende Bereich ein bereits bekanntes Problem seien, für das bereits Planungen aufgenommen wurden. Die Umgestaltung des Knotenpunktes ist eine kosten- und planungsintensive Maßnahme, deren Umsetzung einen größeren zeitlichen Horizont bedarf. Dennoch soll angestrebt werden, mit kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen die Situation für den Fußverkehr zu verbessern.
- Insgesamt bemängeln die Teilnehmenden, dass der Raum ungeordnet wirkt und der breite Straßenraum eine große Barriere darstelle.
- Außerdem wird angemerkt, dass die Steigerung der Aufenthaltsqualität zu einer Stärkung der ansässigen Gastronomiebetriebe führen könne.
- Frau Wohland weist abschließend auf die unzureichende Situation für den Fußverkehr aufgrund von fehlenden Sitzmöglichkeiten sowie fehlender abgesenkter Bordsteine hin.

Abbildung 22: Das „Bermudadreieck“ ein eine Schwachstelle für Zufußgehende



Quelle: Stadt Dinslaken

Im weiteren Verlauf der Begehung entlang der Sterkrader Straße macht die Gruppe einen Zwischenstopp an der Einmündung Albrecht-Dürer-Straße, um folgende Punkte anzumerken:

- Parkende Fahrzeuge blockieren den Übergang über die Albrecht-Dürer-Straße. Zudem parken Fahrzeuge im Seitenraum auf dem (privaten) Gehweg. Dies blockiert zum einen die Gehwegfläche und zum anderen entstehen bei Auf- und Abfahren Konflikte mit dem Fußverkehr. Ein Teilnehmer aus der Gruppe fordert daher die Einrichtung von Halteverbotten im gesamten Knotenpunktbereich.
- Es werden zudem die sehr schmalen Gehwege auf der Albrecht-Dürer-Straße angemerkt, die durch Pflanzen zusätzlich eingeengt werden.

Abbildung 23: Autos blockieren den Übergang der Albrecht-Dürer-Straße



Quelle: Stadt Dinslaken

Station 6: Sterkrader Straße (Süden)

Die Route führt entlang der Sterkrader Straße Richtung Norden.

- Von einer Teilnehmerin wird angemerkt, dass Fahrzeuge unrechtmäßig auf den „Gehwegen“ halten würden und somit zum einen den Gehbereich für die zu Fuß Gehenden stark einschränken würden und zum anderen damit auch eine Durchfahrt für die Feuerwehr nicht gewährleistet sei. Sie schlägt vor, die Gehbereiche durch Poller abzugrenzen und damit ein Parken unmöglich zu machen.
- In Bezug auf die Sterkrader Straße wird noch einmal die Unübersichtlichkeit der Straßen- bzw. Gehwegführung sowie der Parkplatzmarkierung betont,

weshalb besonders für den Fußverkehr unübersichtliche Situationen entstehen würden. Der Straßenraum ist so aufgeteilt und gestaltet, als müsse sich der Fußverkehr dem Kfz-Verkehr unterordnen, obwohl es sich um einen verkehrsberuhigten Bereich handle. Die Gehwegbreite werde zudem teilweise durch Aufsteller und Auslagen der Geschäfte verringert.

- Auch der Zustand, sowie die Platzierung und Ausrichtung einiger Bänke wird von Teilnehmenden bemängelt. Zum einen seien sie nicht gepflegt und zum anderen lade die Ausrichtung zu Häuserwänden nicht zur Nutzung ein.
- Die Teilnehmenden berichten, dass eine autofreie Gestaltung des Bereiches bereits im Gespräch war. Eine Person äußert die Befürchtung, dass bei der Einrichtung einer Fußgängerzone und dem damit verbundenen Ausschluss des Kfz-Verkehrs, ein Umsatzeinbruch des Einzelhandels zu erwarten sei und aufgrund dessen Leerstand entstehen könne. Von einer anderen Person wird jedoch angemerkt, dass es aktuell kein Problem von Leerstand in Hiesfeld gebe und demnach auch kein flächendeckender Leerstand zu erwarten sei. Aus der Gruppe kommt außerdem die Einschätzung, dass mit dem Wegfall des Kfz-Verkehrs eine Erhöhung der Kaufkraft zu erwarten sei, da dies andere Beispiele zeigten.
- Frau Wohland fragt die Gruppe, ob sie sich als Kompromisslösung, gegenüber einer Fußgängerzone, vorstellen könnten, wenn einige Kfz-Stellplätze entfallen würden. Man könnte zum Beispiel nur auf einer Seite das Parken einrichten und den Straßenquerschnitt dadurch verändern, dass ein Längsparken eingerichtet wird. Dadurch könnte dem Fußverkehr mehr Platz eingeräumt werden und die Parkbegrenzungssteine könnten ebenfalls entfallen. Dies trifft bei den Teilnehmenden auf Zustimmung und wird insgesamt als guter Kompromiss eingeschätzt. Es wird allerdings angemerkt, dass auch hier die Verkehrsströme untersucht werden müssten, um zu identifizieren, wieso die Menschen sich in diesem Bereich mit dem Pkw fortbewegen.
- Frau Wohland ergänzt, dass durch eine Sperrung für den Kfz-Verkehr eine Verlagerung der Verkehrsströme zu erwarten sei. Auf Grund dessen sei zu überprüfen, ob die anderen Straßen den Verkehr aufnehmen könnten. Mit der

Einrichtung einer Fußgängerzone sei insgesamt ein Verkehrsmodell notwendig, um zu analysieren, um welche Verkehre es sich handele.

