

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2022

Stadt Dormagen

Abschlussbericht

im Auftrag des
Zukunftsnetz Mobilität NRW



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



Köln, im März 2023

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2022

Stadt Dormagen

Zukunftsnetz Mobilität NRW,
Rhein-Ruhr

Geschäftsstelle
Glockengasse 37 - 39
50667 Köln
www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

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

Planungsbüro VIA eG

Marsportengasse 6
D-50667 Köln
Tel. 0221 / 789 527-20
Fax 0221 / 789 527-99
Mail viakoeln@viakoeln.de
www.viakoeln.de

Bearbeitet durch:
Andrea Fromberg
Kathrin Krienke
Dominik Kerl
Joel Kruber

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

2. März 2023

Inhaltsverzeichnis

1	Zielsetzung	8
2	Ausgangslage in Dormagen	12
3	Veranstaltungen in Dormagen	15
3.1	Interner Starter-Termin	15
3.2	Auftakt-Workshop	19
3.3	Erste Begehung	23
3.4	Zweite Begehung	23
3.5	Abschluss-Workshop	27
4	Maßnahmenempfehlungen	29
4.1	Verkehrssicherheit	29
4.2	Barrierefreiheit der Fußwegebeziehungen	40
4.3	Verbesserung der Wegeverbindungen	51
4.4	Aufenthaltsqualität und Attraktivität	54
4.5	Schulisches Mobilitätsmanagement	65
4.6	Maßnahmenkataster für infrastrukturelle Maßnahmen	70
5	Empfehlungen zur Umsetzung	73
6	Zusammenfassung und Fazit	80
7	Quellen	82

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2022.....	9
Abbildung 1-2:	Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2022	10
Abbildung 1-3:	Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2022	11
Abbildung 2-1:	Ausschnitt aus der Website der Neuß-Grevenbroicher Zeitung/Rheinische Post.....	14
Abbildung 3-1:	Urkundenübergabe in Dormagen.....	15
Abbildung 3-2:	Untersuchungsraum in der Stadt Dormagen	17
Abbildung 3-3:	Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in der Innenstadt in den Jahren 2017 bis Mai 2022	17
Abbildung 3-4:	Verkehrsbelastungsdaten Dormagen.....	18
Abbildung 3-5:	Auftaktveranstaltung in Dormagen.....	19
Abbildung 3-6:	Begehung Route 1	21
Abbildung 3-7:	Begehung Route 2.....	22
Abbildung 3-8:	Pressemitteilung zum Auftaktworkshop	22
Abbildung 3-9:	Eindrücke von der ersten Begehung	23
Abbildung 3-10:	Eindrücke von der zweiten Begehung.....	24
Abbildung 3-11:	Ausschnitt aus der Neuß-Grevenbroicher Zeitung	25
Abbildung 3-12:	Online-Artikel zu den Begehungen	26
Abbildung 3-13:	Info zum Fußverkehrs-Check auf der Internetseite der Stadt Dormagen	28
Abbildung 4-1:	Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in Dormagen.....	29
Abbildung 4-2:	Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern..	30
Abbildung 4-3:	Freilaufende Rechtsabbieger am Knotenpunkt Walhovener Str. / B9.....	31
Abbildung 4-4:	wichtiger Schulweg: ungesicherte Querungsstelle an der Helbüchelstraße.....	33
Abbildung 4-5:	baulich gesicherte Querungsstellen	33

Abbildung 4-6:	Bevorrechtigung von Fuß- und Radverkehr in Detmold	34
Abbildung 4-7:	Fußgänger-Vorrang im Kreisverkehr	35
Abbildung 4-8:	Offensichtlicher zusätzlicher Querungsbedarf in der Florastraße	35
Abbildung 4-9:	autogerechte Flächenverteilung am Knotenpunkt Florastr./Römerstr. (links) und Walhovener Straße / Unter den Hecken	36
Abbildung 4-10:	Musterlösung für einen Minikreisel.....	37
Abbildung 4-11:	Mini-Kreisverkehr am Knotenpunkt Weingartenstr./Krefelder Str. prüfen.....	38
Abbildung 4-12:	Mini-Kreisverkehr am Knotenpunkt Helbüchelstr./Langemarkstr prüfen	38
Abbildung 4-13:	angehobene Gehwegüberfahrt (Musterlösung (links), in Bielefeld (rechts))	39
Abbildung 4-14:	Formen der Mobilitätseinschränkung	40
Abbildung 4-15:	Soll-Gehwegbreiten	41
Abbildung 4-16:	. . . werden oft nicht erreicht.....	42
Abbildung 4-17:	Kfz-Parken vor allem im direkten Umfeld der Knotenpunkte überprüfen	43
Abbildung 4-18:	Barrieren im Straßenraum	43
Abbildung 4-19:	Außengastronomie und Fahrradparken auf Multifunktionsfläche	44
Abbildung 4-20:	nicht benutzungspflichtiger Radweg wird weiter genutzt	45
Abbildung 4-21:	Nicht-barrierefreie Gehwegoberflächen in Dormagen.....	45
Abbildung 4-22:	Gestaltung der Einfahrten auf Gehweghöhe in Engelskirchen-Ründeroth	46
Abbildung 4-23:	Gestalterische Elemente schränken die Barrierefreiheit ein	46
Abbildung 4-24:	nicht barrierefreie Querungsstelle am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Vom-Stein-Straße	47

Abbildung 4-25: Differenzierte Bordhöhen	48
Abbildung 4-26: markierter Sperrpfosten auf Radroute in Engelskirchen (links) und zur Unterbindung illegalen Kfz-Parkens in Dormagen (rechts) .	49
Abbildung 4-27: öffentlich zugängliche Toilette im Rathaus ...	50
Abbildung 4-28: Internetseite mit rollstuhlgerechten Orten	50
Abbildung 4-29: fehlende Nebenanlagen zwingen zu Fuß Gehende auf die Fahrbahn	52
Abbildung 4-30: Wegweisungselement in Leverkusen-Opladen	53
Abbildung 4-31: Fußwegeinszenierung in Lüdenscheid	53
Abbildung 4-32: viel Sorgfalt bei Auswahl und Platzierung der Möblierungselemente gefordert	54
Abbildung 4-33: Eingangstor zur Fußgängerzone Kölner Straße.....	55
Abbildung 4-34: Gefühl der Gefährdung vor der Öffnung (2016) und nach der Öffnung (2017) in der Fußgängerzone in Offenbach a.M.	57
Abbildung 4-35: Zufriedenheit mit den rechtlichen Regelungen in der Fußgängerzone in Offenbach a.M. vor der Öffnung (2016) und nach der Öffnung (2017).....	58
Abbildung 4-36: Regelungen in innerstädtischen Fußgängerzonen	58
Abbildung 4-37: Empirische Ergebnisse zu Rad- und Fußverkehr in der Fußgängerzone Leipzig ..	60
Abbildung 4-38: nachhaltige Kommunikation ist unverzichtbar	61
Abbildung 4-39: Regelungen in Dormagen funktionieren augenscheinlich gut	62
Abbildung 4-40: barrierefreie Bank in Dormagen	63
Abbildung 4-41: Beispiele Sitzgelegenheiten	64
Abbildung 4-42: Stadt-Terrassen des Zukunftsnetz Mobilität NRW	65

Abbildung 4-43: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW	66
Abbildung 4-44: Beschilderungen von Hol- und Bringzonen in Bottrop.....	67
Abbildung 4-45: Walkingbus Treffpunkt und Beschilderung in Castrop-Rauxel.....	68
Abbildung 4-46: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet	69
Abbildung 4-47: Ausschnitt Maßnahmenkataster.....	71
Abbildung 4-48: Maßnahmenposter zur ersten Route.....	72
Abbildung 4-49: Maßnahmenposter zur zweiten Route	72

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1: Ausgangslage in der Stadt Dormagen	13
Tabelle 5-1: Bewertung der Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit	75
Tabelle 5-2: Bewertung der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit	76
Tabelle 5-3: Bewertung der Maßnahmen zur Verbesserung von Attraktivität und Aufenthalt	77

1 Zielsetzung

Bedeutung der Fußverkehrs-Checks

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

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

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

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

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

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

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

Fußverkehrs-Checks in NRW 2022

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

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



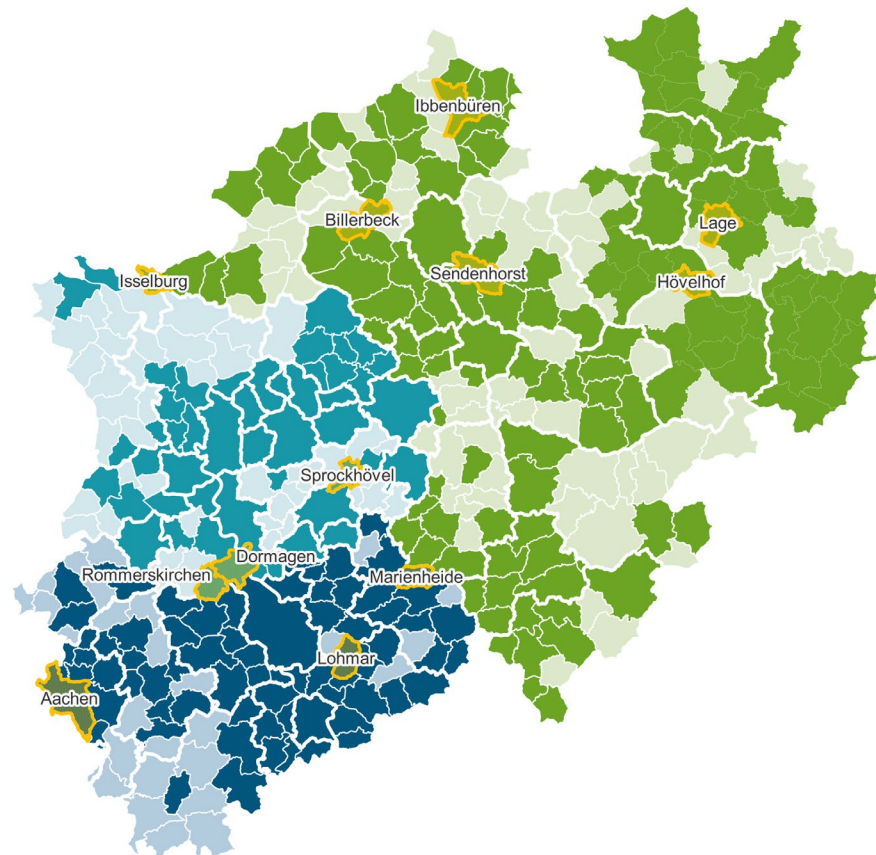
Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus dem Auftaktgespräch 2022

Modellkommunen 2022

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

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

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



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2022

Methodik und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

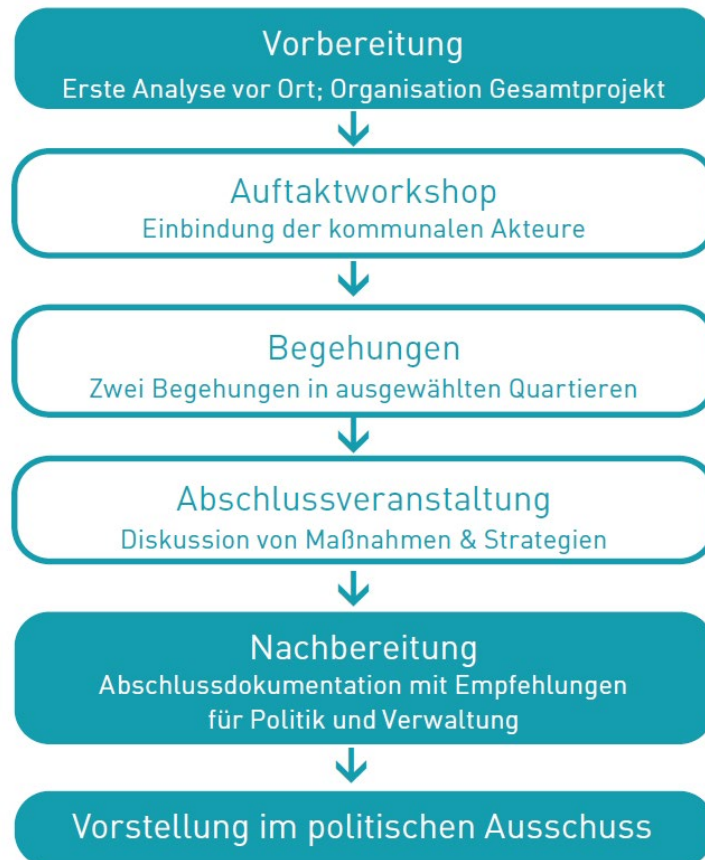
Die Methodik wurde für NRW über den Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks² weitgehend definiert. In jeder Kommune fanden in der Regel sechs Termine statt:

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

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

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

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



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Grafik aus dem Bewerbungsflyer 2022

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

2 Ausgangslage in Dormagen

Die Stadt Dormagen hat als große kreisangehörige Stadt des Rhein-Kreis Neuss 65.500 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand: 31.12.2021). Sie umfasst eine Fläche von 85,5 km².

Bereits seit längerem leitet die Stadt Dormagen eine Neuausrichtung des Mobilitätsverhalten ein. Nach dem ÖPNV und dem Radverkehr soll nun der Fokus stärker auf den Fußverkehr gelegt werden. Die Stadt sieht sich als Aufsteiger in der Fußverkehrsförderung und hat dabei bereits verschiedene Einzelmaßnahmen sowie strukturelle Maßnahmen zur Berücksichtigung des Fußverkehrs angestoßen. So wurden bereits zahlreiche Bushaltestellen barrierefrei umgebaut, Ortsmittelpunkte fußverkehrsfreundlich umgestaltet und wichtige Fußwegeachsen durch Nullabsenkungen und taktilen Leitelementen sowie akustischen Signalen an LSA an die Bedürfnisse des Fußverkehrs angepasst. Mit der Einrichtung einer Stelle im Mobilitätsmanagement verfolgt die Stadt zudem das Ziel der Stärkung des Umweltverbunds und somit auch des Fußverkehrs.

Das Untersuchungsgebiet der Fußverkehrs-Checks konzentriert sich entsprechend der Bewerbung der Stadt Dormagen auf den Stadtkern. Dort stehen insbesondere die Fußwege-Verbindungen von den angrenzenden Wohnvierteln im Norden, Osten und Westen zur Fußgängerzone Kölner Straße im Vordergrund als auch die Schulwegsicherung.

Die folgende Tabelle stellt die Ausgangssituation basierend auf der Bewerbung der Stadt Dormagen dar. Sie gibt unter anderem die vorhandenen Ansätze und bereits durchgeführten Aktivitäten zur Fußverkehrsförderung in der Stadt Dormagen sowie zu den gewünschten thematischen Schwerpunkten der Fußverkehrs-Checks wieder:

Tabelle 2-1: Ausgangslage in der Stadt Dormagen

Basiskennziffern	<ul style="list-style-type: none"> • Einwohner: 64.500 (31.12.2020) • Fläche: 85,5 km²
Entwicklungsstufe Fußverkehrsförderung	<ul style="list-style-type: none"> • 15 % Modal Split (geschätzt) • Aufsteiger-Kommune in der Fußverkehrsförderung
Aktivitäten zum Thema Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • fußgängerfreundliche Umgestaltung von Ortsmittelpunkten • flächendeckender barrierefreier Umbau von Bushaltestellen • Vorgabe „Qualität Fußgängerfreundliche Erschließung“ bei städtebaulichen Wettbewerben • barrierefreie Umgestaltung wichtiger Fußwegeachsen durch Nullabsenkungen, taktile Leitelemente an LSA ,z.B. auf Ostpreußenallee (Hauptwegeachse Seniorenheim)
Verkehrspolitische Zielsetzung / Konzepte zum Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • noch keine zielgerichtete Strategie oder verbindliche Grundsatzbeschlüsse • durch Einrichtung der Stelle des Mobilitätsmanagers soll Umweltverbund weiter gestärkt werden
Motivation zur Teilnahme	<ul style="list-style-type: none"> • noch nicht ausgeschöpfte Potenziale erschließen • Sensibilisierung für Fußförderung als verwaltungsübergreifende Aufgabe • Empfehlungen durch FVC soll Fußförderung in Politik und Verwaltung verstetigen und dauerhaft höheren Stellenwert beschaffen
Thematische Schwerpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Fußwegeverbindungen (Umfeld Fußgängerzone) • Schulwege und Querungen (trennende Wirkung Hauptstraßen) • Barrierefreiheit • Aufenthaltsqualität und Attraktivität (Marktplatz/Marktstraße)
Untersuchungsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtkern
Einbindung der Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Lenkungsreis Mobilität: Mobilitätsmanager, Verkehrsplanung etc. • Vertreter der Fraktionen • Zivilgesellschaftliche Akteure: Seniorenbeirat, Schwerbehinderten/Sehbehindertenvertreter, Schulen, Einzelhandelsvertreter, interessierte Bürgerschaft

Presse und Medienarbeit

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

Einen weiteren Beitrag zum Fußverkehrs-Check in der Stadt Dormagen veröffentlichte z.B. die Neuß-Grevenbroicher Zeitung / Rheinische Post.

