



Endbericht

Fußverkehrs-Checks NRW 2020

Stadt Rheine

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle
Münsterland / Ruhr-Lippe:
Wiebke Weltring
Telefon: 0251/ 48881725
E-Mail: w.weltring@nwl-info.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr
Nordrhein-Westfalen.

Auftragnehmer

Planersocietät

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

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

www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)
Niklas Rischbieter, M. Sc. (Bearbeitung)

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	5
1 Einleitung	6
2 Analyse	8
3 Handlungsfelder	12
3.1 Barrierefreiheit (A)	12
3.2 Querungen (B)	20
3.3 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (C)	29
3.4 Schulwegplanung (D)	34
3.5 Weitere Handlungsfelder (E)	40
4 Verstetigung	41
4.1 Umsetzungshorizont	41
4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung	43
4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW	44
5 Fazit	45
6 Dokumentation	47
6.1 Protokoll der Auftaktveranstaltung am 14.09.2020	47
6.2 Protokoll der 1.Begehung am 29.09.2020	54
6.3 Protokoll der 2.Begehung am 06.10.2020	64
6.4 Protokoll der Abschlussveranstaltung am 10.11.2020	75
7 Quellenverzeichnis	80
8 Maßnahmentabelle	82

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2020	6
Abbildung 2: Erreichbarkeit im Fußverkehr im Schotthock	8
Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Mesum	10
Abbildung 4: Differenzierte Bordhöhe mit Nullabsenkung und 6 cm Bord	13
Abbildung 5: Fehlende barrierefreie Ausstattung von Querungsanlagen im Schotthock (links) und in Mesum (rechts) ..	13
Abbildung 6: Modellkasten Gehwegbreiten	15
Abbildung 7: Geringe Gehwegbreiten in Mesum (links) im Schotthock (rechts)	16
Abbildung 8: Grundstückszufahrten in Mesum (links) in Bocholt (rechts)	17
Abbildung 9: Barrieren in der Gehgasse in der Don-Bosco-Straße in Mesum	17
Abbildung 10: Lichtsignalanlagen an der Servatiistraße (links) und der Rheiner Straße (rechts)	22
Abbildung 11: Kreisverkehr an der Bonifatiusstraße im derzeitigen Zustand (links) und skizziert (rechts)	23
Abbildung 12: Querungshilfe in Mesum (links) und Kombination mit FGÜ in Kamen (rechts)	24
Abbildung 13: Unterdimensionierte Querungshilfen auf dem Lingener Damm (links) und auf dem Burgsteinfurter Damm (rechts)	25
Abbildung 14: Großer Kurvenradius in Mesum (links) und im Schotthock (rechts)	25
Abbildung 15: Beispiel für einen verringerten Kurvenradius durch Markierung und Abpollerung	26
Abbildung 16: Beispiele eines vorgezogenen Seitenraums auf gerader Strecke (links) und im Kurvenbereich (rechts) in Dortmund	27
Abbildung 17: Derzeitige Situation in der Heriburgstraße	27
Abbildung 18: Gastronomie und Radabstellanlagen auf Parkplätzen (links); "Parking Day" (rechts)	30
Abbildung 19: Holzbänke mit Rückenlehnen (links), Sitzpoller (mitte) und Bank um eine Baumscheibe (rechts)	30
Abbildung 20: Spielelemente	31
Abbildung 21: Alte Bahnhofstraße (links) und Geschäftsstraße in Bad Rothenfelde (rechts)	32
Abbildung 22: Temporäre Straßenraumnutzungen: Radabstellanlagen (links) und Parklets (rechts)	33
Abbildung 23: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg	35
Abbildung 24: Haltepunkt eines Laufbusses	37
Abbildung 25: Haltestelle für Eltern	37
Abbildung 26: Temporäre Spielstraße (links); Temporäre Spielgelegenheit in einer Fußgängerzone	38
Abbildung 27: Schulwegmarkierung auf dem Gehweg und an Querungsstellen in Schwerte	39
Abbildung 28: Fußverkehrsförderung	45
Abbildung 29: Urkundenübergabe – Herr van Wüllen und Frau Weltring	48
Abbildung 30: Stellwände zur Begehung in Schotthock	50
Abbildung 31: Stellwand zur Begehung in Mesum	53
Abbildung 32: 1. Begehung Schotthock - Routenverlauf	54
Abbildung 33: Ludgerus Kirche Schotthock	55
Abbildung 34: Kreisverkehr Bonifatiusstraße	56
Abbildung 35: Kreuzung Lingener Damm / Staufenstraße / Römerstraße	57
Abbildung 36: Walshagenpark	59
Abbildung 37: Markierung eines vorgezogenen Seitenraums an der Adalbertstraße, Einmündung Heriburgstraße	60
Abbildung 38: Kreuzung Rolandstraße / Dorfstraße / Bonifatiusstraße	61
Abbildung 39: Wegeverbindung zwischen Aldi und K+K an der Ludgerus Kirche vorbei	63
Abbildung 40: Begehung Rheine Mesum - Route (Quelle: Planersocietät)	64
Abbildung 41: Am Geländer abgestellte Fahrräder am Burgsteinfurter Damm	65
Abbildung 42: Querungshilfe auf dem Burgsteinfurter Damm	66
Abbildung 43: Hindernisse auf dem Gehweg in der Don-Bosco-Straße	67
Abbildung 44: Bushaltestelle Sportzentrum Mesum	68
Abbildung 45: Alte Schule und Dorfplatz von Mesum	69
Abbildung 46: Falsch parkende Autos in der Schulstraße	71
Abbildung 47: Querungsangebot über die Rheiner Straße auf Höhe des Kirchplatzes	72
Abbildungen 48: Schmale Gehwege an den Eisdielen in der Alten Bahnhofsstraße	73