- Die Teilnehmenden geben an, dass sie in Hiesfeld die Menge an Stellplätzen insgesamt als hoch ansehen und daher auch mit dem Entfall einiger Stellplätze keine Parkplatznot entstünde. Besonders mit dem Jahnplatz sei ein großes Angebot vorhanden.

Abbildung 24: Straßenraumaufteilung Sterkrader Straße, verkehrsberuhigter Bereich



Quelle: Planersocietät



Quelle: Stadt Dinslaken

Station 8: Jahnplatz

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit wurde Station 7 übersprungen und der Weg abgekürzt. Somit machten sich die Teilnehmenden auf den Weg zum Jahnplatz, welcher Station 8 darstellt.

- Frau Wohland legt zunächst das Problem der unübersichtlichen Gestaltung des Parkplatzes, insbesondere im Bereich der Ein- und Ausfahrten dar. Die Teilnehmer*innen stimmen dem zu und wünschen sich eine deutlichere Kennzeichnung dieser. Insgesamt sei eine Kennzeichnung der Stellplätze oder der Fahrbahn von Nöten, damit sich auch der Fußverkehr sicher fortbewegen kann.
- Frau Wohland fragt die Gruppe nach ihrer Einschätzung zur Aufenthaltsqualität und einer generellen attraktiveren Gestaltung des Platzes. Hier wird der Wunsch geäußert, den Jahnplatz anders zu nutzen, beispielsweise für einen

Feierabendmarkt. Aktuell werde er primär als Parkplatz genutzt und donnerstags finde zusätzlich der Wochenmarkt statt. Auch wird über einen Trinkwasserbrunnen diskutiert, allerdings weisen andere Teilnehmende darauf hin, dass ein installierter Brunnen an der Wassermühle in der Vergangenheit durch Vandalismus zerstört wurde. Andere Teilnehmende diskutierten darüber, dem Platz nicht mehr Aufenthaltsqualität zu geben, sondern ihn ganz explizit nur als Parkplatz zu sehen und entsprechend zu gestalten. Hierbei ist eine eindeutige Abgrenzung zwischen Parkplatz und angrenzenden Flächen entscheidend.

- Außerdem wird von den Teilnehmenden besonders der enge Bereich vor dem Bürgerbüro hervorgehoben, in dem es regelmäßig zu einer Schlange wartender Menschen komme. Hier wünschen sich die Teilnehmenden Sitzmöglichkeiten.
- Frau Wohland fragt im Anschluss nach der Querungssituation auf der Hohlstraße. Diese sei besonders aufgrund der Ein- und Ausfahrten unübersichtlich. Ein Teilnehmer kritisiert, dass es wenig Grün gebe und schlägt vor, die Ein- und Ausfahrten durch das Aufstellen von Bänken und Anlegen von Pflanzbeeten besser sichtbar zu machen. Andere Teilnehmende äußern hier jedoch erneut die Angst vor Vandalismus.
- Ein Teilnehmer der Begehung macht den Vorschlag, mit einer Universität für die Platzgestaltung in Kontakt zu treten. Bachelor- oder Masterabsolvent*innen könnten beispielsweise ihre Abschlussarbeit mit der Erstellung eines Entwurfes gemeinsam mit der Stadt Dinslaken schreiben.
- Abschließend weist Frau Wohland die Gruppe auf die Möglichkeit des Einsatzes mobiler Bänke und anderer mobiler Gestaltungselemente zur Steigerung der Aufenthaltsqualität hin. Diese könnten an Markttagen bewegt werden. Insgesamt wird sich eine attraktivere Gestaltung des Platzes gewünscht, es müsse aber auch berücksichtigt werden, dass ausreichend Platz für den Ablauf des Marktes vorhanden bleiben müsse.

Abbildung 25: Unterschiedliche Pflasterung des Jahnplatzes an einer Ein- bzw. Ausfahrt



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung & Ausblick

Zum Schluss dankt Frau Wohland den Anwesenden für ihre Teilnahme und Wortbeiträge und fragt noch einmal nach Themen und Wünschen, die bei den Teilnehmenden offengeblieben sind. Da keine Wünsche genannt werden, verweist sie auf die 2. Begehung am 17.09.2024. um 17 Uhr im Stadtteil Averbruch, wo unter anderem die Themen Schulen und Elterntaxis im Fokus stehen werden und lädt dazu herzlich ein. Anschließend verabschiedet sie die Anwesenden. Auch der Leiter der Stabsstelle Stadtentwicklung, Alexandro Hugenberg, verabschiedet die Teilnehmenden mit einem Dank.

6.3 2. Begehung

Ort: Averbruch, Dinslaken

Datum: 17.09.2024

Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr

Anwesende: ca. 40 Personen

Begrüßung

Am 17.09.2024 um 17 Uhr fand die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks Nordrhein-Westfalen in Dinslaken im Averbruch statt. Die Begehung startete an der Averbruchschule an der Rosenstraße 47. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus etwa 40 Personen zusammen: sechs Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, unter anderem ein Mitarbeitender der Stabstelle Stadtentwicklung Kai Dunkerbeck, fünf Vertreter der Politik, Bürger*innen, Mitglieder von Vereinen und Initiativen, darunter fünf Mitarbeitende der Averbruchschule, sowie Mitarbeitende der Planersocietät.