Abbildung 2-1: Ausschnitt aus der Website der Neuß-Grevenbroicher Zeitung/Rheinische Post



Quelle: https://rp-online.de/nrw/staedte/dormagen/landesprojekt-in-dormagen-stadt-soll-fussgaenger-freundlich-werden_aid-69002031

3 Veranstaltungen in Dormagen

Die Ansprechpartner für die Fußverkehrs-Checks in der Stadt Dormagen waren Dennis Fels, Mobilitätsmanager aus dem Fachbereich Städttebau sowie Peter Tümmers, Leiter Verkehrsplanung bei den Technischen Betrieben Dormagen.

Am 2. Mai 2022 hat Verkehrsministerin Ina Brandes dem Technischen Beigeordneten Dr. Martin Brans und dem Mobilitätsmanager Dennis Fels persönlich zur Teilnahme am Fußverkehrs-Check 2022 gratuliert und ihnen die Teilnahme-Urkunde übergeben.

Abbildung 3-1: Urkundenübergabe in Dormagen



Quelle: <https://www.dormagen.de/news/hoehere-aufenthaltsqualitaet-nachhaltigere-fortbewegung-dormagen-macht-den-fussverkehrs-check-2022>

3.1 Interner Starter-Termin

Am 18. Mai 2022 fand ein verwaltungsinterner digitaler Startertermin statt. Herr Tümmers und Herr Fels von der Stadt Dormagen, Bereich Verkehrsplanung, begrüßte die Teilnehmenden und bat um eine kurze

Vorstellungsrunde. Er stellte bisher umgesetzte Maßnahmen für die Fußverkehrsförderung vor. Aktuelle Projekte der Kommune sind u.a. der flächendeckende barrierefreie Umbau von Bushaltestellen, Nullabsenkungen an Querungen und die Einrichtung von taktilen Leitsystemen und akustischen Signalen an Lichtsignalanlagen. Außerdem werden die Belange des Fußverkehrs im Lenkungskreis Mobilität und in verschiedenen städtebaulichen Konzepten eingebracht. Herr Fels, Mobilitätsmanager der Stadt Dormagen, betonte die geplante strategische Herangehensweise seitens der Stadt und erläuterte die Inhalte der Bewerbung der Stadt Dormagen auf die Fußverkehrs-Checks.

Herr Hornig, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr und Frau Fromberg, Planungsbüro VIA stellten die Fußverkehrs-Checks in ihren Zielen und in ihrer Methodik vor. Frau Krienke, Planungsbüro VIA erläuterte die ersten Analyseergebnisse: Wichtige Quellen und Ziele, Bushaltestellen und Buslinien sowie Geschwindigkeitszonen sind im Untersuchungsgebiet verortet worden. Auch wurden die Fußgängerunfälle im Untersuchungsgebiet nach Unfallkategorie und -typ analysiert und kartografisch dargestellt.

Die in der Bewerbung genannten möglichen räumlichen Schwerpunkte wurden diskutiert. Man einigte sich, dass der Fokus der Begehung auf dem Stadtkern liegen soll, wobei die Fußwegeachse in den Stadtteil Rheinfeld auch berücksichtigt werden sollte.

Beide Begehungen sollten übertragbare Empfehlungen für andere Stadtviertel in Dormagen ergeben.

Untersuchungsraum

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

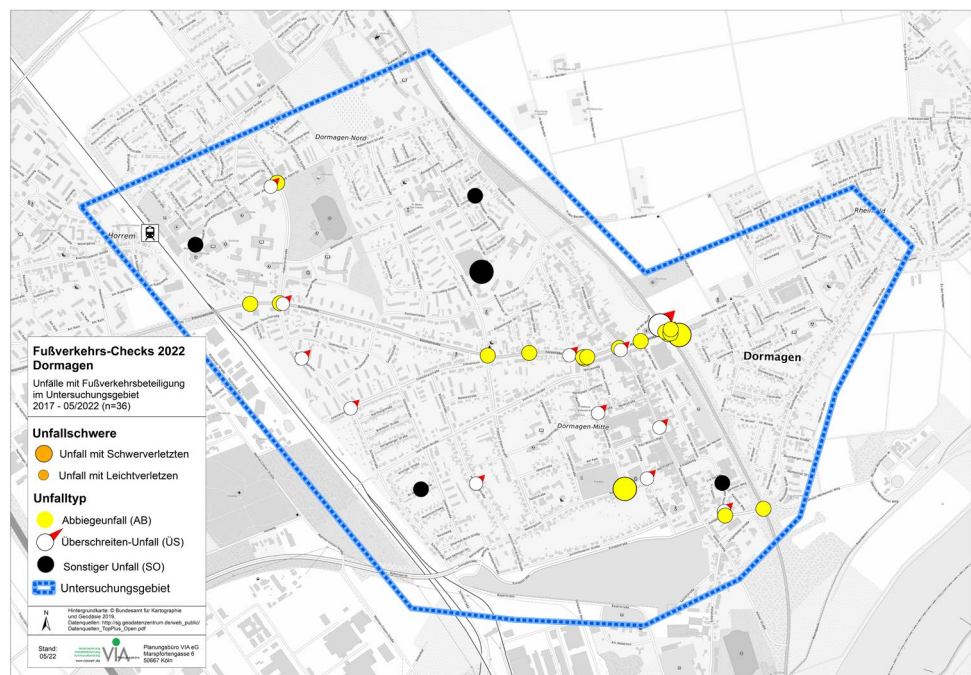
Abbildung 3-2: Untersuchungsraum in der Stadt Dormagen



Unfallanalyse

Zudem sind von der Polizei die Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung aus den Jahren 2017 bis Mai 2022 zur Verfügung gestellt worden. Die Unfälle wurden kartografisch verortet; die folgende Karte zeigt das Ergebnis:

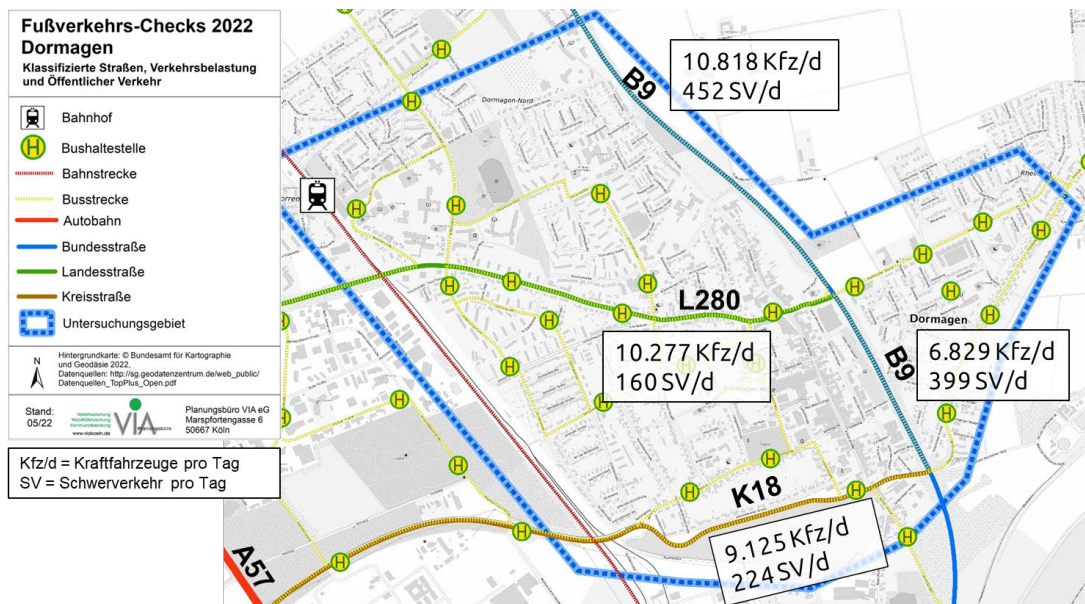
Abbildung 3-3: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in der Innenstadt in den Jahren 2017 bis Mai 2022



Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet 36 Fußverkehrsunfälle in 4,5 Jahren mit Personenschaden polizeilich registriert worden. Einige davon mit Schwerverletzten, die meisten jedoch mit leichtverletzten Personen. Eine Unfallbelegung zeigt sich auf jeden Fall auf der Achse Florastraße / Walhovener Straße (L 280), wobei der Knotenpunkt mit der B 9, aber auch die Knotenpunkte mit der Römerstraße und der Krefelder Straße herausstechen. In Dormagen dominant sind die Abbiegeunfälle und Überschreiten-Unfälle³.

Kartografisch verdeutlicht wurden zudem die vorhandenen Daten zur Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet:

Abbildung 3-4: Verkehrsbelastungsdaten Dormagen



Quelle: Straßen.NRW 2015

Terminplanung

Folgende Termine wurden vereinbart:

- **Auftakt-Workshop:** Mittwoch, 10. August 2022
- **erste Begehung:** Dienstag, 18. Oktober 2022

³ Abbiege-Unfall laut Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko):
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt mit einem, den Vorrang Anderer zu beachtenden Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.
Überschreiten-Unfall laut Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko):
Unfall, der durch einen Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug ausgelöst wurde - sofern das Fahrzeug nicht soeben abgelenkt ist.

- **zweite Begehung:** Mittwoch, 19. Oktober 2022
- **Abschluss-Workshop:** Montag, 14. November 2022.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

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

Dokumentation

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

3.2 Auftakt-Workshop

Herr Erik Lierenfeld, Bürgermeister der Stadt Dormagen begrüßte die Teilnehmenden per Videobotschaft und äußert seine Freude und die Motivation seitens der Verwaltung an der Teilnahme der Fußverkehrs-Checks. Herr Peter Tümmers, Technische Betriebe Dormagen und Herr Dennis Fels, Mobilitätsmanager der Stadt Dormagen begrüßten ebenfalls die Teilnehmenden und stellen die Ziele und die Erwartungen der Stadt Dormagen vor. Ulrich Hornig, Zukunftsnetz Mobilität NRW erläuterte das Gesamtprojekt der Fußverkehrs-Checks. Andrea Fromberg, Dominik Kerl und Kathrin Krienke, Planungsbüro VIA erläuterten erste Analyseergebnisse und präsentierten die Routenvorschläge für die anstehenden Begehungen.

Abbildung 3-5: Auftaktveranstaltung in Dormagen



Nach der Vorstellung des Projekts im Plenum versammelten sich die rund 20 Teilnehmenden an zwei Thementischen. An diesen wurden grundsätzliche Fragen zum Zufußgehen in Dormagen besprochen und die Routen anhand von Karten diskutiert. Auf die Frage, was verbessert werden müsse, damit man gerne bzw. noch lieber zu Fuß gehen würde, kamen folgende Beiträge:

- Verkehrssicherheit erhöhen
- Vereinheitlichung der Gehwegoberflächen und -breiten
- Instandsetzung der Gehwege und Gehwegoberflächen (u.a. Kölner Straße)
- Absenkungen an Querungsstellen
- Ampelschaltungen für zu Fuß Gehende optimieren
- Dominanz des Kfz-Verkehrs reduzieren
 - Kfz-Parken auf Gehwegen ahnden und unterbinden
 - Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren zur Senkung des Lärmpegels (v.a. Florastraße)
 - Schwerverkehr reduzieren
- mehr Sitzgelegenheiten entlang der Wege und an Plätzen
- schattenspendende Elemente für Ruhemöglichkeiten
- Trinkwasserbrunnen einrichten
- Regeleinhaltung und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden.

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

- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr in der Fußgängerzone
- Gemeinsame Rad- und Fußwege führen häufig zu Konflikten
- Radfahrende nutzen auf der Krefelder Straße den Gehweg in Gegenrichtung
- Barrieren auf Nebenanlagen, wie Mülltonnen und Stadtmobiliar
- Sitzgelegenheiten fehlen.

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

- Fußgängerzone Kölner Straße: Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr
- Krefelder Straße: Uneinheitliche Gehwegbreiten und unattraktive Oberfläche

- Krefelder Straße/Weingartenstraße: subjektives Unsicherheitsgefühl, Unfallgefahr, Überprüfung des Kfz-Parkens notwendig
- Marktplatz: Aufenthaltsqualität könnte erhöht werden
- Helbüchelstr./Langemarkstr.: als gefährlich empfundener Knotenpunkt im Schulumfeld
- Castellstraße: Wegebreiten zu schmal, Oberflächen nicht barrierefrei
- Friedrich-Ebert-Straße: gesicherte Querungen zwischen Ueberstr. und Helbüchelstr. sind erwünscht
- Römerstraße: hohe Trennwirkung der Straße

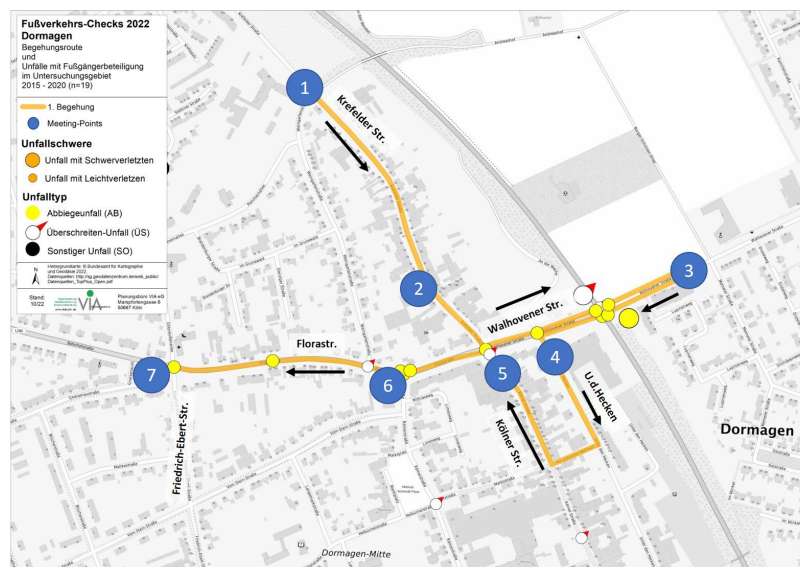
Die vorab erarbeiteten **thematischen Schwerpunkte** wurden weitestgehend in den Beiträgen bestätigt und in der weiteren Bearbeitung verfolgt. Diese sind:

- Schulwegsicherung
- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität und Attraktivität
- Barrierefreiheit
- Stärkung der Fußwege.

Routenvorschläge

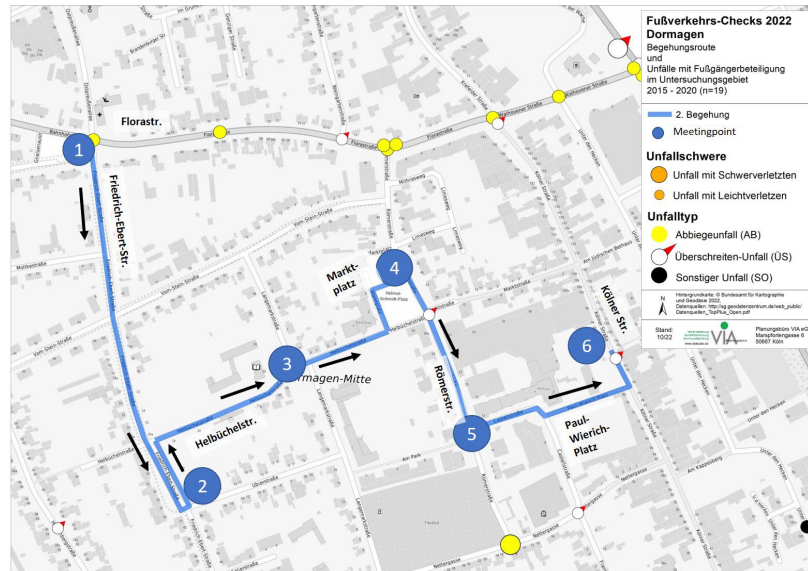
Die Routen für die beiden Begehungen wurden diskutiert und Alternativen oder Ergänzungen vorgeschlagen. Die folgenden Abbildungen zeigen die nach den Anregungen im Auftakt-Workshop modifizierten Routen:

Abbildung 3-6: Begehung Route 1



Für die zweite Begehung wurde folgende Route festgelegt:

Abbildung 3-7: Begehung Route 2



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

Auch über die Internetseite der Stadt Dormagen wurde der Auftaktworkshop kommuniziert.

Abbildung 3-8: Pressemitteilung zum Auftaktworkshop



Quelle: <https://www.dormagen.de/news/stadt-laedt-zur-auftaktveranstaltung-fussverkehrs-check-ein>

3.3 Erste Begehung

An der ersten Begehung mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern nahmen 20 Personen teil. Anhand der im Auftaktworkshop erarbeiteten Anregungen und Mängelmeldungen zum Fußverkehr in der Stadt Dormagen wurden an vorher festgelegten Standorten Zwischenstopps auf der Route eingelegt, an diesen wurden Erfahrungen, Probleme sowie Verbesserungsvorschläge der Bürgerinnen und Bürger ausgetauscht und Lösungen mit der Verwaltung diskutiert.