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen	42
---	----

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
Bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
DIN	Deutsches Institut für Normung
FGÜ	Fußgängerüberweg
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
ISEK	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NWSTGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen e.V.
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
R-FGÜ	Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
UBA	Umweltbundesamt
UDV	Unfallforschung der Versicherer
ZNM NRW	Zukunftsnetz Mobilität
VM BW	Verkehrsministerium Baden-Württemberg
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrs-Ordnung

1 Einleitung

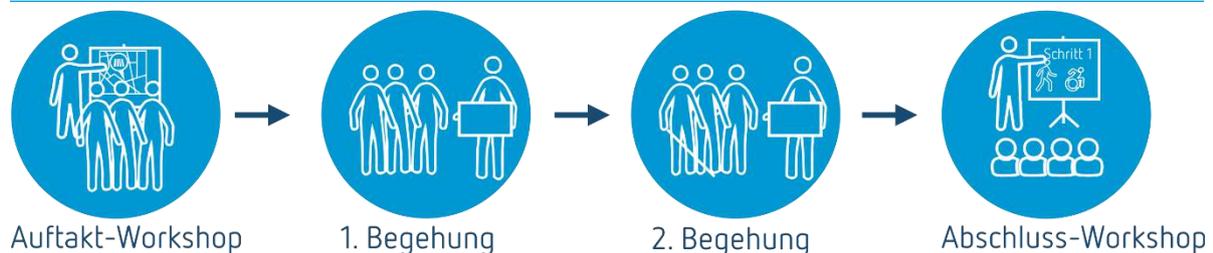
Gehen ist die ursprünglichste Form der Fortbewegung: Einfach, umwelt- und sozialverträglich, zudem gesund. Die fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßen und Plätzen ist eine wichtige Voraussetzung, um die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Sicherheit für alle Menschen in

Städten und Gemeinden zu erhöhen. Gleichwohl wurde der Fußverkehr von der Stadt- und Verkehrsplanung in den vergangenen Jahrzehnten oft vernachlässigt und als „Sowieso-Verkehr“ angenommen.

Mit den Fußverkehrs-Checks wollen das Land Nordrhein-Westfalen und das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Kommunen ermuntern, vor Ort die Situation für zu Fuß Gehende zu verbessern; dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs auslösen und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Im zweiten Jahr der Fußverkehrs-Checks NRW ist das Interesse der Kommunen deutlich gestiegen.