Abbildung 26: Routenverlauf der 2. Begehung in Averbruch (ca. 2,3 km)



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Einleitend begrüßte Lara Wohland von der Planersocietät die Teilnehmenden und stellt sich vor. Anschließend stellt sie das Büro kurz vor und führte in das Thema der Fußverkehrs-Checks ein. Zusätzlich weist sie darauf hin, dass auch Kai Dunkerbeck, Mitarbeiter in der Stabstelle Stadtentwicklung bei der Stadt Dinslaken, anwesend ist. Daran anknüpfend erläutert sie den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Zum Hintergrund des Routenverlaufs erläutert sie, dass die Route im Rahmen der Auftaktveranstaltung mit den Teilnehmenden, darunter unter anderem Vertreter*innen von Interessierten sowie Mitarbeitende der Verwaltung, diskutiert wurde. Zudem diene die Begehung dazu, exemplarisch Problemstellen aufzugreifen, die sich auch in anderen Räumen und Ortsteilen wiederfinden und deren Maßnahmenvorschläge sich auch auf diese übertragen ließen. Frau Wohland verweist zusätzlich auf die Dokumentation der Diskussion durch Protokoll und Fotos.

Abbildung 27: Hinweisschild zu Fußverkehrs-Checks und Start des Fußverkehrschecks an der Averbuchschule



Quelle: Planersocietät

Start: Averbuchschule

Die Teilnehmenden bleiben nach der Einführung direkt an der Averbuchschule stehen und beginnen die Diskussion.

- Frau Wohland fragt die Teilnehmenden zunächst nach ihrem Gefühl und ihren Eindrücken an dieser Stelle. Es wird berichtet, dass an der Averbuchschule eine angespannte Verkehrssituation besteht, die sowohl Anwohnende, Eltern als auch die Schulleitung betrifft. Besonders morgens und zu den Zeiten, wenn die Schüler*innen die Schule verlassen, herrscht Chaos. Eine Ursache hierfür ist, dass viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto bis möglichst nah an die Schule fahren, was zu einem erheblichen Verkehrsaufkommen führt.
- Anwohnende wünschen sich weniger parkende Autos in der Nähe der Schule, da diese die Sicht behindern und die Verkehrssicherheit insbesondere für Schulkinder gefährden. Ein weiteres Problem ist das Parken an der Kreuzung Hansestraße. Dort wird regelmäßig in der Kreuzung geparkt, was die Situation weiter verschärft und den Verkehrsfluss behindert.
- Zusätzlich gibt es keinen Fahrradweg entlang der Schule, was zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen führt. Die schmalen Bürgersteige, die zudem teilweise zugewachsen sind, erschweren das sichere Passieren. Vor der Schule fehlt außerdem ein Zebrastreifen, was die Querung besonders für Kinder gefährlich macht. Es wurde festgestellt, dass viele Autos trotz des Tempolimits von 30 km/h zu schnell fahren.
- Während der Stoßzeiten – insbesondere kurz vor 8:00 Uhr sowie um 11:30 Uhr, 13:30 Uhr und 15:00 Uhr – kommt es regelmäßig zu chaotischen Zuständen, die dringend beobachtet und protokolliert werden sollten. Die Schulleitung wies darauf hin, dass es in diesen Zeiten häufig zu Beinaheunfällen kommt, auch wenn glücklicherweise bisher keine schweren Unfälle verzeichnet wurden.
- Daraufhin wurde die Einrichtung einer Schulstraße von der Schulleitung vorgeschlagen und stieß auf große Zustimmung. Lara Wohland erklärte, dass eine Schulstraße einen Bereich um die Schule meint, der für den Autoverkehr zeitweise gesperrt wird, um die Sicherheit der Kinder zu erhöhen. Es wurde jedoch die Sorge

geäußert, dass durch die Sperrung das Problem der Elterntaxis lediglich verlagert wird. Lara Wohland erläuterte daraufhin, wie sogenannte Elternhaltestellen, die etwas weiter von der Schule entfernt eingerichtet werden, dieser Problematik entgegenwirken könnten.

- In einer spontanen Abstimmung sprach sich die Mehrheit der Anwesenden für die Einführung einer Schulstraße aus. Es wurde betont, dass parallel dazu verstärkt auf die Erziehung der Eltern hingewirkt werden muss, um das Verkehrschaos zu verringern und die Sicherheit der Kinder zu gewährleisten.

Abbildung 28: Straßenführung vor dem Eingang der Averbuchschule



Quelle: Planersocietät

1. Station: Kreuzung Rosenstraße / Averbuchstraße

Die Teilnehmenden machen sich nach der Einführung an der Averbuchschule zu der ersten Station, der Kreuzung Rosenstraße / Averbuchstraße, auf.

- Ein zentrales Thema ist hier die gefährliche Verkehrssituation an der Kreuzung nahe der Averbuchschule. Die Kreuzung wurde am Elternabend, der einen Tag zuvor an der Averbuchschule stattgefunden hatte, von vielen als besonders unsicher eingestuft, insbesondere für Schulkinder. Ein wiederkehrendes Problem ist, dass das Tempolimit von 30 km/h an dieser Stelle oft nicht eingehalten wird. Autos fahren häufig viel zu schnell, was die Gefahr für die Kinder erhöht.