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

Abbildung 3-9: Eindrücke von der ersten Begehung



3.4 Zweite Begehung

Auch bei der zweiten Begehung wurde an vorher festgelegten Standorten angehalten, um sich über die Problemlagen auszutauschen. An dieser Begehung nahmen 15 Personen teil.

Abbildung 3-10: Eindrücke von der zweiten Begehung



Presse

Über die Begehungen wurde in der lokalen Presse berichtet.

Abbildung 3-11: Ausschnitt aus der Neuß-Grevenbroicher Zeitung

DORMAGEN

ROMMERSKIRCHEN
AMTLICHES MITTEILUNGSBLATT DES RHEIN-KREISES NEUSS

Neuß-Grevenbroicher Zeitung

CDU DORMAGEN
Christdemokraten begehen Jubiläum ohne Feier. Seite D-4

ROMMI
Mehr „I
dem M:

Verbesserungspotenzial für Fußgänger

Laut Fußverkehrs-Check bedarf es in der Dormagener Innenstadt noch an Verbesserung. Unübersichtliche Straßenecken und Kreuzungen mit zu kurzen Grünphasen wurden von den Bürgerinnen und Bürgern kritisiert.

YONKIRA BAYER

DORMAGEN Von der Krefelder Straße über die Walhovener Straße bis hin zu Kölner- und Flossstraße – eine bunt gemischte Gruppe bestehend aus rund 20 Menschen aus Politik, Verwaltung und der Bürgerschaft spazierte am Dienstagmittag durch die Dormagener Innenstadt. Die Begehung war der Teil des Fußverkehrs-Check 2022, im Rahmen dessen geprüft werden soll, an welchen Stellen im Stadtgebiet (Schwerpunkt Innenstadt) Verbesserungsbedarf für Fußgänger besteht. Angeführt wurde die Gruppe von Andrea Fromberg, Verkehrsplanerin des Planungsbüros „VIA“, als Vertreterin der Verwaltung waren außerdem Mobilitätsmanager Tobias Fels und der städtische Verkehrsplaner Peter Tümmers mit von der Partie.

Dass in Dormagen mancherorts Verbesserungsbedarf besteht, stellte sich gleich an der ersten Ecke Krefelder Straße/Wingartenstraße heraus. So waren die Bürgerinnen und Bürger dazu angehalten, Verkehrsplaner In Fromberg und ihrem Team mitzuteilen, was sie als Fußgänger stört. Dem nahm sich zunächst Thomas Schindler an, der die Senioreneinrichtung Augustinus an der Krefelder Straße leitet. „Hier muss was getan werden“, so Schindler. „Die Situation hier ist nicht optimal für die Seniorinnen und Senioren.“ Ein Problem sei die schlechte Führung des Radverkehrs. Auch laut Fromberg gebe es klar einen Konflikt zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr. So sei die „Infrastruktur nicht optimal“, die Frage sei, wie man den Radverkehr erdögig „auf die Straße“ bekomme. „Verkehrsschlicht ist hier alles korrekt, jedoch ist es unübersichtlich. Der Fußweg hier sollte den Fußgängern alleine zur Verfügung stehen.“ Entlang der Krefelder Straße, wird von Seiten der Bürger außerdem angemerkt, würden Teile des Bürgersteiges „regelmäßig als Parkplatz genutzt werden“. Auf dem Weg in Richtung Walhovener Straße weist eine Anwohnerin, zugleich Pflegeperson von Menschen mit Schwerbehinderung, auf dem Weg stehende Fahrradständer hin.

Für Ärger bei den Mitläufern sorgt außerdem die fast fertig umgebaute Kreuzung Walhovener Straße/B9. Auch die Expertin erklärte: „Die Kreuzung ist nicht optimal für den



Eine Gruppe, bestehend aus Anwohnern, Politikern, Verkehrsplanern und städtischen Mitarbeitern, spazierte am Dienstagmittag durch die Innenstadt in Dormagen.



Die Ecke Krefelder Straße/Wingartenstraße ist laut Anwohnern sehr unübersichtlich.



Der Eingang der Kölner Straße ist laut Bürgern sehr zugestellt. Dort soll sich etwas ändern.



Die Ampelanlage an der Kreuzung Walhovener Straße/B9 soll angepasst werden.

beirateter der Stadt Dormagen, merkt an: „Grundsätzlich ist die Beschaffenheit des Bodens der Kölner Straße schwierig für Seniorinnen und Senioren oder aber beispielsweise Menschen mit Behinderung.“ Peter Tümmers erklärt: „Alle diese Punkte sind Teil des integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) und werden in den nächsten Jahren angepasst werden. Es ist einiges geplant.“ Nächster Halt ist die Ecke Römerstraße/Flossstraße, dort fällt Verkehrsplanerin Fromberg, sofort auf, dass nicht alle Übergänge per Ampelanlage miteinander verbunden sind. Auch dies sei Teil des ISEK. In einem anschließenden Gespräch mit der Redaktion teilt Andrea Fromberg mit, dass sie mit dem Ablauf sowie mit der Teilnehmerzahl sehr zufrieden war: „Ich hatte das Gefühl, dass die Anwesenden ganz bestimmte Themen hatten, die ihnen unter den Nägeln brannten.“ Es gebe nun einige Themen, die man konkret angehen wolle. Zum einen seien das die Konflikte Radverkehr-Fußverkehr. Auch im städtischen ISEK wolle man Vorschläge und Verbesserungsoptionen mit einbringen. Ein weiteres wichtiges Thema sei außerdem die Barrierefreiheit. Veränderungen in Dormagen durchzusetzen, sei in Teilen schwierig. „In Dormagen gibt es

INFO
Abschlussveranstaltung mit Workshop

Angebot Der Fußverkehrscheck ist ein Angebot des Zukunftsbüros Mobilität NRW (ZNM). Gefördert wird das Angebot vom Ministerium für Verkehr des Landes NRW.

Termine Ein zweiter Rundgang erfolgte am 19. Oktober. Am 14. November werden die Ergebnisse präsentiert.



Verkehrsplanerin Andrea Fromberg hatte alles im Griff.

Quelle: Neuß-Grevenbroicher Zeitung vom 20.10.2022

Abbildung 3-12: Online-Artikel zu den Begehungen


RP+ Nach Fußverkehrs-Check

Dieses Verbesserungspotenzial gibt es für Fußgänger in Dormagen

Dormagen - Laut Fußverkehrs-Check bedarf es in der Dormagener Innenstadt noch an Verbesserung. Unübersichtliche Straßenecken und Kreuzungen mit zu kurzen Grünphasen wurden von den Bürgerinnen und Bürgern kritisiert.

19.10.2022, 15:44 Uhr - Eine Minute Lesezeit

Kommentieren Merken



So war der Fußgänger-Check in Dormagen

Von Kira Bayer

Von der Krefelder Straße über die Walhovener Straße bis hin zu Kölner- und Florastraße – eine bunt gemischte Gruppe bestehend aus rund 20 Menschen aus Politik, Verwaltung und der Bürgerschaft spazierte am Dienstagnachmittag durch die Dormagener Innenstadt. Die Begehung war der Teil des Fußverkehrs-Check 2022, im Rahmen dessen geprüft werden soll, an welchen Stellen im Stadtgebiet (Schwerpunkt Innenstadt) Verbesserungsbedarf für Fußgänger besteht. Angeführt wurde die Gruppe von Andrea Fromberg, Verkehrsplanerin des Planungsbüro „VIA“, als Vertreter der Verwaltung waren außerdem Mobilitätsmanager Dennis Fels und der städtische Verkehrsplaner Peter

Quelle: RP-Online vom 19.10.2022. https://rp-online.de/nrw/staedte/dormagen/dormagen-fussverkehrs-check-in-der-innenstadt_aid-78414243.

3.5 Abschluss-Workshop

Der Abschluss-Workshop wurde am 14. November 2022 in der Kulturhalle in Dormagen durchgeführt.

Herr Dr. Martin Brans, Technischer Beigeordneter der Stadt Dormagen begrüßte die rund 20 Teilnehmenden und betonte die Relevanz der Fußverkehrs-Checks für die Gesamt-Planungen zur städtischen Mobilität in Dormagen. Frau Fromberg und Frau Krienke, Planungsbüro VIA, stellten die inhaltlichen Schwerpunkte und die Maßnahmenempfehlungen aus den Begehungen der Fußverkehrs-Checks in Dormagen vor.

Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden

Nach der Vorstellung des Projekts im Plenum versammelten sich die Teilnehmenden erneut an zwei Thementischen. An diesen konnten die Teilnehmenden zu den Maßnahmenkarten der jeweiligen Routen in Dormagen-Innenstadt Rückfragen stellen und einzelne Maßnahmen diskutieren. In wesentlichen Teilen sahen sie ihre Anregungen aufgenommen. Folgende Punkte wurden intensiver diskutiert:

- Krefelder Straße / Weingartenstraße: Die Empfehlung, die Krefelder Straße als Fahrradstraße / Kfz-Verkehr frei und den Knotenpunkt mit der Weingartenstraße in einen Kreisverkehr umzugestalten, wurde von den meisten Teilnehmenden sehr positiv aufgenommen. Diskutiert wurde vor allem über die Notwendigkeit, auf der Brücke über die B 9 Anlieger- und landwirtschaftlichen Verkehr weiterhin zuzulassen.
- Kölner Straße: Hier wurde die Empfehlung positiv aufgenommen, die Fußgängerzone weiterhin zumindest zeitweise für den Radverkehr zu öffnen.

In Kapitel 4.4 des vorliegenden Berichts werden aktuelle Forschungsergebnisse zur Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr dokumentiert und eine Empfehlung für Dormagen gegeben.

- Die Sicherung der Schulwege und schulisches Mobilitätsmanagement sollen intensiviert werden. In diesem Zusammenhang sollen auch die infrastrukturellen Maßnahmenvorschläge um den Friedrich-Ebert-Platz, die Helbüchelstraße und die Langenmarkstraße geprüft werden.

Abbildung 3-13: Info zum Fußverkehrs-Check auf der Internetseite der Stadt Dormagen



„Fußverkehrs-Check“: Stadt lädt zu Abschlussveranstaltung ein

7. Nov 2022

Der „Fußverkehrs-Check NRW“ geht in die finale Phase. Nach einer erfolgreichen Auftaktveranstaltung im August und zwei Rundgängen durch die Innenstadt vor wenigen Wochen findet am Montag, 14. November, um 18 Uhr die Abschlussveranstaltung in der Kulturhalle statt. Zusammen mit dem Planungsbüro VIA, das den Prozess eng begleitet, wird die Stadt in diesem Rahmen erste Erkenntnisse aus den beiden Begehungen vorstellen und ein vorläufiges Fazit ziehen. Zudem werden bereits erste Vorschläge präsentiert, die anschließend mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort in einer Art Workshop diskutiert werden.

Quelle: <https://www.dormagen.de/news/fussverkehrs-check-stadt-laedt-zu-abschlussveranstaltung-ein>, abgerufen am 28.12.2022

4 Maßnahmenempfehlungen

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

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



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

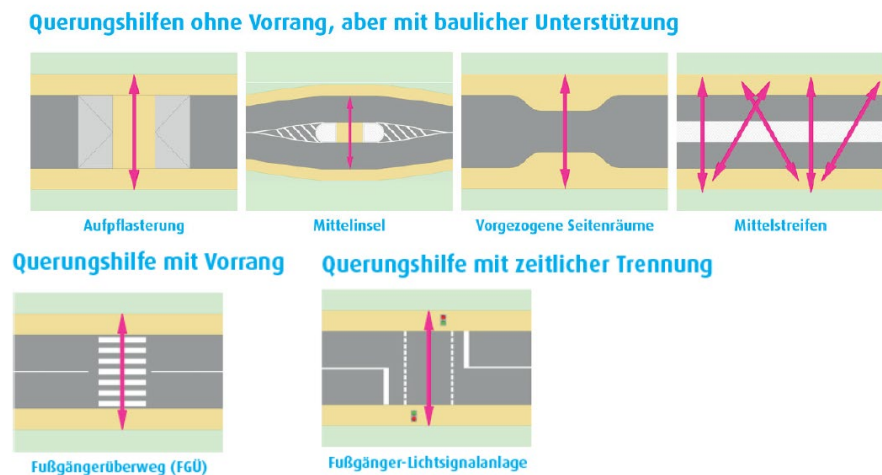
4.1 Verkehrssicherheit

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

Querungen optimieren

Je nach Erfordernis (z.B. in Abhängigkeit von den gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Anzahl der zu Fuß Gehenden, der Breite der Fahrbahn) gibt es sowohl bauliche als auch markierungstechnische Möglichkeiten, eine Querungsstelle mit oder ohne Vorrang für zu Fuß Gehende zu sichern.

Abbildung 4-2: Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern



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

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

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

- Es sollte geprüft werden, ob eine konfliktfreie Phase für Fußgängergrün eingerichtet werden kann oder zu Fuß Gehende zumindest einen Vorlauf erhalten können.
- Die Grünphasen für zu Fuß Gehende sollten mit den Räumzeiten ausreichend lang bemessen sein, so dass auch langsamere mobilitätseingeschränkte Menschen in einem Zug ausreichend sicher die Straße überqueren können.
- An den Lichtsignalanlagen soll es eine Grünzeit für zu Fuß Gehende mit jedem Ampelumlauf geben. LSA-Grün nur auf Anforderung („Bettelampeln“) sollten vermieden werden.
- Mittelinseln müssen ausreichend groß dimensioniert werden (mindestens 2,50 m x 4,00 m), um dem größeren Platzbedarf für Mobilitätseingeschränkte (Kinderwagen, Rollstuhl) und Radfahrende/Sonderfahrzeuge wie Lastenräder, etc. gerecht zu werden.
- 3-Sinne-Prinzip: Querungsstellen an Lichtsignalanlagen sollen zusätzlich zur visuellen Anzeige grundsätzlich auch mit taktilen und akustischen Leitsystemen ausgestattet sein.

Fußverkehrssichere und -freundliche Lichtsignalanlagen

Freie Rechts-Abbiege-Fahrs Spuren stellen immer eine Gefahr für querende zu Fuß Gehende dar. Die Notwendigkeit eines freien Rechts-Abbiegers sollte geprüft werden und ggf. zurückgebaut oder in die Lichtsignalanlage integriert werden.

Einige Lichtsignalanlagen in Dormagen sind bereits fußgängerfreundlich entsprechend den Empfehlungen gestaltet, es sollte geprüft werden, ob weitere optimiert werden können.

Dies wurde auf den Begehungen vor allem am Knotenpunkt Walhovener Straße / B 9 diskutiert. Hier fühlten sich die Teilnehmenden durch die hohe Verkehrsbelastung, die (immer noch) zu kurzen Grünzeiten sowie die freilaufenden Rechtsabbiegefahrstreifen gefährdet. Eine fußverkehrsfreundliche Lösung wäre eine Einbindung der freilaufenden Rechtsabbieger in die Signalisierung, um den querenden Fußverkehr zu schützen und die Abbiegegeschwindigkeiten der Kfz zu senken; dieser Maßnahmenvorschlag sollte mit Straßen.NRW diskutiert werden.

Abbildung 4-3: Freilaufende Rechtsabbieger am Knotenpunkt Walhovener Str. / B9



Es gab weitere LSA-geregelte Knotenpunkte auf den Begehungsrouten, die nach den heutigen Standards nicht barrierefrei sind, wie z.B. der Knotenpunkt Florastraße / Friedrich-Ebert-Straße. Hier fehlen die akustischen Signale und die vorhandenen taktilen Elemente sind nicht mehr auf dem heutigen Stand der Technik. Der Knotenpunkt sollte demnach barrierefrei umgebaut werden. Zudem sollte die Streuscheibe an der LSA in der Nebenanlage ausgetauscht werden und nur für den Fußverkehr gelten, da Radfahrende, die den Knoten von der Friedrich-Ebert-Straße kommend in Richtung Ostpreußenallee in der Fahrbahnführung passieren, nicht mehr in der LSA für die Nebenanlagen berücksichtigt werden sollten.

Fußgängerüberweg

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

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

In NRW sind die Einsatzbereiche durch einen Ministerialerlass großzügiger geregelt als in anderen Bundesländern und bieten gegenüber den Richtlinien für Fußgängerüberwege (R FGÜ) mehr Spielräume.⁴ Diese Spielräume können und sollten demnach gerade in NRW auch genutzt werden. Die R FGÜ von 2001 sollen nach der Verkehrskonferenz von April 2021 grundsätzlich überarbeitet werden – mit dem Ziel, dass mit Fußgängerüberwegen nicht nur auf Gefahrenlagen reagiert werden soll, sondern sie für den Fußverkehr auch an ungefährlichen Stellen förderlich werden können. Eine Neufassung der Richtlinien könnte die Anordnung von Fußgängerüberwegen demnach in den Bundesländern harmonisieren und insgesamt vereinfachen helfen.