So konnte sich aus 37 Bewerbenden Rheine als eine von zwölf geförderten Kommunen durchsetzen. In Begleitung der Planersocietät hat Rheine den Schwerpunkt im Schotthock und in Mesum auf die Barrierefreiheit, das sichere Queren und die Aufenthaltsqualität gelegt. Gemeinsam wurde im Rahmen von vier Vor-Ort-Terminen eine Bestandsanalyse sowie vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt, wovon eine online stattfand. Vorab legten die Verwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro die Schwerpunkträume fest und bereiteten den Fußverkehrs-Check vor. Am öffentlichen Auftakt-Workshop am 14.09.2020 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben und gemeinsam mit den 27 Teilnehmenden Problempunkte und mögliche Routen für die Begehungen diskutiert. Anschließend fanden am 29. September sowie am 06. Oktober 2020 die Begehungen im Schotthock und in Mesum statt. Die eruierten Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in dem öffentlichen Abschluss-Workshop am 10.11.2020 gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert. Aufgrund der Entwicklungen in der Covid-19-Pandemie im Herbst 2020 wurde von einer Präsenzveranstaltung abgesehen. Der Abschlussworkshop fand stattdessen digital über die Videokonferenz-Plattform GoToMeeting mit 18 Teilnehmenden statt.

Abbildung 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2020



Quelle: Planersocietät

Ziel des Fußverkehrs-Checks in Rheine ist es, sichere und attraktive Fußverbindungen zu schaffen. Die Fußverkehrs-Checks sollen zugleich ein Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs bei Politik, Verwaltung

und Öffentlichkeit schaffen. Zudem sollten sie auch die Belange von Schülerinnen und Schülern sowie von Mobilitäts- und Seheingeschränkten als besonders sensible Gruppen in den Fokus rücken. Das wurde zum Beispiel bei der Wahl der Routen und dem geladenen Teilnehmerkreis besonders berücksichtigt.

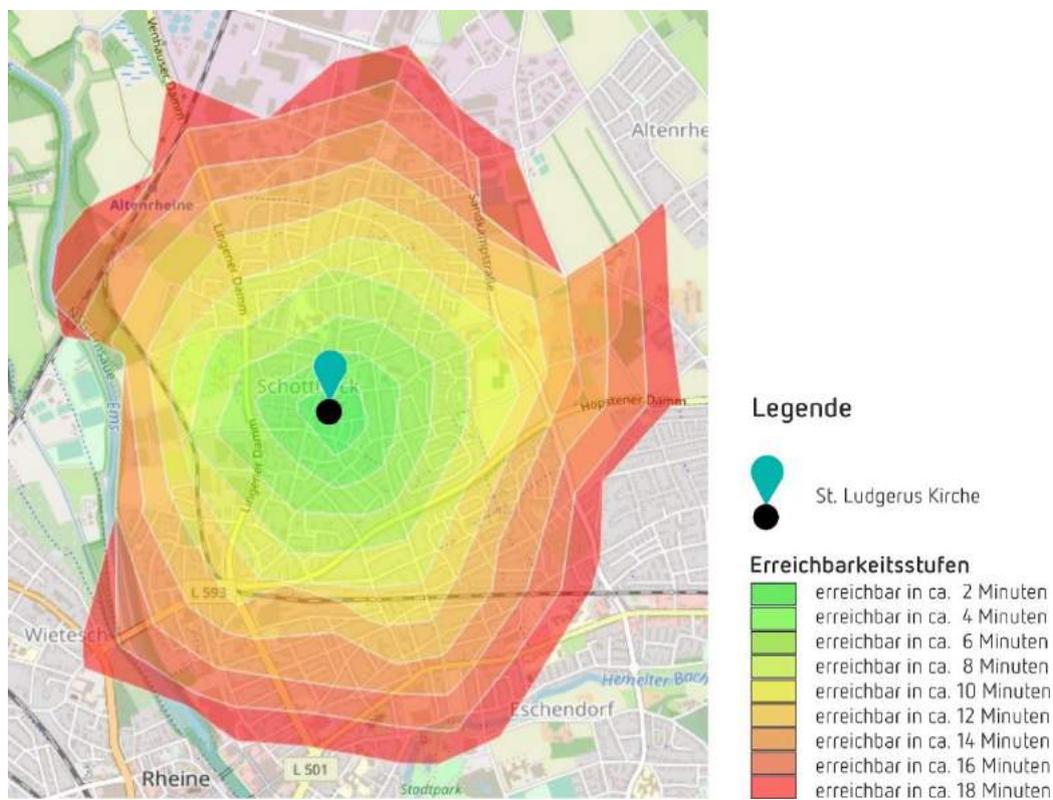
2 Analyse

Die Stadtteile Schotthock und Mesum standen im Fokus des Fußverkehrs-Checks in Rheine. Schotthock ist einer der bevölkerungsstärksten Stadtteile Rheines, verfügt über weiträumige Wohngebiete und besitzt im Norden das größte Industrie- und Gewerbegebiet der Stadt. Mesum gehört ebenso zu den größeren Stadtteilen Rheines und liegt rund 7 Kilometer südlich des