- Darüber hinaus gibt es in der Umgebung mehrere unsichere Straßenüberquerungen. Es fehlen sowohl Ampeln als auch Zebrastreifen, die Kindern und anderen Verkehrsteilnehmer*innen eine sichere Querung ermöglichen würden. Eine zusätzliche Belastung stellt eine Baustelle in der Nähe dar, die teilweise als unnötig empfunden wird. Die Baustellenschilder versperren oft den Gehweg, was dazu führt, dass Kinder und Eltern den Weg auf der Straße fortsetzen müssen. Die Zufahrt wird nur sporadisch von Baustellenfahrzeugen genutzt.
- Ein weiteres Problem ist der große Radius der Kreuzung, der die Sicht auf andere Verkehrsteilnehmer*innen erheblich verschlechtert. Diese schlechte Sicht führt häufig zu Verwirrung bei den Kindern, da manche Autos anhalten, aber die Kinder unsicher sind, ob sie die Straße sicher überqueren können. Die Kombination aus der Rechts-vor-Links-Regelung und dem Busverkehr macht die Kreuzung zusätzlich komplex und unübersichtlich.
- Des Weiteren wurde angemerkt, dass Piktogramme auf den Straßen, die zur Verkehrsregelung beitragen sollten, inzwischen stark verblasst sind und dringend erneuert werden müssten. Ein positives Beispiel sind die Smiley-Tafeln, die Autofahrern bei korrekter Geschwindigkeit ein Lächeln anzeigen. Diese Tafeln erweisen sich als hilfreich, da sie die Aufmerksamkeit der Fahrer*innen auf die Geschwindigkeitsbegrenzung lenken. Es wurde beobachtet, dass Kinder ihre Eltern dazu ermahnen, langsamer zu fahren, wenn die Tafeln nicht leuchten.
- Ein weiterer Kritikpunkt ist die fehlende eindeutige Verkehrsführung an der Kreuzung, was zu noch mehr Unsicherheit und potenziell gefährlichen Situationen führt. Die mangelnde Struktur und Übersichtlichkeit erschwert es allen Verkehrsteilnehmer*innen, die Situation richtig einzuschätzen und sich sicher zu verhalten.
- Außerplanmäßiger Halt an der Kreuzung Averbuchstraße/Buchenstraße: Hier müssen die Kinder auf ihrem Weg zur Schule die Straße überqueren, was die Situation besonders heikel macht. In dieser Kreuzung ist die Regelung "Rechts vor Links" oft unklar, sodass es nicht immer eindeutig ist, wer Vorfahrt hat. Dies führt

zu zusätzlichen Unsicherheiten. Darüber hinaus sind viele Radfahrer und Autofahrer unterwegs, wobei letztere häufig zu schnell fahren. Die Fußwege sind zudem sehr schmal, was den sicheren Schulweg der Kinder weiter erschwert.

Abbildung 29: Baustellenbeschilderung auf dem Gehweg und Kreuzungsbereich Rosenstraße/Averbruchstraße



Quelle: Planersocietät

Station 2: Nahversorgungsbereich: Sparkasse, Bäckerei

Die Route führt weiter entlang der Averbruchstraße in Richtung des Nahversorgungsbereich an der Buchenstraße.

- Im Kernbereich von Averbruch, der kein klassischer Versammlungspunkt ist, aber oft zum Einkaufen genutzt wird, steht die zukünftige Gestaltung des Platzes zur Diskussion. Unter den Teilnehmenden herrschen gemischte Meinungen darüber, wie man den Platz beleben könnte, um mehr Menschen anzuziehen.
- Besonders kontrovers wird das Thema der Parkplätze vor dem Bäcker diskutiert. Viele Teilnehmende sprechen sich dafür aus, die Parkplätze vor dem Bäcker zu entfernen und stattdessen die Parkplätze des angrenzenden Netto zu nutzen. Eine Person ist jedoch der Meinung, dass der Parkplatz vor dem Bäcker bestehen bleiben sollte, um das direkte Parken vor dem Geschäft zu ermöglichen. Die Meinungen hierzu sind unterschiedlich.

Abbildung 30: Teilnehmende vor dem Bäcker des Nahversorgungsbereichs



Quelle: Planersocietät

Station 3: Kreuzung Buchenstraße/Weststraße/Hasenstraße

Die Gruppe geht weiter entlang der Buchenstraße und versammelt sich an der Kreuzung Buchenstraße/Weststraße/Hasenstraße.

- An dieser Kreuzung wird wiederholt angemerkt, dass in ganz Averburch die Kreuzungsbereiche ausgerundet sind, was zu schlechten Sichtbeziehungen führt und die Sicherheit, besonders für Schulkinder, beeinträchtigt. Eine mögliche Maßnahme zur Verbesserung der Situation wäre der Einsatz von Lotsen, die die Kinder sicher über die Kreuzungen begleiten und auf ihrem Weg zur Schule unterstützen könnten, da dieser Weg häufig genutzt wird.
- In der Vergangenheit sollte ein Teil der Hasenstraße bereits restauriert werden, doch aufgrund einer Petition der Anwohnenden, die sich finanziell an der Maßnahme hätten beteiligen müssen, wurde die Restaurierung abgewendet. Aktuell bleibt die Begradigung des Weges, insbesondere im Hinblick auf Barrierefreiheit, ein weiterhin diskutiertes Thema.

Abbildung 31: Teilnehmende laufen aus dem Kreuzungsbereich in die Hasenstraße



Quelle: Planersocietät

Station 4: Kreuzung Hasenstraße/Rosenstraße

Die Route führt weiter über die Hasenstraße bis zum Kreuzungsbereich mit der Rosenstraße.

- In der Diskussion wurde von den anwesenden Teilnehmenden mehrfach betont, dass die Situation an der Kreuzung vor Schulbeginn besonders kritisch ist. Eltern parken häufig in den Kreuzungsbereichen und auf den Bürgersteigen, teils in zweiter Reihe, was von mehreren Teilnehmenden als untragbar beschrieben wurde.
- Es wurde angemerkt, dass dies die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt, insbesondere für Kinder, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren möchten. Viele Eltern schicken ihre Kinder bewusst einen längeren Weg, um diese gefährliche Kreuzung zu umgehen.
- Eine Teilnehmerin wies darauf hin, dass die Kinder durch die parkenden Autos die Kreuzung nicht überblicken können und im Gegenzug auch leicht übersehen werden.