Auf den beiden Begehungsrouten gab es zwei Knotenpunkte mit FGÜ, die vorbildlich gestaltet waren:

- Am Knotenpunkt Helbüchelstraße / Römerstraße / Marktstraße am Marktplatz sind FGÜ in allen Knotenpunktarmen mit Kfz-Verkehr markiert
- Auf der Castellstraße im Übergang zum Paul-Wierich-Platz ist ebenfalls ein sehr breiter FGÜ markiert.

Alle FGÜ sind nicht unfallauffällig.

In den Begehungen gab es den Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Helbüchelstraße, für den die Prüfung eines FGÜ im Zuge der Schulwegsicherung empfohlen wird. Die für den Schulweg wichtige

⁴ Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Ministerialerlass zur Neufassung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgänger-überwegen“ (R-FGÜ 2001). Düsseldorf 2002, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1

Querungsstelle ist heute ungesichert und die Teilnehmenden berichten, dass sich die Schulkinder hier sehr unsicher fühlen.

Abbildung 4-4: wichtiger Schulweg: ungesicherte Querungsstelle an der Helbüchelstraße



Beide Abschnitte der Helbüchelstraße sollten durchgängig als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden, damit zu Fuß Gehende ein gleichberechtigtes Aufenthaltsrecht auf der Fahrbahn bekommen, und die Querungsstelle könnte verengt, angehoben und mit einem FGÜ gesichert werden.

Hierfür gibt es Beispiele, wie die folgenden Fotos zeigen, wobei auf dem linken Foto eine baulich angehobene Querungsstelle in Euskirchen und auf dem rechten ein baulich angehobener FGÜ in Dormagen auf der Straße Unter den Hecken zu sehen ist.

Abbildung 4-5: baulich gesicherte Querungsstellen



Möglich ist zudem, auch den Radverkehr in die Bevorrechtigung einzubinden, wie folgendes Foto aus Detmold zeigt:

Abbildung 4-6: Bevorrechtigung von Fuß- und Radverkehr in Detmold



Am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Helbüchelstraße sollten diese Varianten geprüft werden und vor allem im Hinblick auf eine Sicherung des Fußverkehrs auf dem Schulweg eingebunden werden.

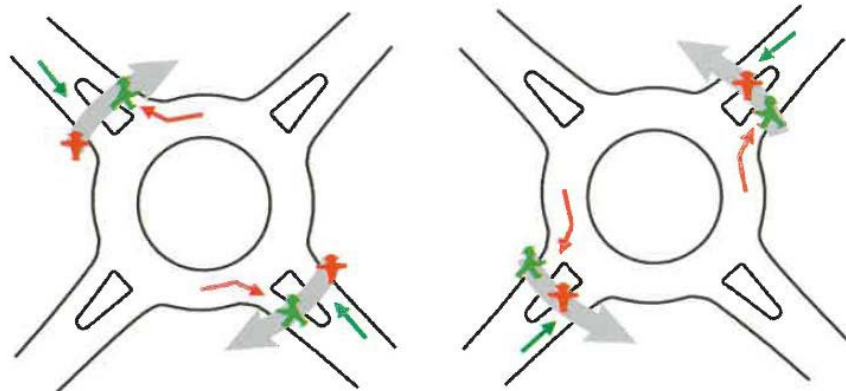
**Knotenpunktbau:
Kreisverkehr**

FGÜ nehmen zudem eine herausragende Bedeutung an innerörtlichen Kreisverkehren ein. FGÜ am Kreisverkehr regeln nicht nur eindeutig den Vorrang von Fußgängern an allen Zu- und Abfahrten, sondern machen den Fußverkehr zudem deutlich sichtbar und reduzieren die gefährlichen Kfz-Geschwindigkeiten im Kreis noch einmal deutlich. Sie sind gerade für die Schulwegsicherung unabdingbar. Aus diesem Grund sollten alle Querungen an einem innerörtlichen Kreisverkehrsplatz mit FGÜ ausgestattet werden, was den Vorgaben der eingeführten Regelwerke in NRW entspricht.⁵

Die Markierung von FGÜ an innerörtlichen Kreisverkehren vereinfacht zudem ganz entscheidend die Vorfahrtsregeln, denn kaum einem Verkehrsteilnehmer ist bekannt, dass zu Fuß Gehende Vorrang vor Fahrzeugen haben, die den Kreisverkehr verlassen, aber eine Wartepflicht vor Fahrzeugen, die in den Kreisverkehr einfahren:

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06). Seite 117. Köln, 2006
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Seite 21. Köln, 2006

Abbildung 4-7: Fußgänger-Vorrang im Kreisverkehr



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

Auf den beiden Begehungsrouten in Dormagen waren keine Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze ausgestaltet, doch gibt es aus Sicht der Gutachter einige Knotenpunkte, die für einen Umbau in einen Kreisverkehr infrage kämen.

So ist der Knotenpunkt Florastraße / Römerstraße im Bestand nicht fußverkehrsfreundlich gestaltet und fällt auch durch mehrere Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung auf: durch linksabbiegende Kfz werden zu Fuß Gehende gefährdet („feindliches Fußverkehrs-Grün“). Im Osten des Knotenpunkts an der Bushaltestelle fehlt eine Querungsmöglichkeit, die Trampelpfade zeigen dies ganz offensichtlich an:

Abbildung 4-8: Offensichtlicher zusätzlicher Querungsbedarf in der Florastraße



Ein Umbau in einen Kreisverkehr würde dem Fußverkehr hier an allen Knotenpunktarmen Vorrang einräumen. Dies würde außerdem die gefährtere Kfz-Geschwindigkeit reduzieren und eine Flächenumverteilung durch Wegfall der Linksabbiegefahrstreifen ermöglichen

zugunsten der Attraktivierung der Nebenanlagen und der Begrünung der Straße. Radverkehr könnte vrs! im Mischverkehr mit den Kfz auf der Fahrbahn geführt werden.

Analog zum Knotenpunkt Florastraße / Römerstraße könnte auch der Knotenpunkt Walhovener Straße / Unter den Hecken für einen Umbau in einen Kreisverkehrsplatz geprüft werden, denn auch hier nehmen die Kfz-Verkehrsflächen unverhältnismäßig viel Fläche ein und lassen für die Nebenanlagen nur Restflächen übrig. Damit könnten die beiden Kreisverkehre den inneren Stadtkern einrahmen und würden die Kfz-Geschwindigkeiten derart verringern, so dass am zentralen Knotenpunkt Walhovener Straße / Krefelder Straße / Kölner Straße ein Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 als Höchstgeschwindigkeit möglich würde. Durch die Verringerung der Flächen für den Kfz-Verkehr und die Geschwindigkeitsreduzierung wird insgesamt die Situation für den Fußverkehr, aber auch für den Radverkehr sicherer und komfortabler und es ergeben sich völlig neue Gestaltungsperspektiven auch im Hinblick auf eine Begrünung der Straßenräume.

Abbildung 4-9: autogerechte Flächenverteilung am Knotenpunkt Florastr./Römerstr. (links) und Walhovener Straße / Unter den Hecken



Darüber hinaus sollte die Stadt Dormagen in Abstimmung mit Straßen.NRW prüfen, ob der Knotenpunkt Walhovener Straße/B9 zumindest perspektivisch ein innerörtlicher Knotenpunkt werden kann. Damit könnte der Stadtteil Rheinfeldern an den Stadtkern deutlich besser angebunden werden, denn ein Umbau in einen innerörtlichen Kreisverkehrsplatz könnte die städtebauliche Situation deutlich aufwerten und möglicherweise auch die Verkehrssicherheit zumindest für die Nahmobilität an dieser Stelle optimieren.

der gesamten Krefelder Straße von der Walhovener Straße bis zur B 9 empfohlen. Da auf der Krefelder Straße bereits heute Tempo 30 angeordnet ist, ändert sich für Kfz nur, dass Rad und Kfz auf der Fahrbahn gleichberechtigt sind und Radfahrenden das Nebeneinanderfahren erlaubt ist. In Fahrradstraßen sollten immer Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Kfz und in den Einfahrten das StVO VZ 244 übergroß markiert sowie die Knotenpunkte gesichert werden, was mit dem Umbau in einen Mini-Kreisverkehr gegeben wäre.

Abbildung 4-11: Mini-Kreisverkehr am Knotenpunkt Weingartenstr./Krefelder Str. prüfen



Auch der Knotenpunkt Helbüchelstraße / Langemarkstraße wird für einen Umbau in einen Minikreislauf empfohlen. Der Verkehr direkt vor der Schule verläuft laut den Teilnehmenden "chaotisch". Hier kommt zu Schulstart und -endzeiten Elterntaxi-, Bus- und Kfz-Verkehr sowie Rad- und Fußverkehr gebündelt vor der Schule zusammen. Die Vorfahrtsregelung ist vielen nicht klar, an den Knotenpunktarmen wünschen sich die Teilnehmenden optimierte und barrierefreien Quermöglichkeiten.

Abbildung 4-12: Mini-Kreisverkehr am Knotenpunkt Helbüchelstr./Langemarkstr prüfen



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

- Fußverkehrsquerungsstellen sollten intuitiv und eindeutig erkennbar sein und den Wunschwegen des Fußverkehrs entsprechen (umwegefreie, direkte Wegeführung)
- Fußverkehrsquerungsstellen sollten so angelegt sein, dass eine maximale Nutzung gewährleistet ist und die Straße nicht an anderer Stelle überquert wird
- die Sicht darf nicht durch Bepflanzung, Parkmöglichkeiten, Zäune oder andere Barrieren behindert werden (frei einsehbare Sichtdreiecke)
- der gegenseitige Sichtkontakt zwischen zu Fuß Gehenden und Kraftfahrzeugfahrenden muss gewährleistet sein
- die Aufstellflächen für wartende Fußgänger müssen ausreichend sein.

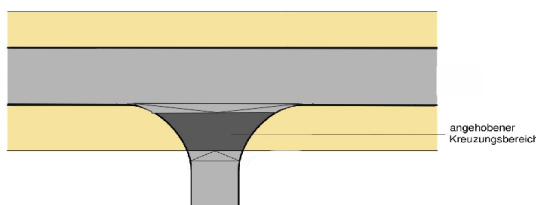
Gehwegüberfahrt und Aufpflasterung

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

Die Querung der Friedrich-Ebert-Straße auf der Höhe der Helbüchelstraße ist bislang ungesichert, gehört jedoch zu einer relevanten Schulwegachse. An dieser Stelle sollte eine Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs geprüft werden (siehe Ausführungen zu den Empfehlungen FGÜ).

An der Einfahrt der Castellstraße würde durch eine Gehwegüberfahrt querender Fußverkehr gesichert werden, indem die einfahrenden Kfz verlangsamt würden.

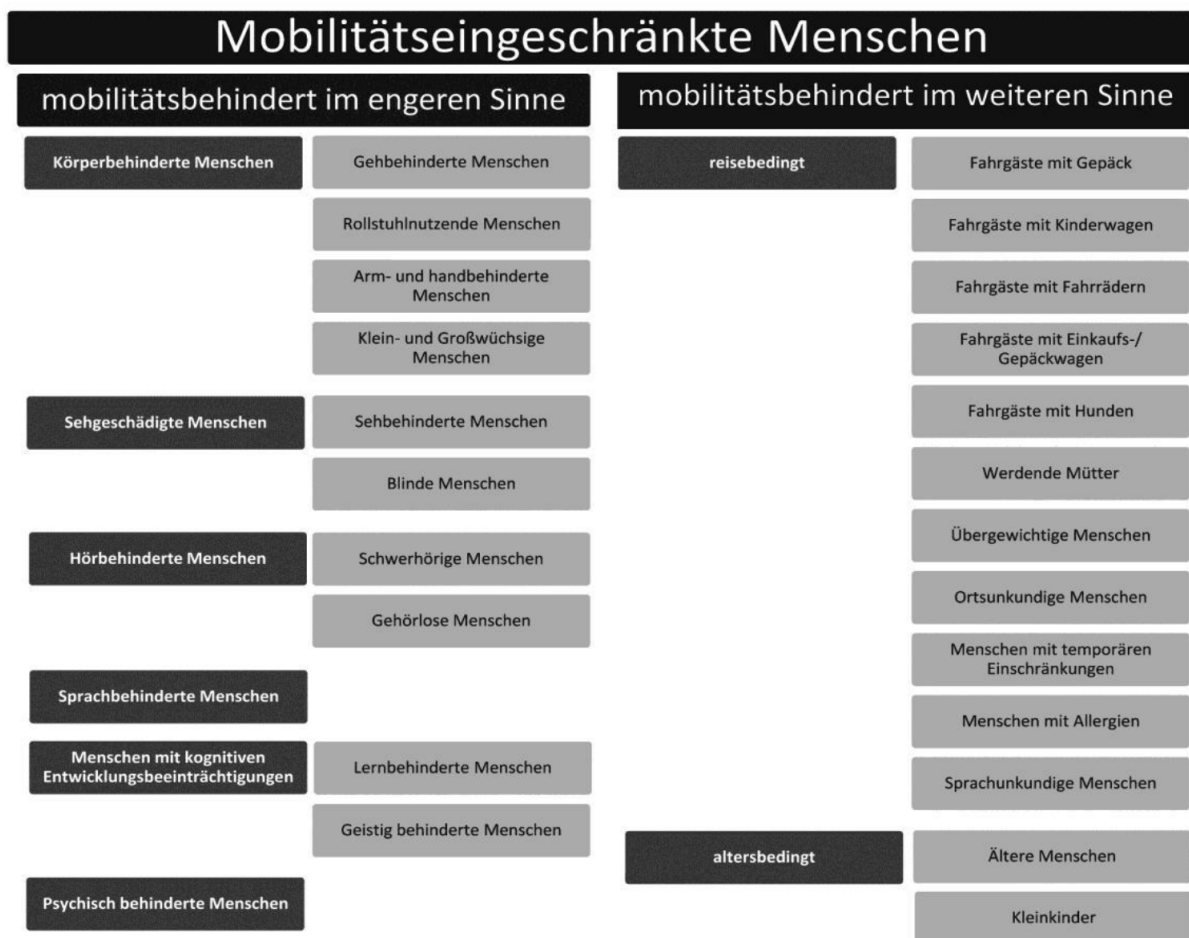
Abbildung 4-13: angehobene Gehwegüberfahrt (Musterlösung (links), in Bielefeld (rechts))



4.2 Barrierefreiheit der Fußwegebeziehungen

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

Abbildung 4-14: Formen der Mobilitätseinschränkung



Quelle: FGSV: H BVA

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

Zeitgerechtigkeit

Im vorigen Kapitel sind bereits Hinweise gegeben worden, wie Zeitgerechtigkeit für zu Fuß Gehende vor allem an Lichtsignalanlagen und Querungsstellen mit Vorrang (FGÜ) erwirkt werden kann. Lange Rot- und kurze Grünphasen an Lichtsignalanlagen sind für viele mobilitätseingeschränkte Personen nicht nur ärgerlich und unbequem, sondern stellen mitunter eine „echte“ Einschränkung der Mobilität dar, wenn

z.B. Gehhilfen genutzt werden müssen. Es sollte selbstverständlich sein, dass LSA-Umläufe so ausgerichtet werden, dass sie auch für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar sind.

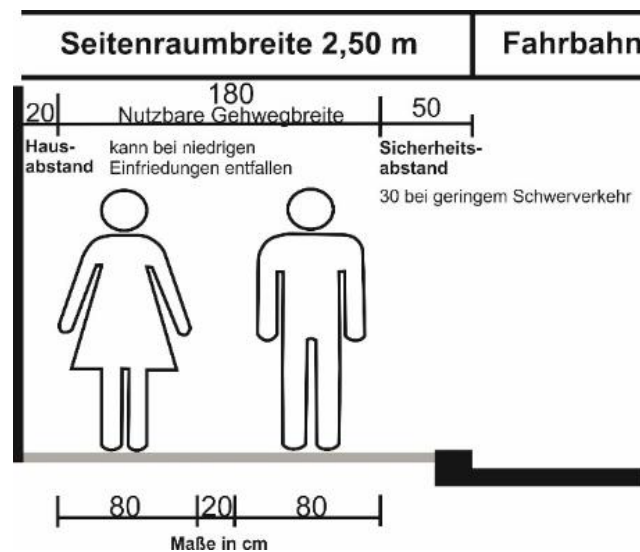
Flächengerechtigkeit

Das Thema Flächengerechtigkeit spielt wie die Zeitgerechtigkeit im Fußverkehr eine relevante Rolle. Viele Verkehrsräume sind auf eine komfortable Nutzung mit dem Kfz ausgelegt. Aufgrund von räumlich begrenzten Straßenbreiten leidet darunter meist der Fuß- und Radverkehr. Zu schmale Nebenanlagen, (illegal) parkende Kfz und weitere Barrieren schränken das sichere und komfortable zu Fuß Gehen vor allem für Mobilitätseingeschränkte ein.

Gehwegbreiten

Die nutzbare Gehwegbreite soll grundsätzlich mindestens 1,80 m betragen und vom Parken freigehalten werden. Nach den RASSt 06⁶, den H BVA⁷ und den EFA⁸ entspricht dies im Regelfall (Wohnstraße mit Hauswand und fließenden Verkehr) einer Gehwegbreite von 2,50 m. Damit ist auch der Begegnungsfall ohne Ausweichen auf die Fahrbahn möglich und es kann auch eine Person durch eine andere Person geführt werden.

Abbildung 4-15: Soll-Gehwegbreiten . . .



Quelle: FGSV: EFA, 2002: 16

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASSt06). Köln, 2006

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln, 2011

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), S.16

Abbildung 4-16: . . . werden oft nicht erreicht



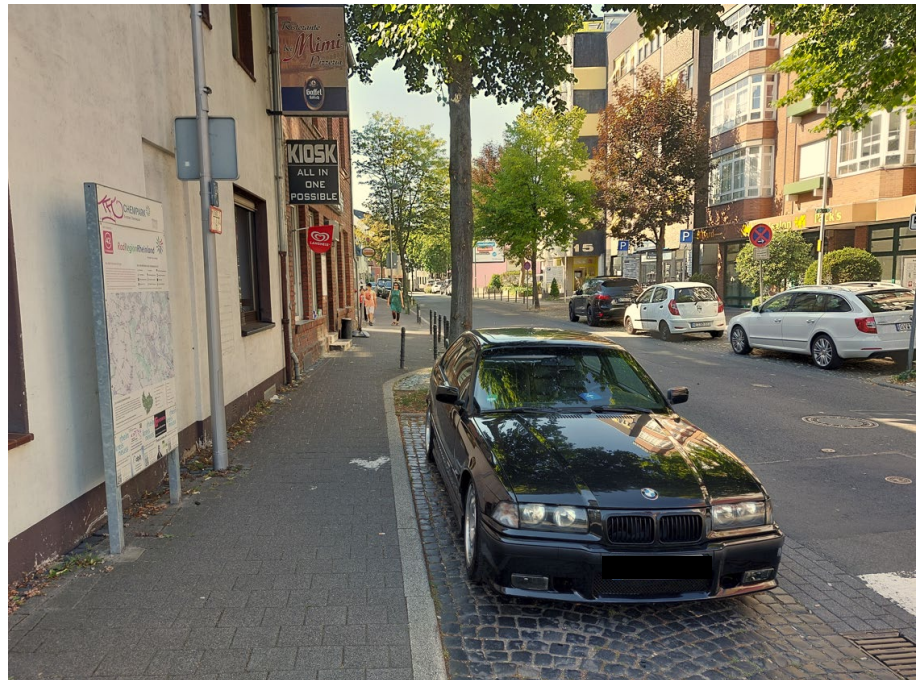
Gehwegparken

In vielen Kommunen wird die nutzbare Gehwegbreite durch das Kfz-Parken eingeschränkt. Immer wieder deutlich gemacht werden muss, dass Gehwegparken nur dort legal ist, wo es explizit durch StVO-Beschilderung bzw. Markierungen in Parkzonen erlaubt ist. Bei Quer- oder Schrägparken geben die Bordsteine die Begrenzung der Parkfläche vor, ein „Überhangparken“ stellt demnach ggf. eine Behinderung dar. Mit der StVO-Novelle von 2020 wurden die Geldbußen für illegales Gehwegparken deutlich erhöht, im Regelfall wird mindestens ein Verwarngeld von 55 € fällig, höhere Bußgelder werden bei Behinderung und Gefährdung fällig und ziehen einen Eintrag ins Fahreignungsregister („Punkt in Flensburg“) nach sich.⁹ Diese Neuerung erfordert in vielen Kommunen eine Neubestimmung der Praxis der Ordnungsämter, auch Dormagen sollte hier die Handhabe der aktuellen Rechtslage anpassen.

Jedoch führt oftmals auch legales Parken zu Flächenkonflikten bzgl. der nutzbaren Gehwegbreite. Entlang der Krefelder Straße z.B. sollten die Ansprüche des Fußverkehrs gegenüber des parkenden Kfz-Verkehrs abgewogen werden. Parkende Kfz sollten jedoch in keinem Fall Sichthindernisse für zu Fuß Gehende darstellen.

⁹ FUSS e.V.: Parken auf Gehwegen: Problematik – Rechtslage – Handlungsbedarf. Seiten 18-22. Berlin 2021

Abbildung 4-17: Kfz-Parken vor allem im direkten Umfeld der Knotenpunkte überprüfen



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

Abbildung 4-18: Barrieren im Straßenraum



Es sollte geprüft werden, ob diese Möblierungen zukünftig nicht mehr auf dem Gehweg, sondern auf sogenannten Multifunktionsflächen untergebracht werden.

Abbildung 4-19: Außengastronomie und Fahrradparken auf Multifunktionsfläche



Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr

In Dormagen wird der Radverkehr auch auf der Nebenanlage geführt. Die Radverkehrsanlagen entsprechen dabei nicht immer den Regelbreiten, so dass die Benutzungspflicht an manchen Stellen aufgehoben ist. Diese Regelung ist weitgehend unbekannt und daher für alle Verkehrsteilnehmenden irritierend und führt dazu, dass viele Radfahrende weiterhin auf der Nebenanlage fahren und auch Autofahrende Radfahrende, die legal auf der Fahrbahn unterwegs sind, „weghupen“. Dies führt in Dormagen z.B. auf der Krefelder Straße zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr. Obwohl die Benutzungspflicht hier aufgehoben wurde, fahren viele Radfahrende weiterhin auf der Nebenanlage, z.T. auch illegal in Gegenrichtung. Um den Radverkehr hier in den Mischverkehr mit den Kfz auf der Fahrbahn zu bekommen, wird auf der Krefelder Straße die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen. Die ehemalige Radverkehrsanlage auf der Nebenanlage und die Markierungen sollten dann entfernt werden.

Auch auf der Walhovener Straße und der Flora Straße ist die Benutzungspflicht für den Radverkehr aufgrund der nicht regelkonform zur Verfügung stehenden Breiten aufgehoben. Hier ist die Kfz-Verkehrsbelastung aber so hoch, dass es durchaus Sinn macht, eher nicht so routinierte Radfahrende auf der Nebenanlage fahren zu lassen, solange keine regelgerechte Radverkehrsinfrastruktur auf der Fahrbahn angeboten oder die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann. Um dennoch routinierte Radfahrende bei der Nutzung der Fahrbahn zu unterstützen, könnten Piktogramme auf der Fahrbahn (sog. Piktogrammspuren oder -ketten) markiert werden, die darauf aufmerksam machen, dass Radverkehr nun auch auf der Fahrbahn stattfindet. Die Nebenanlage könnte entsprechend mit

Gehweg/Radfahrer frei ausgeschildert werden, dafür müsste die alte Radverkehrsinfrastruktur entfernt werden.

Abbildung 4-20: nicht benutzungspflichtiger Radweg wird weiter genutzt



Oberflächen / und Gehwegqualität

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

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

Abbildung 4-21: Nicht-barrierefreie Gehwegoberflächen in Dormagen



Abbildung 4-22: Gestaltung der Einfahrten auf Gehweghöhe in Engelskirchen-Ründeroth



In Dormagen wurde auch nicht barrierefrei zu verollendes Pflaster als gestalterisches Element in der Castellstraße diskutiert. Die Rollator Fahrenden machten deutlich, dass vor allem bei Nässe und Eis diese Pflasterbänder eine große Sturzgefahr darstellen würden, sie aber auch grundsätzlich durch die breiten Fugen und die Unebenheit des Natursteinpflasters schlecht verollbar seien. Bei zukünftigen Bauvorhaben sollten die Stadt Dormagen auf einen durchgängig barrierefreien Oberflächenbelag achten und diesen höher werten als gestalterische Schmuckelemente.

Abbildung 4-23: Gestalterische Elemente schränken die Barrierefreiheit ein



Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Doppelbord)

In der Stadt Dormagen weisen die Bordsteine an einigen Querungsstellen noch eine hohe Kante auf und stellen dadurch eine Barriere dar.

Aber auch Querungsstellen mit einer niedrigen Bordsteinkante sind mancherorts für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis.

Abbildung 4-24: nicht barrierefreie Querungsstelle am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Vom-Stein-Straße



Auf der anderen Seite benötigen Blinde den taktilen Kontrast zur Barrierefreiheit, um mit dem Langstock den Übergang zur Fahrbahn zu detektieren. Im NRW-Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum wird aktuell an Querungsstellen eine differenzierte Bordhöhe von 0 cm und mehr als 4 cm, meist 6 cm empfohlen.¹⁰ Dies entspricht zum einen den Ansprüchen von Rollator- und Rollstuhlfahrenden, die die Querungsstelle ohne Kante leicht und gefahrlos passieren können und zum anderen den Ansprüchen von Blinden und Sehbehinderten, die auf eine mit dem Langstock gut ertastbare Kante angewiesen sind.

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

Rollatortage

In Dormagen zeigte sich während der Begehungen, dass teilnehmende mobilitätseingeschränkte Personen die Funktion des Doppelbords nicht kannten und erst durch Anleitung die differenzierten Borde verstehen und nutzen konnten. Hier sollte über regelmäßig durchgeführte Rollatortage die Kenntnis in der Praxis verbessert werden.

¹⁰ Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen S. 33

Abbildung 4-25: Differenzierte Bordhöhen



bauliche Hindernisse

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

In Dormagen werden Poller sehr häufig zur Unterbindung des illegalen Gehweg-Parkens eingesetzt. Grundsätzlich ist das ein wirksames Mittel und wird z.B. auch am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Ostpreußenallee im nördlichen Knotenpunkt während der Begehungen gefordert. Allerdings wurde auch berichtet, dass der neue Gehweg in der südlichen Helbüchelstraße an der Tagespflege für Senior:innen nur sehr selten illegal beparkt werde, obwohl hier keine Poller stehen. Daher sollte die Stadtverwaltung abwägen, ob die Poller zur Abwehr des illegalen Gehweg-Parkens nur gezielt eingesetzt oder ob weiterhin flächenhaft ganze Straßenzüge abgepollert werden.

Die baulichen Hindernisse sollten auf ihre Verzichtbarkeit hin überprüft werden, oder, wenn unverzichtbar, ausreichend sichtbar gemacht werden.

Abbildung 4-26: markierter Sperrpfosten auf Radroute in Engelskirchen (links) und zur Unterbindung illegalen Kfz-Parkens in Dormagen (rechts)



Taktiler Leitsystem

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

Barrierefrei weniger technisch verstanden

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

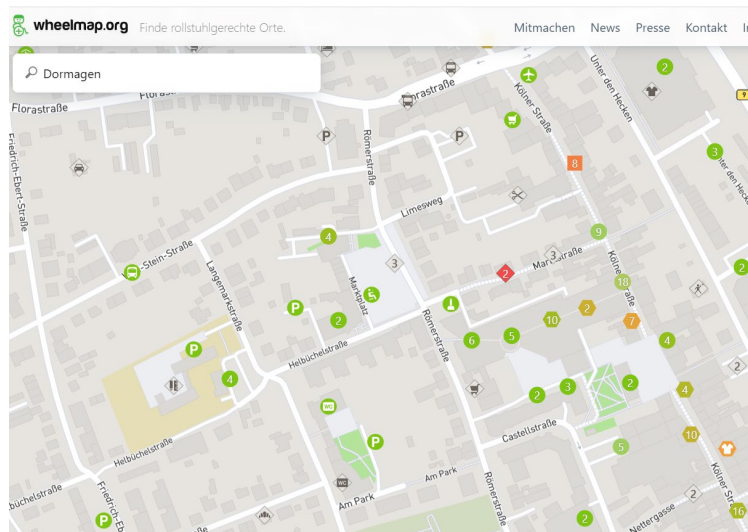
- als unsicher, vernachlässigt oder öde empfundene Räume anzugehen
- Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum zu vermehren und in der Höhe und mit Armlehnen geeignete Modelle auszusuchen (s.u. unter Kapitel 4.4)
- das Angebot barrierefrei und öffentlich zugänglicher Toiletten auszuweiten und in der Fußgängerwegweisung darauf hinzuweisen – wie am Rathaus bereits umgesetzt.

Abbildung 4-27: öffentlich zugängliche Toilette im Rathaus



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

Abbildung 4-28: Internetseite mit rollstuhlgerechten Orten



Quelle: <https://wheelmap.org/>

4.3 Verbesserung der Wegeverbindungen

Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren

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

Tempo 30

Die Diskussion um Tempo 30 als „Stadttempo“ (Regel statt Ausnahme) läuft, u.a. vom Deutschen Städtetag angestoßen, seit Jahrzehnten. Mit einer gemeinsamen Initiative von inzwischen 360 Städten wird der Verordnungsgeber BMDV aufgefordert, die Entscheidung zum Geschwindigkeitsregime auch auf Hauptstraßen mehr der kommunalen Ebene zu überlassen.¹¹ Die Stadt Dormagen könnte sich hier anschließen.

In Tempo 30-Zonen ist das seit längerem der Fall und in den meisten Fällen auch in der Gesellschaft kein strittiges Thema mehr. Die aktuellen Anordnungsmöglichkeiten für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind seit mehreren Jahren das Ergebnis von Kompromissen im Bundesrat und der Verkehrsministerkonferenz, v.a. was das Umfeld von besonders schützenswerten Einrichtungen wie z.B. Schulen angeht, aber auch als Folge von europäischen Luftreinhaltstandards sowie Festlegungen in Lärmaktionsplänen.

In Dormagen empfehlen wir eine Temporeduzierung auf der Achse Bahnhofstraße / Florastraße / Walhovener Straße (L 280) nach den heutigen Handlungsmöglichkeiten v.a. aus Lärmschutzgründen zu prüfen.

Verkehrsberuhigter Bereich

Fehlende und zu schmale Gehwege schränken die Rechte der zu Fuß Gehenden stark ein. Nach § 25 StVO ist für sie die Fahrbahnnutzung nicht vorgesehen. Wohnstraßen mit zu schmalen und teilweise zugedachten Gehwegen, die den Fußverkehr faktisch auf die Fahrbahn zwingen, können als „Verkehrsberuhigter Bereich“ angesprochen werden. Nach der entsprechenden Anordnung darf der Fahrverkehr nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Jegliche Behinderung oder gar Gefährdung von zu Fuß Gehenden - auf der gesamten Straßenbreite - muss vermieden werden. Geparkt werden darf nur auf dafür

¹¹ <https://www.lebenswerte-staedte.de/>

gekennzeichneten Flächen. Im Verkehrsberuhigten Bereich geht mit den erweiterten Rechten des Fußverkehrs auf der Fahrbahn und den definierten Plätzen zum Straßenrandparken eine Attraktivierung des Straßenraums einher. Durch Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten kann auch die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Besonders zu Beginn und am Ende des Bereichs können verkehrsberuhigende Elemente die Einhaltung der Verkehrsregeln unterstützen.

Ein Verkehrsberuhigter Bereich kommt angesichts der Relevanz als Schulwegeverbindung, der Straßenraumgestaltung und der geringen Kfz-Frequenz auf der Helbüchelstraße zwischen Friedrich-Ebert-Platz und Schule sowie westlich des Friedrich-Ebert-Platzes in Frage. Die östliche Helbüchelstraße als Sackgasse ohne Wendemöglichkeit ist dennoch belastet durch Elterntaxi-Verkehr. Die Gehwege sind deutlich zu schmal und durch die alten Bäume nicht nutzbar. Zu Fuß Gehende und vor allem Kinder auf dem Weg zur Schule sind gezwungen, auf der Fahrbahn zu gehen. Mit der Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs hätten sie ein gleichberechtigtes Aufenthaltsrecht auf der Fahrbahn.

Abbildung 4-29: fehlende Nebenanlagen zwingen zu Fuß Gehende auf die Fahrbahn



Auch auf der Castellstraße sollte die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs geprüft werden.

Im Zuge der Schaffung von direkten und attraktiven Fußwegeverbindungen zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt sollte auch der Komfort der Wegeverbindung ein Kriterium sein (siehe folgendes Kapitel).

Wegweisung für den Fußverkehr

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

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

Abbildung 4-30: Wegweisungselement in Leverkusen-Opladen



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

Abbildung 4-31: Fußwegeinszenierung in Lüdenscheid



4.4 Aufenthaltsqualität und Attraktivität

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

Die Fußgängerzone auf der Kölner Straße besitzt eine hohe Ziel-dichte, so dass dort das Fußverkehrsaufkommen hoch und die Auf-enthaltsfunktion zentral ist. Die Umgestaltung der Fußgängerzone ist ein Schwerpunkt des sich in Umsetzung befindlichen ISEK-Prozesses und sollte unter Beachtung der Belange des Fußverkehrs ausgeführt werden. Vor allem der Auswahl eines barrierefreien Oberflächenbe-lags kommt eine herausragende Bedeutung zu sowie der Zonierung der Flächen in verschiedene Funktionsbänder.