- Ein Vorschlag aus der Runde war, die Hasenstraße zu einer Einbahnstraße zu machen, um das Verkehrschaos zu entschärfen. Es wurde auch diskutiert, dass eine Einbahnstraße (Hasenstraße) und die potenzielle Einrichtung einer Schulstraße (Rosenstraße) gut aufeinander abgestimmt werden müssten, damit der Verkehr nicht vollständig zum Erliegen kommt. Dies wurde von verschiedenen Teilnehmenden bekräftigt, da die Gefahr besteht, dass ansonsten der Verkehr noch weiter verlagert wird.
- Mehrere Teilnehmende äußerten Bedenken, dass die Gehwege in der Hasenstraße, die an manchen Stellen nur 60 cm breit sind, ein großes Problem darstellen.

Abbildung 32: Kreuzungsbereich und zugeparkter Gehweg in der Hasenstraße



Quelle: Planersocietät

- Auf dem Weg zum Punkt 5 wurde auf Höhe der Kreuzung Hasenstraße / Adlerstraße von den anwesenden Teilnehmenden berichtet, dass dort häufig im Kreuzungsbereich geparkt wird, obwohl dies verboten ist. Dies führt zu einer weiteren Gefährdung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die Schüler*innen. Die Gehwege in diesem Bereich sind zudem zu schmal, was die Situation zusätzlich verschärft.
- Lara Wohland stellte in diesem Zusammenhang beispielhaft die Schulwegpläne vor, die gut für Dinslaken erstellt werden könnten, um die Sicherheit für die Kinder

zu erhöhen. Die Teilnehmenden waren sich einig, dass es dringend mehr Verkehrserziehung benötigt, damit die Kinder sicherer zur Schule kommen können.

- Ein weiteres Problem, das angesprochen wurde, ist das Fehlen von Bordsteinabsenkungen, die für die Barrierefreiheit unerlässlich sind.

Abbildung 33: Parken im Kreuzungsbereich



Quelle: Planersocietät

- Die anwesenden Teilnehmenden hoben in der Kreuzung Hasenstraße/Schloßstraße die Problematik der sehr engen Fuß- und Radwege hervor, die die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen beeinträchtigen. Zudem sind viele Bürgersteige bewachsen, was die Situation weiter verschärft, und das Passieren erschwert.
- Ein weiteres kritisches Thema, das in diesem Zusammenhang angesprochen wurde, ist, dass die Regelung "Rechts vor Links" häufig nicht beachtet wird, was zu gefährlichen Situationen führen kann. Dies trägt dazu bei, dass es oft zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt. Die Teilnehmenden forderten eine Verbesserung der Infrastruktur an dieser Kreuzung, um diese Gefahren zu verringern und einen sicheren Verkehrsraum für alle zu schaffen.

Abbildung 34: Bewachsene Gehwege an der Schloßstraße



Quelle: Planersocietät

Station 5: Brücke über die Emscher (Einmündung Hirschstraße)

Die nächste Station ist die Brücke, die über die Emscher führt.

- Die anwesenden Teilnehmenden brachten zur Sprache, dass Radfahrer häufig gezwungen sind, auf die Straße auszuweichen, um sicher auf die andere Straßenseite zu gelangen. Diese Situation wurde von mehreren Personen als gefährlich eingestuft, da sie das Risiko für alle Verkehrsteilnehmer*innen erheblich erhöht. Um diese Gefahrenstelle zu entschärfen, wurde der Vorschlag unterbreitet, eine Bedarfsampel einzurichten, die die Sicherheit beim Überqueren der Straße verbessern könnte.
- Ein zentrales Anliegen der Teilnehmenden war auch, dass viele PKW sich nicht an das Tempolimit von 30 km/h halten, was die Gefährdung zusätzlich verstärkt. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass einige Kinder aus dem Wohngebiet hinter der Emscher kommen, wodurch die Notwendigkeit von Ampeln und/oder Zebrastreifen umso wichtiger wird, um das sichere Queren der Straße zu gewährleisten. Die Teilnehmenden forderten eindringlich Maßnahmen, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere für die Kinder, zu erhöhen.

Abbildung 35: Bewachsene Gehwege an der Schloßstraße



Quelle: Planersocietät

Station 6: Ampel Schloßstraße

Die Route führt entlang der Schloßstraße bis zur Ampel vor dem Kreuzungsbereich Schloßstraße/Averbruchstraße/Am Pollenkamp.

- Die anwesenden Teilnehmenden merkten an, dass die Ampelanlage grundsätzlich funktioniert.
- Dennoch wird bei einer grünen Ampel häufig die Regelung "Rechts vor Links" missachtet, da die Kreuzung direkt hinter der Ampel beginnt. Dies führt dazu, dass Autofahrer die Kreuzung fälschlicherweise als Vorfahrtstraße wahrnehmen. Infolgedessen werden Kinder, die die Straße überqueren möchten, noch schneller übersehen.
- Die Teilnehmenden forderten eine bessere Aufklärung und möglicherweise zusätzliche Verkehrszeichen, um die Verkehrssicherheit an dieser Stelle zu erhöhen und das Bewusstsein für die richtige Vorfahrtregelung zu schärfen.

Abbildung 36: Ampelanlage an der Schloßstraße mit Kreuzungsbereich im Hintergrund



Quelle: Planersocietät

Station 7: Kita Karl-Leisner-Straße

Von der Schulstraße aus bogen die Teilnehmenden ab und gelangten über einen Pfad auf die Karl-Leisner-Straße. Dort versammelte man sich vor der Kita.

- Die anwesenden Teilnehmenden hoben das große Parkproblem in der Umgebung der Kita hervor, da Eltern häufig kreuz und quer parken. Diese unordentliche Parkweise führt zu gefährlichen Situationen, insbesondere wenn es um Wendemanöver und rückwärts fahrende Autos geht.
- Viele Teilnehmende wiesen darauf hin, dass an dieser Stelle eigentlich Schrittgeschwindigkeit herrschen sollte, sich jedoch niemand daran hält.
- Ein Vorschlag aus der Runde war, die Parkplätze vor der Kita ausschließlich für Mitarbeiter*innen zu reservieren, um die Situation zu entschärfen.