Während der Begehungen wurde vor allem kritisch angemerkt, dass die Möblierung (Außengastronomie, Begrünung, Fahrradabstellan-lagen, Spielgeräte, etc.) nicht barrierefrei platziert sei, da sie häufig die Durchgänge versperre und für sehingeschränkte Personen auch nicht ausreichend sichtbar ist. Auch wurde der Wunsch geäußert, dass der Eingangsbereich in die Fußgängerzone attraktiver und ein-ladender gestaltet werden solle.

Abbildung 4-32: viel Sorgfalt bei Auswahl und Platzierung der Möblie-rungselemente gefordert



Abbildung 4-33: Eingangstor zur Fußgängerzone Kölner Straße



Radfahren in Fußgängerzonen

Ein Thema, das immer wieder in den Fußverkehrs-Checks und vor allem auch in Dormagen thematisiert wurde, ist die Zulassung von Radverkehr in Fußgängerzonen.

Zu Zeichen 242 „Fußgängerzone“ gibt die StVO¹² vor:

- Anderer als Fußverkehr darf die Fußgängerzone nicht benutzen.
- Wird durch Zusatzzeichen die Benutzung einer Fußgängerzone für eine andere Verkehrsart erlaubt, dann gilt für den Fahrverkehr:
 - Zugelassener Fahrverkehr¹³ muss auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen.
 - Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.
 - Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten.
 - Er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.¹⁴

Es gibt überzeugende Argumente, Radverkehr in Fußgängerzonen zuzulassen:

¹² http://www.verkehrsportal.de/stvo/anlage_2.php, abgerufen am 30.12.2022

¹³ Zugelassener Fahrverkehr in Fußgängerzonen ist meist Liefer-/Ladeverkehr und Radverkehr.

¹⁴ Unter Schrittgeschwindigkeit wird maximal 15 km/h verstanden. Dabei sind 15 km/h als Höchstgeschwindigkeit und damit Sanktionsgrenze anzusehen und nicht als „Richtgeschwindigkeit“. Der zugelassene Fahrverkehr muss sich vielmehr an die Fortbewegungsgeschwindigkeit der Gehenden anpassen und einen Abstand von mindestens 1,50 m einhalten.

- Die Kommune will den Umweltverbund fördern, d.h. Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV.
- Der Umstieg vom Kfz auf das Rad ist für viele die naheliegendste Verkehrsmittelalternative, da das Rad genau wie das Kfz schnell, leicht verfügbar und flexibel handhabbar ist.
- Radfahrende sind wichtige Kunden für den Einzelhandel.
- In vielen Fußgängerzonen liegen auch Dienstleistungs- und Bildungseinrichtungen, häufig sind Fußgängerzonen zudem in den oberen Stockwerken bewohnt; die umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl soll demnach auch in Fußgängerzonen im Ziel- und Quellverkehr gefördert werden.
- Die Fußgängerzone liegt auf einer Radverkehrsverbindung und sichere und komfortable Alternativrouten sind nicht herstellbar.

Verschiedenste empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass Unfälle zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in Fußgängerzonen außerordentlich selten sind.¹⁵ Auch wenn man davon ausgehen kann, dass nicht alle Unfälle polizeilich gemeldet werden, so ist die geringe Anzahl der registrierten Rad-Fuß-Unfälle in Fußgängerzonen zumindest ein Hinweis darauf, dass kaum Personenschäden verursacht werden. Insgesamt ist die objektive Sicherheit demnach hoch.

Die subjektive Sicherheit von zu Fuß Gehenden nimmt jedoch bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr ab, vor allem, wenn Radfahrende auf Gehende nicht ausreichend Rücksicht nehmen, zu schnell fahren und den Sicherheitsabstand von mindestens 1,50 m beim Vorbeifahren nicht einhalten. Vor allem ältere Personen und Menschen mit Behinderung, aber auch Familien mit kleinen Kindern, die sich in Fußgängerzonen ohne zugelassenen Fahrverkehr frei bewegen können, fühlen sich verunsichert und lehnen die Öffnung für den Radverkehr oftmals ab. Allerdings lassen sich vor allem die nicht rücksichtsvollen Radfahrenden auch durch ein Verbot nicht abschrecken, die Fußgängerzone zu befahren, so dass häufig die Radfahrenden ausgeschlossen werden, die sich an die Regeln halten und Rücksicht nehmen.

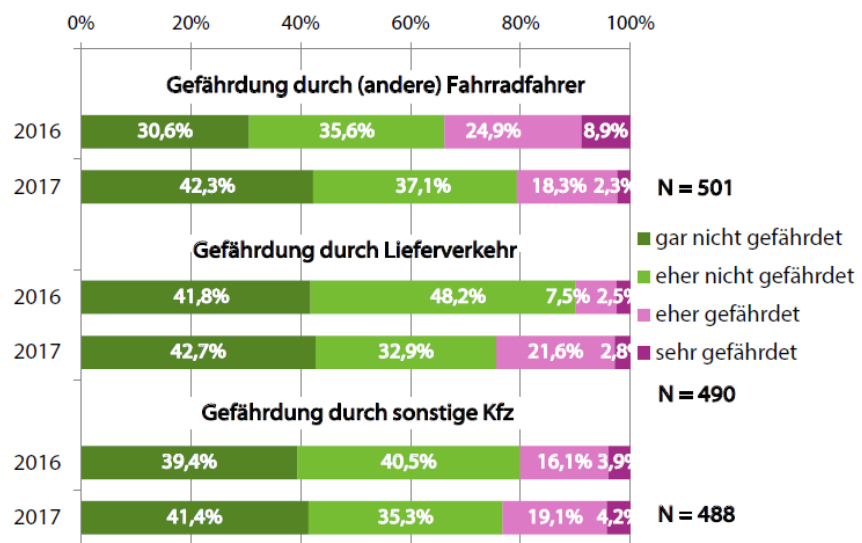
¹⁵ Planungsbüro VIA / Planersocietät: Radverkehrskonzept für die Stadt Kempen am Niederrhein. Köln / Dortmund, 2019

Große, C., Böhmer, J.: Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr – Planungsleitfaden. Erfurt, 2018

Digitaler Unfallatlas: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>, abgerufen am 30.12.2022

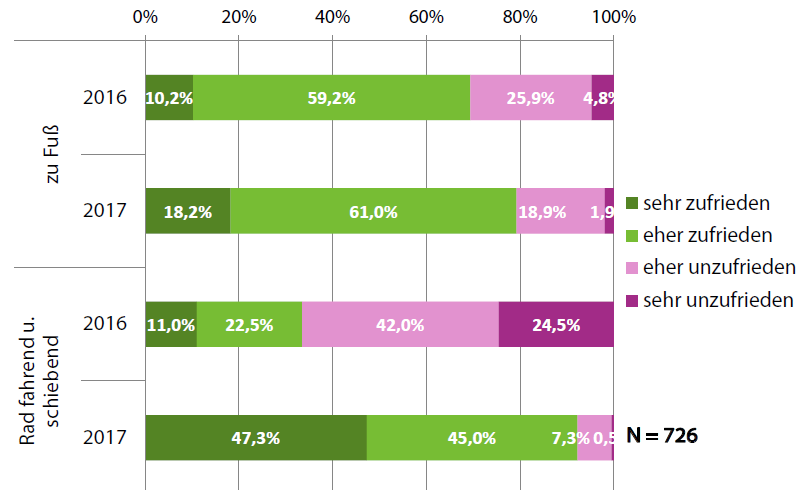
In Offenbach a.M. wurde die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr durch Vorher-Nachher-Befragungen evaluiert. Deutlich wurde, dass die Befragten die Gefährdung durch Radfahrende vor der Öffnung höher einschätzten als nachher, und dass sowohl Gehende als auch Radfahrende deutlich zufriedener mit den rechtlichen Regelungen nach Öffnung der Fußgängerzone waren.

Abbildung 4-34: Gefühl der Gefährdung vor der Öffnung (2016) und nach der Öffnung (2017) in der Fußgängerzone in Offenbach a.M.



Quelle: Große, C., Böhmer, J.: Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr – Planungsleitfaden. Seite 26. Erfurt, 2018

Abbildung 4-35: Zufriedenheit mit den rechtlichen Regelungen in der Fußgängerzone in Offenbach a.M. vor der Öffnung (2016) und nach der Öffnung (2017)

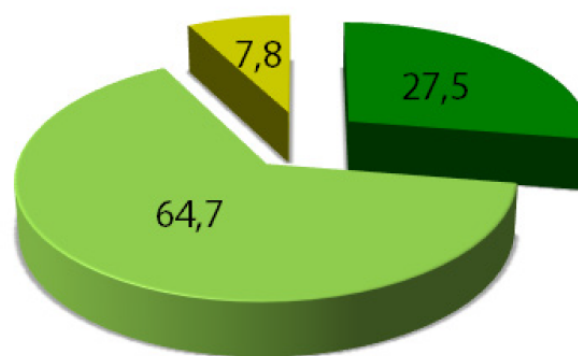


Quelle: Große, C., Böhmer, J.: Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr – Planungsleitfaden. Seite 27. Erfurt, 2018

Laut einer Umfrage der Stadt Kassel im Jahr 2015 sind fast 2/3 der innerstädtischen Fußgängerzonen in Städten über 90.000 Einwohner zumindest beschränkt frei gegeben:

Abbildung 4-36: Regelungen in innerstädtischen Fußgängerzonen

Radverkehrsfreigaben in innerstädtischen Fußgängerzonen (%)



■ Ganztägige Freigabe ■ Keine Freigabe
■ Beschränkte Freigabe **N = 51**

Quelle: Große, C., Böhmer, J.: Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr – Planungsleitfaden. Seite 19. Erfurt, 2018

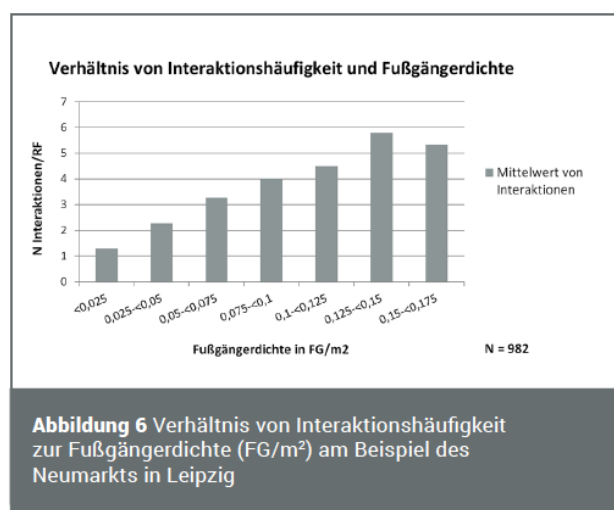
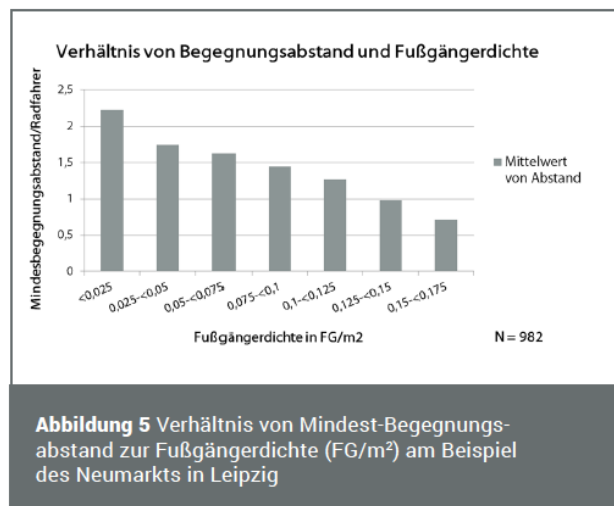
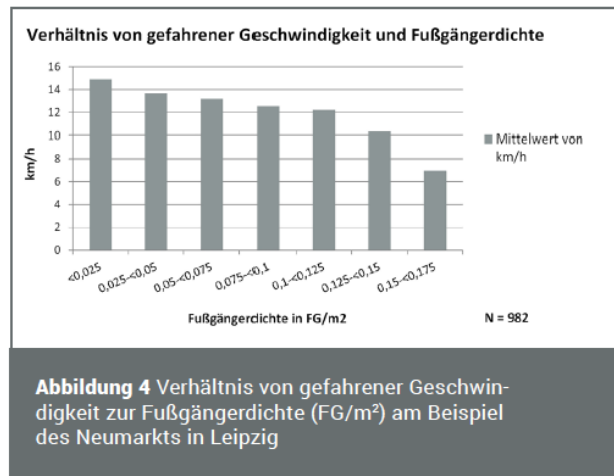
Die Freigabe kann sich dabei auf eine zeitliche oder auch räumliche Freigabe beziehen oder auf eine Kombination von beidem. Die Empfehlung ist, Beschränkungen möglichst einheitlich zu handhaben. So ist ein Einfahrverbot für Liefer- und Radverkehr zu den Ladenöffnungszeiten vielerorts üblich und akzeptiert, bietet aber z.B. Pendlern oder Rad fahrenden Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit, in den Morgenstunden die kaum besuchte Fußgängerzone als sicheren Arbeits-/Schulweg zu nutzen.

Empirische Untersuchungen haben aber auch ergeben, dass zeitliche Regelungen häufig gar nicht notwendig sind, weil sich das Miteinander in den allermeisten Fällen selbst regelt:

- Die Geschwindigkeit wird von den Radfahrenden an das Fußverkehrsaufkommen angepasst.
- Allerdings sinkt auch der Begegnungsabstand bei steigender Fußverkehrsdichte.
- Dafür nehmen die Begegnungs- und Überholvorgänge bei sehr hohen Fußverkehrsfrequenzen wieder ab.

Es gibt auch Hinweise, dass die wenigen Unfälle, die in Fußgängerzonen polizeilich registriert werden, häufig in den Tagesrandzeiten passieren, da dann die Fahrgeschwindigkeit der Radfahrenden durch die geringe Fußverkehrsfrequenz deutlich höher ist und - wie bei allen Verkehrsarten - die Geschwindigkeit die Unfallschwere sehr stark bestimmt.

Abbildung 4-37: Empirische Ergebnisse zu Rad- und Fußverkehr in der Fußgängerzone Leipzig



Quelle: Große, C., Böhmer, J.: Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr – Planungseifaden. Seite 7. Erfurt, 2018

Im bereits mehrfach zitierten Planungsleitfaden werden Beispiele angeführt, in denen eine zeitlich unbeschränkte Öffnung für den Radverkehr weitgehend problemlos funktioniert: Dresden, Düsseldorf, Frankfurt a.M., Gera, Jena, Offenbach a.M. Regensburg.¹⁶ Auch in Köln ist die Breite Straße vor den WDR-Arkaden seit vielen Jahren zeitlich unbeschränkt geöffnet, der Unfallatlas zeigt pro Jahr einen Unfall mit Rad-Fuß-Beteiligung.¹⁷

In diesem Planungsleitfaden werden auch Hinweise zur Gestaltung gegeben. Es wird empfohlen, in den für Fahrverkehr freigegeben Fußgängerzonen mit einer „diskreten“ gestalterischen Zonierung der Flächen eine Differenzierung der funktionalen Ansprüche in Aufenthaltsbereiche und Fahrbereich zu unterstützen, ohne jedoch definierte Flächen für den Fußverkehr und den Fahrverkehr auszuweisen oder gestalterisch vorzugeben, da dann der Fahrverkehr Rechte auf Durchfahrt einfordert, die er nicht hat.

Dass eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr nur bei Einhaltung der Regeln durch den Fahrverkehr funktioniert, muss immer deutlich gemacht werden, sowohl im Vorfeld der Öffnung als auch während der Öffnung. Dies ist eine unverzichtbare Kommunikationsaufgabe, denn die Vorgaben in der StVO sind nur den Wenigsten bekannt.

Abbildung 4-38: nachhaltige Kommunikation ist unverzichtbar



Quellen: Große, C., Böhmer, J.: Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr – Planungsleitfaden. Seiten 29, 31, 33, 37. Erfurt, 2018; Planungsbüro VIA, Köln; ADFC/Felix Wells, <https://www.adfc.de/artikel/konflikte-auf-gehwegen-und-in-fussgaengerzonen>, abgerufen am 28.12.2022

¹⁶ Große, C., Böhmer, J.: Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr – Planungsleitfaden. Seite 21. Erfurt, 2018

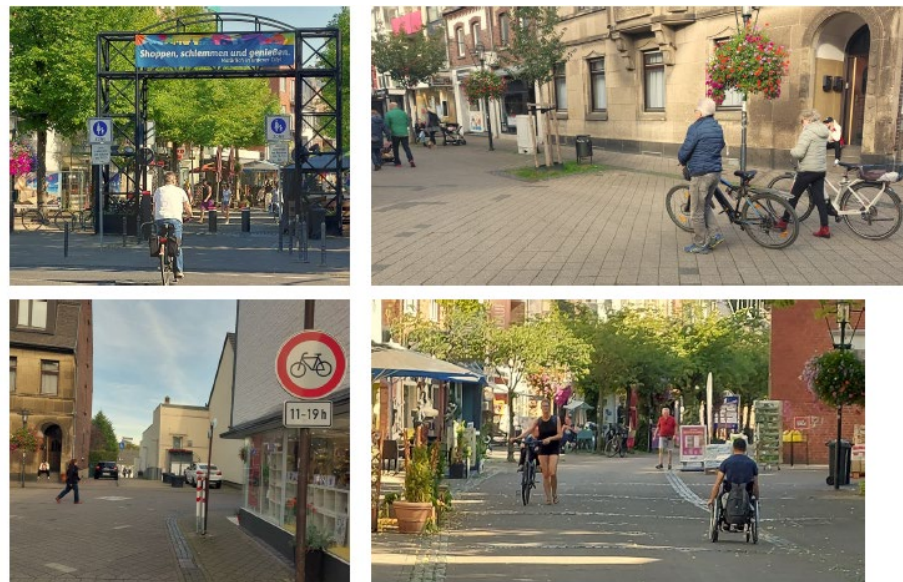
¹⁷ <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

Empfehlungen für Dormagen

In Dormagen sollte die Fußgängerzone auch nach Umgestaltung zumindest zeitweise für den Radverkehr geöffnet bleiben. Es hat auch hier in den untersuchten fünf Jahren nur einen Überschreiten-Unfall zwischen Kfz- (!) und Fußverkehr in der Kölner Straße mit einer leichtverletzten Person gegeben. Die Kölner Straße liegt auf einer der wichtigen innerstädtischen Radverkehrsverbindungen, und wird weiter an Bedeutung gewinnen, wenn die Krefelder Straße Fahrradstraße werden soll, und eine sichere, umwegfreie und komfortable Umfahrung wäre schwierig umzusetzen. Diese Maßnahme sollte in Hinsicht auf die Weiterentwicklung der Radverkehrsverbindungen in der Stadt Dormagen weiter geprüft werden.

Eine Alternative zu einer starren Zeitregelung (z.B. Zulassung des Radverkehrs nur zu den Lieferzeiten) wäre ein Dialog-Display, das die Fußverkehrsdichte erfasst und während der Spitzennachfrage das Absteigen für den Radverkehr vorgibt. Dies ist gegenüber einer definierten Zeitregelung plausibler und dürfte damit auf bessere Akzeptanz treffen. Zudem könnte die automatische Erfassung der Fußverkehrsfrequenz (und auch der Radverkehrsfrequenz) an den Zugängen zur Fußgängerzone wichtige empirische Daten für die Stadtverwaltung, aber auch für den Einzelhandel erfassen.

Abbildung 4-39: Regelungen in Dormagen funktionieren augenscheinlich gut



Allerdings sollten die gestalterischen Empfehlungen aus dem Planungsleitfaden bei einem Umbau berücksichtigt werden und die Verwaltung sollte sich bewusst sein, dass ein gutes Miteinander von Fuß-

und Radverkehr in Fußgängerzonen nur gelingen kann, wenn die Maßnahme von Politik, Einzelhandel und Anliegern mitgetragen wird und sie von einer positiven Öffentlichkeitsarbeit nachhaltig begleitet wird. Es kann auch empfohlen werden, eine empirische Datengrundlage durch Zählungen und Verhaltensbeobachtungen zu schaffen, um die Diskussion insgesamt zu versachlichen.

In Frage zu stellen wäre aus Gutachtersicht, dass vor dem historischen Rathaus einzelne Parkplätze vorgehalten werden, die von Kfz angefahren werden und Parksuchverkehr auf dem Paul-Wierich-Platz erzeugen, der zum Zeitpunkt der Begehungen gerade barrierefrei und fußverkehrsfreundlich umgestaltet und mit Spielgeräten ausgestattet wurde.

„Mobilität braucht manchmal Nicht-Mobilität“

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

Abbildung 4-40: barrierefreie Bank in Dormagen



Das technische Regelwerk für barrierefreie Verkehrsanlagen¹⁸ benennt wesentliche Merkmale des Mobiliars für verschiedene Altersgruppen der Bevölkerung, für Menschen mit Behinderung, Schwangere und viele andere mehr:

- die Sitzfläche sollte im Material nicht zu kalt, dabei glatt, aber nicht zu tief sein, um ohne fremde Hilfe beim Aufstehen wieder hochzukommen (ca. 48 cm Höhe),

¹⁸ H BVA, FGSV 2011: 59

- neben der Rückenlehne sollte es auch Armlehnen zur Entlastung der Arm- und Schultermuskulatur, aber ebenfalls zum leichteren Aufstehen geben,
- für Blinde mit dem Langstock sollten Möbel gute ertastbar und für stark Sehbehinderte kontrastreich und so im Umfeld auffindbar sein,
- neben der Sitzgelegenheit sollte es eine stufenlos zugängliche ebene Fläche von 1,50 m x 1,50 m (für Rollstuhl, Kinderwagen, Rollatoren) geben,
- der Aufstellort sollte außerhalb der Laufrichtung des Gehwegs, u.a. im Interesse der Blinden und Sehbehinderten sein.

Sitzgelegenheiten

In folgender Abbildung werden einige Vorschläge zu Sitzgelegenheiten dargestellt. Die Bandbreite von Sitzmöglichkeiten erfordert eine vorhergehende Auseinandersetzung mit dem Zweck des Mobiliars. Der Fokus kann auf der barrierefreien Nutzung oder auch auf multifunktionalen- und kombinierten Spiel-/Sitzmöglichkeiten liegen. Temporäre Lösungen können dazu dienen, die Vorteile des Aufstellens von Sitzmöglichkeiten im Straßenraum zu prüfen und zu verdeutlichen, bis eine dauerhafte Lösung gefunden ist.

Abbildung 4-41: Beispiele Sitzgelegenheiten



Sitzbank für Jugendliche in Köln



Barrierefrei in Mettingen



Sitzmöbeldesign aus Düsseldorf

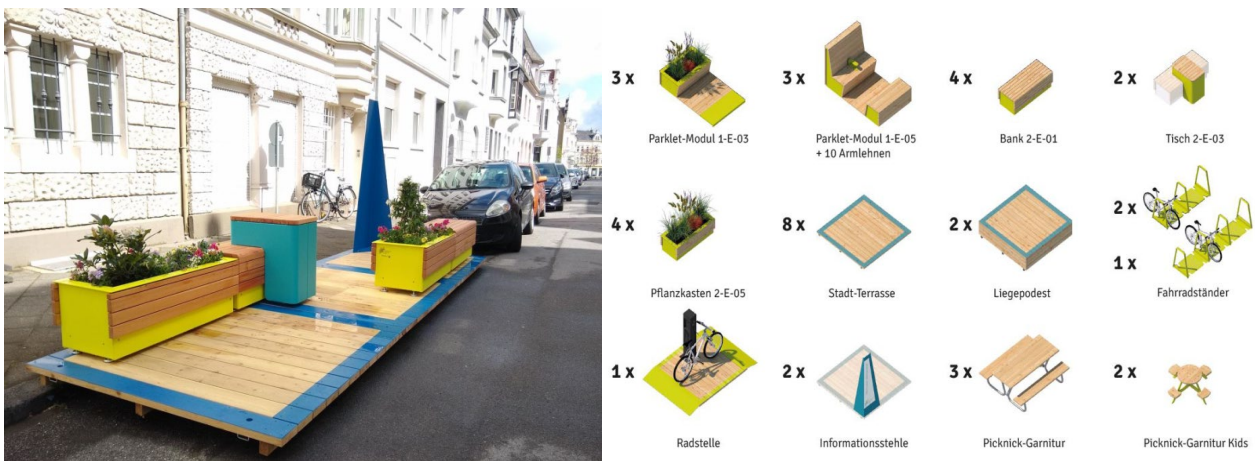


Möbel für die kurze Pause in Brühl



Sitzgelegenheiten an Stelle von Pkw-Stellplätzen lassen sich erproben, ohne bereits irreversible Fakten zu schaffen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet mit der ausleihbaren Möblierung über das Projekt „Stadt-Terrassen“ die Möglichkeit, in einem zeitlich begrenzten Versuch die Vorteile einer alternativen Nutzung auf ehemaligen Autostellplätzen zu erproben.

Abbildung 4-42: Stadt-Terrassen des Zukunftsnetz Mobilität NRW



„Stadt-Terrassen“, Quelle: ZNM-Katalog

Spielmöglichkeiten

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

Beleuchtung

Eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege führt zu einer höheren Aufenthaltsqualität und verringert gerade für Ältere mit reduzierter Sehstärke ein subjektives Unsicherheitsgefühl.

4.5 Schulisches Mobilitätsmanagement

Mit einem bewegungsintensiven Kinder- und Jugendalter kann eine längerfristig gesunde Biografie begründet werden – gerade, wenn körperliche Anstrengung auf Alltagswegen ähnlich gewürdigt und gefördert wird wie der organisierte Sport. Denn das zu Fuß Gehen bietet gerade auch für Kinder viele Vorteile für die körperliche und soziale Entwicklung. Wer statt im Elterntaxi chauffiert zu Fuß zur Schule geht oder in die Kita gebracht wird, ist durch die morgendliche Bewegung

nachweislich zugleich wacher und fitter: Durch die eigenständige Bewegung schulen Kinder ihre Orientierung im Raum und lernen die Verkehrsregeln, sie lernen aber auch die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden und das soziale Miteinander.

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

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

Abbildung 4-43: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW



Hol- und Bringeverkehr

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

nur die Anwohner belastet, sondern ein Risiko für die zu Fuß Gehenden Kindern bedeutet.

Elternhaltestellen

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

Abbildung 4-44: Beschilderungen von Hol- und Bringzonen in Bottrop



Die Stadt Dormagen sollte hier die Kommunikation mit den Schulen suchen und das Interesse und Engagement, das an einzelnen Schulen vorhanden ist, aufnehmen, um Modellprojekte zu starten.

Lauf-Bus

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

Abbildung 4-45: Walkingbus Treffpunkt und Beschilderung in Castrop-Rauxel



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

Schulstraße

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

Abbildung 4-46: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet

Eltern-Taxis sollen nicht mehr vorfahren

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

VON HERIBERT RÖSGEN

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

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

Zum Abschluss gab es einen Aktionstag, für den ein Teil der Lindenbornstraße vor der Schule sogar für ein paar Stunden abgesperrt war. Es gab eine Kundgebung und reichlich Gelegenheit zum Spielen auf der Straße. Gäste waren unter anderem Bezirksbürgermeister Volker Spelthann und mehrere Mitglieder der Bezirksvertretung Ehrenfeld. Und die hörten den Kindern nicht nur aufmerksam zu, sondern versprachen, sich des Problems anzunehmen. Nicht einmal drei Monate später machten die

„Ziel des Antrags ist es, eine Schulstraße in Form einer temporären Spielstraße dauerhaft zu etablieren“

Elke Schroeder, Klimafreunde

Fraktionen der Grünen und Die Linke/Die Partei zusammen mit der Einzelvertreterin der Klima-

freunde Nägel mit Köpfen. Sie brachten einen Antrag ein, in dem die Verwaltung aufgefordert wird, die zeitweilige Sperrung schon im nächsten Jahr im Zeitraum zwischen den Osterferien und den Herbstferien probeweise durchzuführen. Im Anschluss soll ein Erfahrungsbericht verfasst werden. Rückmeldungen der Schulgemeinschaft, aber auch der Nachbarschaft sollen dabei einfließen. Die unterzeichnenden Politikerinnen Esther Kings (Grüne), Ulrike Detjen (Die Linke) und Elke Schroeder (Klimafreunde) betonten:

„Ziel des Antrags ist es, eine Schulstraße beispielsweise in Form einer temporären Spielstraße dauerhaft zu etablieren und dieses Modell auch auf andere Schulen zu erweitern.“ Dagegen hatte Bezirksvertreterin Marlis Pöttgen (FDP) Einwände: „Ich stimme zwar für den Antrag, aber wir sollten uns im Klaren darüber sein, dass wir gerade im extrem verdichteten Ehrenfeld nicht überall vor den Schulen Verhältnisse wie auf dem Dorf hinbekommen.“

CDU-Vertreterin Jutta Kaiser, die als Einzige gegen den Antrag stimmte, war zutiefst skeptisch: „Das gibt doch nur Chaos, wenn die Eltern ihre Kinder dann an der Fröbelstraße oder am Melatengürtel aus den Autos lassen.“

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

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

Foto: Rösgen

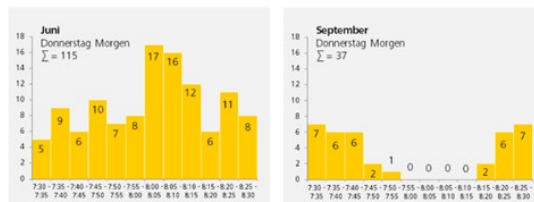
24.12.21 KSP

Quelle: Kölner Stadtanzeiger vom 24.12.21

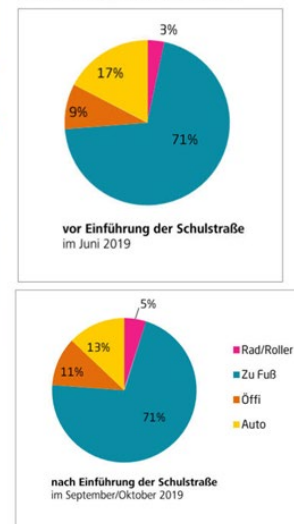


Lehrerinnen und Kinder der Volksschule Vereinsgasse machen die Autofahrerinnen auf die Sperre aufmerksam. Foto: Mobilitätsgenieur/Christian Färthner

Verkehrsaufkommen vor der Schule



So kommen die Kinder zu Schule



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

Aufgrund der Begehungen wird für Dormagen empfohlen zu prüfen, ob zumindest die Zufahrt in die Helbüchelstraße vom Friedrich-Ebert-Platz aus zu Schulanfangs- und -endzeiten unterbunden werden kann, eine Ausfahrt sollte für die Anlieger aber möglich bleiben.

Möglicherweise kann auch in anderen Stadtteilen oder an anderen Schulen, in denen ein sicherer Schulweg durch Kfz-Verkehr gefährdet ist, eine Schulstraße versuchsweise erprobt werden. Fußverkehrs-Check-Kommunen aus den letzten Jahren haben die Schulstraße als einen Projekt-Baustein in die Aktivitäten zur Europäischen Mobilitätswoche integriert.

4.6 Maßnahmenkataster für infrastrukturelle Maßnahmen

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

Abbildung 4-47: Ausschnitt Maßnahmenkatalog

Maßnahmen-Nr.	DOR001	Straße	Krefelder Straße / Weingartenstraße
Kommune	Dormagen		

Zielzustand:
Verkehrssicher gestalten

Einzelmaßnahme(n)
- Neubau eines Minikreisverkehrs


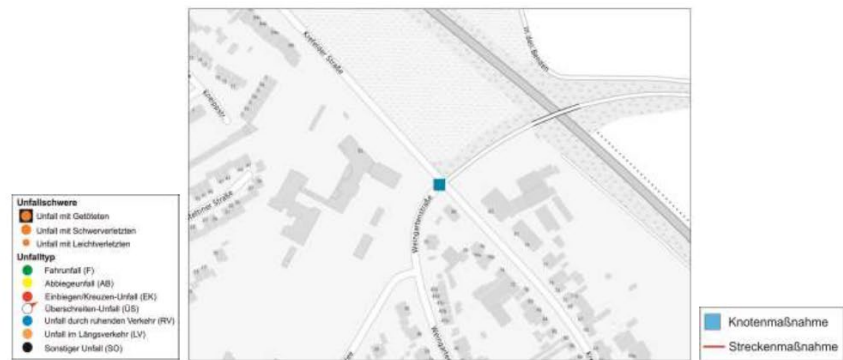
Baulast
Stadt

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme

Priorisierung Ampel: rot

Beschreibung der Situation:
An diesem Knotenpunkt ist die Furt nur für den Radverkehr markiert, eine gesicherte und barrierefreie Querung für den Fußverkehr fehlt. Durch v.a. größere parkende Fahrzeuge ist die Sicht der einbiegenden Fahrzeuge auf den Fußverkehr eingeschränkt. Die Ein-/Ausfahrtgeometrien in die Weingartenstraße sind weit dimensioniert, was zu hohen Einfahrtgeschwindigkeiten von Kfz, die von Norden kommen, führt.

Maßnahmenempfehlung:
Der vorhandene vorfahrtgeregelte Knotenpunkt ist für die Nahmobilität nicht verkehrssicher. Es wird empfohlen, den Neubau eines Kreisverkehrsplatzes zu prüfen, aufgrund der Verkehrsbelastung ist ein Mini-Kreisverkehr hier möglich, die Flächen sind hierfür vorhanden. Radverkehr kann innerorts im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden, an allen Knotenpunktsästen sollten FGÜ markiert werden. Der Kreisverkehr reduziert zudem die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten an dieser Stelle nachhaltig.