- Außerdem wurde betont, dass außerhalb der markierten Parkflächen eigentlich nicht geparkt werden darf. Die Teilnehmenden forderten eine Kombination aus positiver Motivation, wie beispielsweise Anreizen für korrektes Parkverhalten, sowie Sanktionierungen für diejenigen, die gegen die Regeln verstoßen, um die Verkehrssicherheit in diesem Bereich zu erhöhen.

Abbildung 37: Parkplatz auf dem Grundstück der Kita und Parkplätze in der Karl-Leisner-Straße



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung & Ausblick

Zum Schluss erkundigte sich Frau Wohland noch einmal nach Themen und Wünschen, die bei den Teilnehmenden offengeblieben sind. Ein Teilnehmender wies darauf hin, dass die Straßenlaternen im Averbruch insgesamt zu dunkel eingestellt seien. Im Anschluss verabschiedete sich Lara Wohland von den Anwesenden und bedankte sich herzlich für die Teilnahme und die wertvollen Wortbeiträge.

6.4 Abschluss-Workshop

Ort: Rathaus Dinslaken, Saal Agen

Datum: 07.11.2024

Uhrzeit: 17:00-19:00

Anwesende: 12 Personen

Der Abschluss-Workshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2024 in Dinslaken fand am 7. November 2024 um 17.00 Uhr im Saal Agen im Dinslakener Rathaus statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 12 Personen zusammen: Vertretende der kommunalen Verwaltung und Politik, interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Begrüßung durch Alexandro Hugenberg (Leiter der Stabsstelle Stadtentwicklung der Stadt Dinslaken)

Herr Hugenberg begrüßt die Teilnehmenden zum Abschluss-Workshop. Er verweist auf die Bedeutung des Fußverkehrs in Dinslaken und die vielen Anregungen und Hinweise während der beiden Begehungen, auf deren Grundlage nun Maßnahmen entwickelt worden sind und die gemeinsam diskutiert werden sollen.

Vorstellung der Ziele des Fußverkehrs-Checks durch Frank Merten (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Herr Merten stellt das Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie die Ziele und Bausteine des Fußverkehrs-Checks kurz vor, der sich aus dem Auftakt-Workshop, zwei Begehungen, dem Abschluss-Workshop sowie der abschließenden Dokumentation zusammensetzt.

Rückblick auf den Fußverkehrs-Check und Vorstellung der Handlungsfelder und Maßnahmen durch Lara Wohland (Planersocietät)

Daran anknüpfend stellt Frau Wohland einige Impressionen aus dem Auftakt-Workshop sowie den beiden vorausgegangenen Begehungen in Dinslaken vor und gibt einen Rückblick auf die wichtigsten Diskussionspunkte.

Frau Wohland macht vor der Vorstellung von Maßnahmenvorschlägen deutlich, dass eine Umsetzung von unterschiedlichen Faktoren abhängig ist und daher in den meisten Fällen nur ein sukzessiver Prozess anhand von Priorisierungen möglich sei. Sowohl finanzielle als auch personelle Ressourcen wie auch rechtliche Fragestellungen können eine Maßnahmenumsetzung beeinflussen.

Anschließend geht sie auf die jeweiligen Problematiken und Ziele zur Verbesserung des Fußverkehrs der einzelnen Handlungsfelder Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität ein. Darauf aufbauend stellt sie anhand von ausgewählten Mängel- und Problemstellen entlang der Routen der beiden Begehungen exemplarisch Maßnahmenempfehlungen mit Beispielen aus anderen Kommunen vor. Bei diesen steht der Übertragungscharakter im Fokus.

Rückfragen und Diskussion

Der Abschlussworkshop sollte dazu dienen, noch einmal mit den Beteiligten in den Austausch zu kommen und vorgeschlagene Maßnahmen gemeinsam zu reflektieren. Nachdem jeweils ein Handlungsfeld mit den exemplarischen Maßnahmenvorschlägen vorgestellt wurde, lädt Frau Wohland daher die Teilnehmenden zu Rückfragen und zur Diskussion ein. Themenfelder, die nachfolgend nicht aufgegriffen werden, wurden von den Teilnehmenden ohne Diskussionen bestätigt. Aus dem Austausch mit den Teilnehmenden sind folgende Beiträge zusammengefasst hervorgegangen:

Barrierefreiheit

A1 – Gehwege anpassen

- Bei zu schmalen Gehwegen sollte geprüft werden, ob ein einseitiger breiter Gehweg möglich sei.
- Zusätzlich sollten auch Oberflächenschäden (z.B. Wurzelaufbrüche) beseitigt werden.

A2 – Hindernisfreie Gehwege – Grünschnitt

- Generell solle seitens der Stadt früher gehandelt werden, wenn privater Grünbewuchs den öffentlichen Raum behindere.

A5 – Barrierefreie Elemente

- Die Umsetzung des Poller-Erlasses könnte zu einer weiteren Verringerung von Absperreinrichtungen beitragen.