03.01.2023



Für die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse im Abschluss-Workshop sind Maßnahmenkarten erstellt worden, die die Maßnahmenempfehlungen in der Übersicht darstellen. Die folgend abgebildeten Maßnahmenkarten sind auch im Anhang enthalten

5 Empfehlungen zur Umsetzung

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden 26 Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr auf den begangenen Routen erarbeitet. Diese Maßnahmenempfehlungen sollten von der Verwaltung der Stadt Dormagen geprüft und je nach Aufwand auch politisch beschlossen werden.

Umsetzungszeiträume

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

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

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

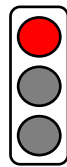
Bewertung der Maßnahmen

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

- Sicherheit
- uneingeschränkte Bewegungsfreiheit und
- Attraktivität / Aufenthaltsqualität.

Sicherheit

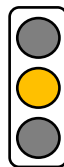
Um diese grundlegenden Bedürfnisse plakativ darstellen zu können, wurden sie mit „Ampelfarben“ hinterlegt. Dabei steht die Farbe Rot für die Sicherheit als Basis für das zu Fuß Gehen und umfasst folgende Aspekte:



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

**uneingeschränkte
Bewegungsfreiheit**

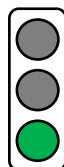
Mit der Farbe Gelb werden Maßnahmen, die zur Einschränkung der Bewegungsfreiheit führen, bewertet. Diese wirken insbesondere be- hindernd auf Menschen mit Handicap:



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

**Attraktivität
Aufenthaltsqualität**

Mit der Farbe Grün werden alle Maßnahmen bewertet, die die Attrakti- vität des zu Fuß Gehens erhöhen:



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

In den folgenden Tabellen werden die Schwerpunkte der Themenfel- der Sicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fußwegebeziehungen in Zusammenhang mit den Umsetzungszeiträu- men bewertet:

Tabelle 5-1: Bewertung der Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit

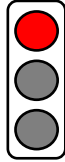

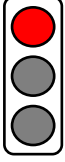
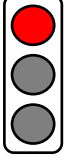
Verkehrssicherheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 <p>Querungsstellen verbessern</p>	<p>Provisorische Markierungs- und Umbaumaßnahmen</p> <p>Flächenumverteilung prüfen</p> <p>Kfz-Geschwindigkeit reduzieren</p> <p>Sicht- und platzeinschränkende Barrieren (Parkplätze, Grün) entfernen. (Sichtdreiecke, Aufstellflächen)</p> <p>Barrierefreier Umbau (Doppelbord)</p>	<p>Umbau / bautechnische Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufpflasterungen - vorgezogene Seitenräume - Engstellen einrichten <p>FGÜ einrichten</p> <p>Neubau einer Querungshilfe</p>	<p>stadtweite, systematische Umsetzung eines einheitlichen Designs an Querungsstellen</p>
 <p>LSA fußverkehrsfreundlich einrichten</p>	<p>fußverkehrsfreundlichere LSA-Schaltung prüfen; bedingt verträgliche Ströme möglichst vermeiden, Querung in einem Zuge ermöglichen, Streuscheiben überprüfen</p>	<p>Aufstellflächen vergrößern</p> <p>Freie Rechtsabbieger in Ampel integrieren oder zurückbauen</p> <p>Ausbau nach dem 3-Sinne-Prinzip</p> <p>Umbau in andere Knotenpunktformen</p>	<p>stadtweite Umsetzung fußverkehrsfreundlicher LSA</p>
 <p>Geschwindigkeit reduzieren</p>	<p>Temporäre Geschwindigkeitsmessung und Ahndung</p> <p>Prüfung stadtweite Geschwindigkeitsreduzierung (Lärm, Feinstaub)</p> <p>Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325)</p> <p>Prüfung Durchfahrtsverbot für Kfz (Schulstraße)</p>	<p>Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung (z.B. Fahrbahn-Engstelle einrichten)</p> <p>Neudimensionierung von Knotenpunkten</p>	
 <p>Schulwegsicherheit</p>	<p>Schulisches Mobilitätsmanagement intensivieren (Kommunikation, Fortführung bestehender Projekte, Kampagnen, Informationen)</p> <p>Elternhaltestellen prüfen und einrichten</p> <p>Prüfung Schulstraße (ggf. Pilotprojekt)</p>	<p>Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung</p> <p>Querungsstellen definieren</p>	<p>Stadtweit systematisch Schulwege-Verbindungen sichern</p>

Tabelle 5-2: Bewertung der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit


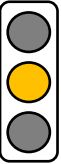
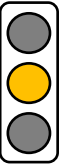
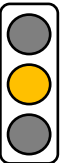
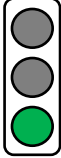
Barrierefreiheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 <p>Wegeoberflächen optimieren</p>	<p>Punktuelle Gehwegschäden entfernen</p> <p>Barrieren überprüfen, optimieren und ggf. entfernen (z.B. Umlaufsperrern, Poller)</p> <p>Barrieren kontrastreich markieren</p>	<p>Flächendeckende Sanierung der Oberflächen</p> <p>Umbau starker Gehwegneigungen (z.B. in niveaugleichen Gehwegüberfahrten)</p>	<p>systematischer barrierefreier Umbau von Oberflächen</p>
 <p>Querungsstellen barrierefrei ausgestalten</p>	<p>Umbauten auf Hauptachsen priorisieren</p> <p>Bordsteinabsenkung mit differenzierter Höhe (Doppelbord) punktuell prüfen und umbauen</p>	<p>Bordsteinabsenkung mit differenzierter Höhe (Doppelbord) auf Hauptachsen umbauen und quartiersweise flächendeckend prüfen</p>	<p>Flächendeckender Umbau aller Querungsstellen</p>
 <p>Flächengerechtigkeit</p>	<p>Gehwegbreiten sichern (empfohlene Breite mind. 2,50 m)</p> <p>mobile Barrieren auf Nebenanlagen entfernen; Bewegungsräume freihalten (ggf. abpollern)</p> <p>Kfz-Parken/Halten auf Nebenanlagen unterbinden/ahnden</p> <p>Prüfen, wo Radverkehr auf Fahrbahn verlagert werden kann</p>	<p>Bautechnische Maßnahmen zur Verbreiterung der Nebenanlagen (z.B. Fahrbahn-Engstellen einrichten, Seitenräume vorziehen)</p> <p>Barrieren (Kundenstopper, Radabstellanlagen, Masten, Außengastronomie etc.) auf Kfz-Parkfläche/Multifunktionsfläche verlagern</p> <p>Markierungstechnische Maßnahmen zur Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn</p>	<p>Kfz-Fahrstreifen reduzieren</p> <p>Bauliche Infrastruktur für Radfahrende auf der Fahrbahn schaffen</p>
 <p>Konflikte Rad- und Fußverkehr</p>	<p>Kommunikation zur Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn intensivieren</p> <p>Fahrradstraßen prüfen, Fahrradstraßennetz konzipieren</p> <p>Kommunikation zur Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr</p>	<p>Nebenanlage baulich anpassen (Entfernung ehemaliger Radverkehrsinfrastruktur)</p> <p>Fahrradparken auf Kfz-Stellplätze/Multifunktionsstreifen verlagern</p>	

Tabelle 5-3: *Bewertung der Maßnahmen zur Verbesserung von Attraktivität und Aufenthalt*

Aufenthaltsqualität	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 Wegeverbindungen attraktiver gestalten	Konzept für ein hierarchisches Fußwegenetz erstellen Standards für Fußwegeverbindungen definieren	Qualität der Wege verbessern: befestigen, beleuchten, etc. Attraktivierung: <ul style="list-style-type: none"> • Begrünung • Möblierung • Inszenierung. 	
 Sitzmöbel und Spielmöglichkeiten errichten	Punktuelle Möblierung errichten/optimieren Begrünung	Standards definieren und flächenweit einsetzen Ergänzung um weitere Elemente zur Versorgung (Toilette, Abfallbehälter, Trinkwasserspender, Beleuchtung etc.)	
 Innerörtliches Leitsystem optimieren	Wegeverbindungen sichtbar und attraktiver machen	Konzept für ein Innerörtliches Leitsystem erstellen (Zielwegweisung, Infotafeln) Konzept für ein taktiles Leitsystem auf den Haupttrouten erstellen	Leitsysteme umsetzen

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW

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 Know-How auszustatten. Denn Mobilität ist eine Querschnittsaufgabe in der Verwaltung.

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

Die Fußverkehrs-Checks sind eine Maßnahme, die 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 Dormagen

Dormagen ist seit dem 10.02.2020 Mitglied des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Anfang 2022 wurde die Stelle eines Mobilitätsmanagers installiert, der alle Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement / nachhaltige Mobilität koordiniert. Damit unterstreichen Stadtspitze und Politik ihre Bereitschaft, weitere Schritte zur Etablierung einer nachhaltigen Mobilität in Dormagen zu gehen.

Die Stadt hat in den letzten Jahren einige Aktivitäten zur Förderung des Fußverkehrs unternommen, die bislang aber nicht systematisch und absolut zielgerichtet erfolgt sind. Die Stadt erhofft sich durch die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks fachlich versierte Empfehlungen für die strategische Verstetigung der Fußverkehrsförderung in Richtung Politik und Verwaltung, die im optimalen Fall auch zu verbindlichen Grundsatzbeschlüssen führt.

Ein wichtiges Grundprinzip in der Arbeit des Zukunftsnetz Mobilität, die bereichsübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung, ist in Dormagen bereits umgesetzt. Es besteht ein Lenkungskreis Mobilität, in dem amtsübergreifend Vertreter*innen der Verwaltung mitarbeiten, die sich auch sehr engagiert und kompetent bei den verschiedenen Bausteinen der Fußverkehrs-Checks eingebracht haben.

Die Koordination der Fußverkehrs-Checks erfolgte durch den Mobilitätsmanager und einen Verkehrsplaner mit langjähriger Erfahrung im Bereich Rad- und Fußverkehr. Diese „Doppelspitze“ hat aus Sicht des Zukunftsnetzes sehr zu einem reibungslosen und erfolgreichen Gelingen der Fußverkehrs-Checks beigetragen. Das Ziel, die

Stadtverwaltung für das Thema Fußverkehr zu sensibilisieren, wurde erreicht. Kurzfristig mögliche Maßnahmen sollen zeitnah umgesetzt werden. Längerfristige Maßnahmen können z.B. im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) oder im Rahmen des Mobilitätskonzepts, das in Kürze ausgeschrieben wird, umgesetzt bzw. integriert werden. Beide Konzepte, aber auch die praktische Umsetzung der Empfehlungen aus den Fußverkehrs-Checks können der Stadtverwaltung und der Politik in Dormagen bei weiteren Schritten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität wichtige Impulse geben.

6 Zusammenfassung und Fazit

Die Fußverkehrs-Checks in Dormagen haben auf folgende bekannte Themen einen nochmals neuen Blickwinkel gesetzt:

- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr
- fußverkehrsfreundliche Infrastruktur in Baulast von Straßen:NRW
- Schulwegsicherung
- Einbindung der Empfehlungen aus den Fußverkehrsverkehrs-Checks in andere Planwerke.

Die Begehungen in Dormagen haben gezeigt, dass Maßnahmen zur Optimierung der Fußverkehrsinfrastruktur sehr häufig direkt die anderen Verkehrsarten betreffen. Deutlich wurde dies auf der Krefelder Straße und der Walhovener Straße, an denen die Benutzungspflicht für den Radverkehr aufgehoben wurde, die ehemalige Infrastruktur auf der Nebenanlage aber weiterhin legal und illegal von den Radfahrenden genutzt wird. Dies zeigt, dass ein ausschließliches Entfernen der StVO-Beschilderung nicht ausreicht, um das Verkehrsverhalten zu ändern und die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern. Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks konnten Hinweise gegeben werden, wie die gebaute Verkehrsinfrastruktur verändert werden sollte, um die Nebenanlagen ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung stellen zu können.

Obwohl die Fußgängerzone in Dormagen auf den Begehungen nicht im Vordergrund stand, wünschte sich die Verwaltung aus Sicht der Fußverkehrsförderung Empfehlungen, ob bei der anstehenden Umgestaltung Radverkehr in der Fußgängerzone weiter zugelassen werden sollte und wie die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr möglichst minimiert werden können. Zu diesem Thema wurden erstmals im Rahmen eines Fußverkehrs-Checks die aktuellen Ergebnisse aus Forschungsvorhaben beschrieben und für Dormagen bewertet und abgeglichen mit den Diskussionen, die zurzeit im Rahmen der Aktualisierung der ERA in der FGSV geführt werden.

Wie so häufig war auch in Dormagen gebaute Infrastruktur in der Baulast von Straßen.NRW Gegenstand der Diskussion, ohne dass Vertreter von Straßen.NRW anwesend oder am Prozess beteiligt waren. Dies betraf vor allem den Knotenpunkt B 9/Walhovener Straße, der kürzlich aufgrund der Unfalllage umgebaut wurde, aber die Bedingungen für die Barrierefreiheit und die Fußverkehrsfreundlichkeit auch nach dem

Umbau nicht konsequent verbessert wurden. Für die weitere städtebauliche Entwicklung der Dormagener Kernstadt ist die Umgestaltung des Straßenzuges Walhovener Straße / Florastraße (L 280) entscheidend. Auf dieser innerstädtischen Landesstraße müssen die Widerstände für den Kfz-Verkehr erheblich erhöht werden, um zum einen die Lärm- und Abgasbelastungen und zum anderen die Trennwirkung durch die alleinige Ausrichtung auf optimale Bedingungen für den Kfz-Verkehr zu verringern. Will man die Kfz-Verkehrsbelastung und die gefahrenen Geschwindigkeiten hier deutlich senken, muss aber nicht nur der Straßenquerschnitt verändert werden, sondern es müssen auch die Knotenpunkte umgebaut werden. Ziel sollte es vor allem sein, den Knotenpunkt an der Fußgängerzone Kölner Straße für die Nahmobilität deutlich attraktiver zu gestalten.

Die Schulwegsicherung für die Grundschule an der Helbüchelstraße war vor allem in der zweiten Begehung ein wichtiges Thema. Überdimensionierte Knotenpunkte, nicht gesicherte Querungsstellen, Verkehrssicherheitsrisiken durch Elterntaxis und Wohnstraßen ohne ausreichend dimensionierte oder nutzbare Gehwege standen hier im Vordergrund. Da die Gutachter parallel zu den Fußverkehrs-Checks am Schulzentrum an der Haberlandstraße ein Verkehrskonzept erarbeiten, in dem auch das Thema Schulwegsicherung dominant ist, sollte die Schulwegsicherung stadtweit aus Sicht der Nahmobilität vertieft untersucht werden, wobei nicht nur infrastrukturelle Optimierungen, sondern auch kommunikative angestrebt werden sollten.

Insgesamt haben die Fußverkehrs-Checks in Dormagen das Ziel, durch Partizipation ein stärkeres Bewusstsein für den Fußverkehr in der Politik, Verwaltung und Bürgerschaft zu schaffen, durchaus befördert. Da Dormagen bereits einige Verkehrsthemen im Rahmen des ISEK diskutiert und bearbeitet hat und plant, ein Mobilitätskonzept in Auftrag zu geben, darf man gespannt auf die Integration der Impulse aus den Fußverkehrs-Checks in die anderen Planwerke und die Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen sein.

7 Quellen

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

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu §§ 39 bis 43 unter Absatz 1.2: http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwwbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen am 21.01.2021

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

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010, zum Thema Radverkehr in Fußgängerzonen auch Entwurfsstände zur Aktualisierung der ERA

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), Köln 2012

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

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

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

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

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

Große, C., Böhmer, J.: Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr – Planungsleitfaden. Erfurt, 2018

Kohaupt, B., Kohaupt, J.: Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen. Köln 2015

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

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

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

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

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

Internetquellen:

<https://www.dormagen.de/news/hoehere-aufenthaltsqualitaet-nachhaltigere-fortbewegung-dormagen-macht-den-fussverkehrs-check-2022> (zuletzt gesichtet: 27.12.2022)

<https://www.dormagen.de/news/fussverkehrs-check-stadt-laedt-zu-abschlussveranstaltung-ein> (zuletzt gesichtet: 27.12.2022)

<https://www.dormagen.de/news/stadt-laedt-zur-auftaktveranstaltung-fussverkehrs-check-ein> (zuletzt gesichtet: 27.12.2022)

<https://radsam-kampagne.de>

https://rp-online.de/nrw/staedte/dormagen/dormagen-fussverkehrs-check-in-der-innenstadt_aid-78414243 (zuletzt gesichtet: 27.12.2022)

https://rp-online.de/nrw/staedte/dormagen/landesprojekt-in-dormagen-stadt-soll-fussgaenger-freundlich-werden_aid-69002031 (zuletzt gesichtet: 27.12.2022)

<https://wheelmap.org/> (zuletzt gesichtet: 27.12.2022)

<https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/> (zuletzt gesichtet: 27.12.2022)