Querungen

B4 Querungshilfe (Schlossstraße Höhe Emscher)

- Es wird hinterfragt, ob an dieser Stelle die Fahrbahnbreite überhaupt für die Herstellung einer Verkehrsinsel ausreichen würde.
- Zudem kommt auch die Frage auf, ob der Neubau einer Mittelinsel an dieser Stelle nicht zu teuer sei, da dort kaum Fußverkehr vorherrsche.
- Als Alternative wird das Anbringen von Verkehrsschildern mit „Achtung Kinder“ oder „Achtung Fußverkehr“ vorgeschlagen.
- Abweichend davon erläutert ein Teilnehmer, dass die Geschwindigkeiten dort aufgrund der Geradlinigkeit der Straße häufig erhöht seien und eine Mittelinsel dazu beitragen könnte, den Kfz-Verkehr zum Abbremsen zu zwingen. Zudem wird angemerkt, dass die Strecke bis zur Hasenstraße ausreichen könne, um erneut zu beschleunigen.
- Um die potenzielle Mittelinsel für Kinder noch sicherer zu gestalten, wird die Installation eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) vorgeschlagen.

Verkehrssicherheit

C1 – Verkehrsberuhigter Bereich (Dorfkern Hiesfeld)

- Die Teilnehmenden äußern unterschiedliche Meinungen zum Verkehrsberuhigten Bereich der Sterkrader Straße. Ein Teilnehmer kann sich vorstellen, dass sich eine abschnittsweise Einrichtung einer Fußgängerzone auf der Sterkrader Straße durchaus positiv auswirken könne, sowohl auf die Kaufkraft als auch auf die Attraktivität.

- Ein anderer Teilnehmer möchte den Verkehrsberuhigten Bereich beibehalten, so wie er ist und keine Fußgängerzone. Die Möglichkeit, einige Stellplätze zu entfernen oder umzuwandeln, findet er wiederum umsetzbar.
- Ergänzend wird eingebracht, dass mit dem Jahnplatz eine Vielzahl von Stellplatzmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr bestehen würden. Ein mehrstufiger Rückbau könnte für mehr Akzeptanz bei den Autofahrenden sorgen. Zum Beispiel könnten vorerst nur 3 Parkplätze entfallen und diese durch temporäre Sitzmöglichkeiten verschönert werden.
- Der Vorschlag, alles wieder wie vor 40 Jahren umzubauen (HVS und Gehwege) wird von einem weiteren Teilnehmer gemacht.
- Insgesamt wird die Möglichkeit eines Verkehrsversuchs positiv bewertet. Im Vorfeld sollte man aber wissenschaftliche Ergebnisse aus anderen vergleichbaren Städten zu Rate ziehen. So könnte man evtl. Mehraufwand einsparen.
- Zudem könnte eine Neueinteilung der Flächen durch mehr Raum für den Fußverkehr zur Attraktivitätssteigerung beitragen. Eine größere Attraktivität für den Fußverkehr kann am Ende auch eine größere Kaufkraft bedeuten.
- Der Raum für den Fußverkehr auf der Sterkrader Straße sollte zukünftig attraktiver und für den Kfz-Verkehr unattraktiver gestaltet werden.

C2 – Geschwindigkeitseinhaltung

- Es wird noch einmal hervorgehoben, dass auf der Schloßstraße aufgrund des geradlinigen Verlaufs der Fahrbahn und auch der Fahrbahnbreite die Geschwindigkeitsbegrenzung häufig nicht eingehalten werde.

C3 – Beachtung der Vorfahrtsregelungen

- Auf der Schloßstraße bestehen mehrere Kreuzungen mit Rechts-vor-Links-Regelung, die häufig erst spät erkannt werden, daher sollte dort unbedingt gehandelt werden.

C4 – Schulstraße

- Es wird angemerkt, dass ein Verdrängungseffekt der Fahrzeuge entstehen könne, wenn die Eltern nicht mehr in die Straße hereinfahren dürften. Das Problem könnte somit nur verlagert werden.
- Übertragbarkeit nach Verkehrsversuch auf andere Schulen wird positiv hervorgehoben.
- Frau Wohland merkt an, dass weitere Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements Berücksichtigung finden müssen.

Aufenthaltsqualität

D2 – Ortskern Averbuch aufwerten

- Wird generell als sehr positiv angesehen, aber die Eigentumsverhältnisse müssen geklärt werden.
- ggf. können Kooperationen mit der Bäckerei eingegangen werden.

D3 – Umgestaltung Jahnplatz

- ergänzend wird erläutert, dass die Vorfahrtsregelung rund um den Jahnplatz häufig nicht eindeutig sei, besonders an den Knotenpunktbereichen.
- eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung der Barrierefreiheit am Kiosk könnte die Installation eines Handlaufs an den Treppen sein.
- Zudem wird erläutert, dass die Toiletten nicht immer zugänglich seien und es generell in Dinslaken an ausreichend öffentlichen Toilettenmöglichkeiten fehle.

Ausblick über das weitere Vorgehen (Planersocietät, Stadt Dinslaken) und Verabschiedung

Im Anschluss an die Diskussion erläutert Frau Wohland, dass im Nachgang der Veranstaltung die Maßnahmen gemeinsam mit der Verwaltung finalisiert und priorisiert werden. Abschließend werden die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks in einen Abschlussbericht, welcher im 1. Quartal 2025 erscheinen wird, überführt. Die Ergebnisse sollen anschließend im politischen Gremium vorgestellt werden.

Herr Hugenberg bedankt sich bei den Anwesenden für die rege Teilnahme und spricht einen besonderen Dank an die Mitarbeiter der Stadtverwaltung aus. Zudem freue er sich auf

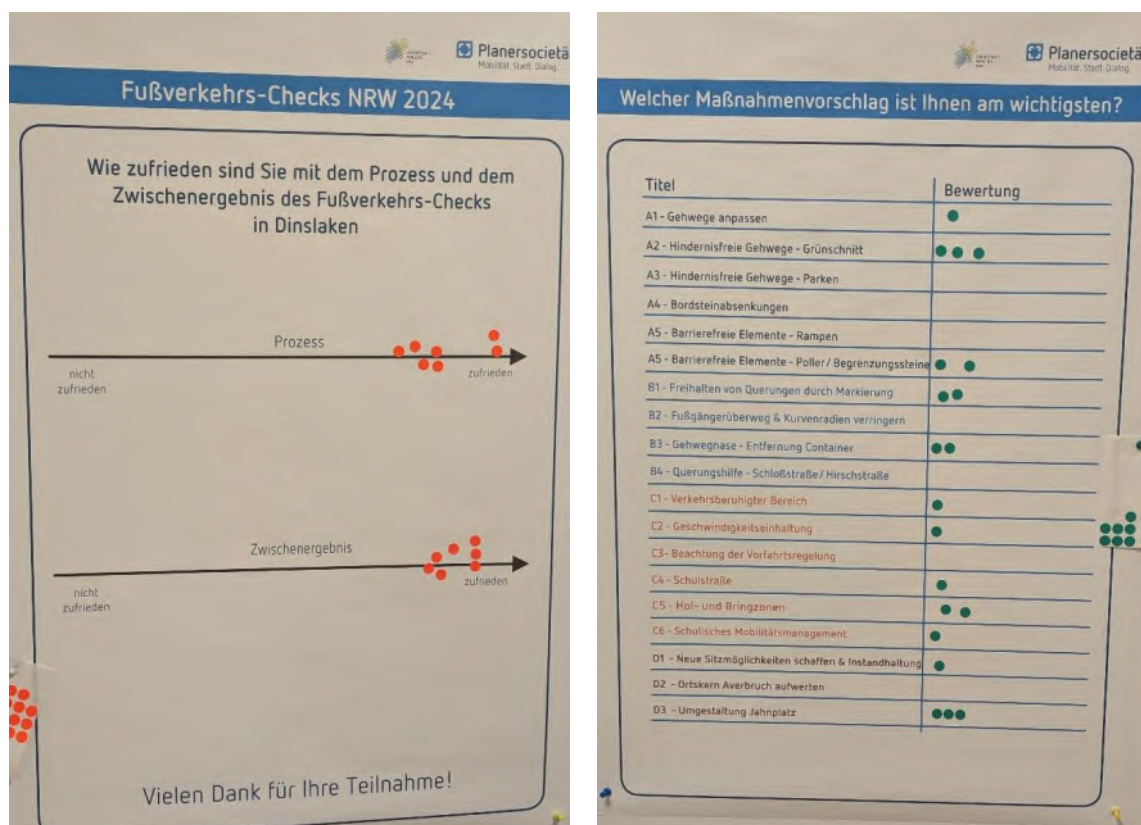
das endgültige Ergebnis und die Möglichkeiten, etwas für den Fußverkehr in Dinslaken zu verbessern. Abschließend verabschiedet er sich bei den Teilnehmenden.

Beim Rausgehen haben die Beteiligten die Möglichkeit, die Maßnahmenvorschläge zu priorisieren und den Prozess zu bewerten.

In Abbildung 1 ist zu erkennen, dass die Teilnehmenden mit dem Prozess und Zwischenergebnis überwiegend zufrieden sind. Als priorisierte Maßnahmen werden mit jeweils 3 Stimmen die hindernisfreien Gehwege bzgl. des Grünschnitts und die Umgestaltung des Jahnplatzes bewertet.

Jeweils 2 Stimmen erhielten die Poller und Begrenzungssteine, das Freihalten von Querungen durch Markierungen, das Einrichten einer Gehwegnase sowie die Hol- und Bringzonen.

Abbildung 38: Maßnahmen-Priorisierung und Prozess-Bewertung der Teilnehmenden des Workshops



Quelle: Planersocietät

7 Quellenverzeichnis

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

ADAC 2020 – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.: ADAC Stiftung sorgt für Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen, 2020. Verfügbar unter: <https://presse.adac.de/meldungen/adac-stiftung/adac-stiftung/adac-stiftung-sorgt-fuer-verkehrssicherheit-von-kindern-und-jugendlichen.html>.

ADAC 2022 – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.: Elternhaltestellen für Grundschulen. München, 2022

BASt 2019– Bundesanstalt für Straßenwesen: Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2019.

DIMR 2018 – Deutsches Institut für Menschenrechte: Selbstbestimmt unterwegs in Berlin – Bericht zur Mobilität von Menschen mit Behinderungen aus menschenrechtlicher Perspektive. Berlin, 2018.

DIN 32981 2018: Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) – Anforderungen. Berlin, 2018.

DIN 32984 2023: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin, 2023.

FGSV 1993 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS). Köln, 1993.

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

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

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

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

FGSV 2015 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Köln, 2015.

FUSS e.V. 2015 – Fachverband Fußverkehr Deutschland: Querbuch. Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin, 2015.

Ingenieurbüro Helmert (2020): Mobilitätsbefragung 2020 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Dinslaken. Aachen, 2020.

IVM – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (2013): Schulisches Mobilitätsmanagement – Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche; Handbuch für die kommunale Praxis. Schriftenreihe der ivm | Nr. 2. Frankfurt am Main, 2013.

Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V. (2024): Wettbewerb „Zu Fuss zur Schule“ 2024. Verfügbar unter: <https://www.landesverkehrswacht-nrw.de/wettbewerb-zu-fuss-zur-Schule/>

StVO 2013 – Straßenverkehrs-Ordnung. Berlin, 2013.

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

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

VwV-StVO 2001 – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. Berlin, 2013.

ZNM 2024 – Zukunftsnetz Mobilität NRW: Rechtssichere Umsetzung von „Schulstraßen“ in NRW. Verfügbar unter: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/schulstrassen-in-nrw