Stadtzentrums. Aufgrund seiner früheren Eigenständigkeit besitzt er gemessen an seiner Größe verhältnismäßig viele städtische Einrichtungen wie Schulen, eine Bücherei, Einzelhandelsgeschäfte und Nahversorger, Gastronomie und einen Wochenmarkt sowie Freizeiteinrichtungen wie ein Hallenbad und einen Golfplatz.

Der Modal-Split der Stadt Rheine spiegelt die Notwendigkeit der Fußverkehrsförderung zu Teilen wider. In Nordrhein-Westfalen werden 22 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt, in Rheine sind es lediglich 10 % (2011). Das Potenzial der kurzen Wege, die einfach zu Fuß zu bewältigen sind ist gegeben. 37 % aller Binnenwege in Rheine sind kürzer als 2 km. Wege im Binnenverkehr Rheines mit einer Länge von bis zu 1 km werden bereits zu 47 % zu Fuß zurückgelegt. Hingegen werden Wege von bis zu 2 km nur noch zu 14 % zu Fuß bewältigt. Im Zusammenhang mit dem Rahmenplan Innenstadt wurde ein Fußgänger- und Barrierecheck in der Innenstadt 2016 bereits durchgeführt.

Abbildung 2: Erreichbarkeit im Fußverkehr im Schotthock



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

Den Fußverkehr-Check sieht Rheine als weiteren Anstoß, den Fußverkehr nachhaltig zu fördern und eine Sensibilisierung für zu Fuß Gehende bei den Bürgerinnen und Bürgern sowie der Verwaltung und Politik zu erzielen (vgl. infas/DLR 2018; Stadt Rheine 2020).

Schotthock besitzt aufgrund der flachen Topographie und der kompakten Siedlungsstruktur gute Voraussetzungen für den Fußverkehr. Die in Abbildung 2 dargestellten Isochronen lassen gut erkennen, dass innerhalb von wenigen Minuten viele Ziele im Stadtteil fußläufig zu erreichen sind. Eine Gehminute entspricht dabei durchschnittlich ungefähr 90 m, abhängig von der Personengruppe. Die Nahversorger, die Schulen, das Seniorenheim und der Walshagenpark als Quell- und Zielverkehre liegen in fußläufiger Nähe zueinander. Deutlich wird auch, dass besonders eigenständige Fußwege die Erreichbarkeit wesentlich verbessern können. Gute Beispiele in Schotthock sind die Wegeverbindung zwischen den Nahversorgern und der St. Ludgerus-Kirche sowie die Wegeverbindung zwischen dem Seniorenheim und der Bonifatiusstraße über den Salierweg. Ziele im Stadtzentrum wie die Stadthalle (20 min), die Fußgängerzone (22 min) und der Bahnhof (30 min) sind auch für mobilitätsuneingeschränkte Personen zu Fuß noch gut erreichbar sowie über die Buslinien C1 und C2 und dem MorgenSprinter A angebunden.

Insgesamt wird ein dichtes Netz aus Gehwegen und eigenständigen Fußwegen angeboten, wobei die Flächen des Fußverkehrs im Bestand teils eng sind. Insbesondere im Umfeld der Nahversorger und des Seniorenheims am Lingener Damm kommt es zu weiteren Einschränkungen der Barrierefreiheit durch fehlende oder unzureichend dimensionierte Querungshilfen und Fußgängerüberwege (FGÜ) sowie fehlenden Absenkungen und taktile Elemente. Bei der Begehung sind außerdem starke Querneigungen, Stolperfallen und für zu Fuß Gehende unfreundliche Warte- und Grünzeiten sowie eine mangelhafte barrierefreie Gestaltung an Lichtsignalanlagen (LSA) negativ aufgefallen. Häufig auftretende Hindernisse für zu Fuß Gehende sind auf den Gehweg ragender Grünschnitt und parkende Pkws.

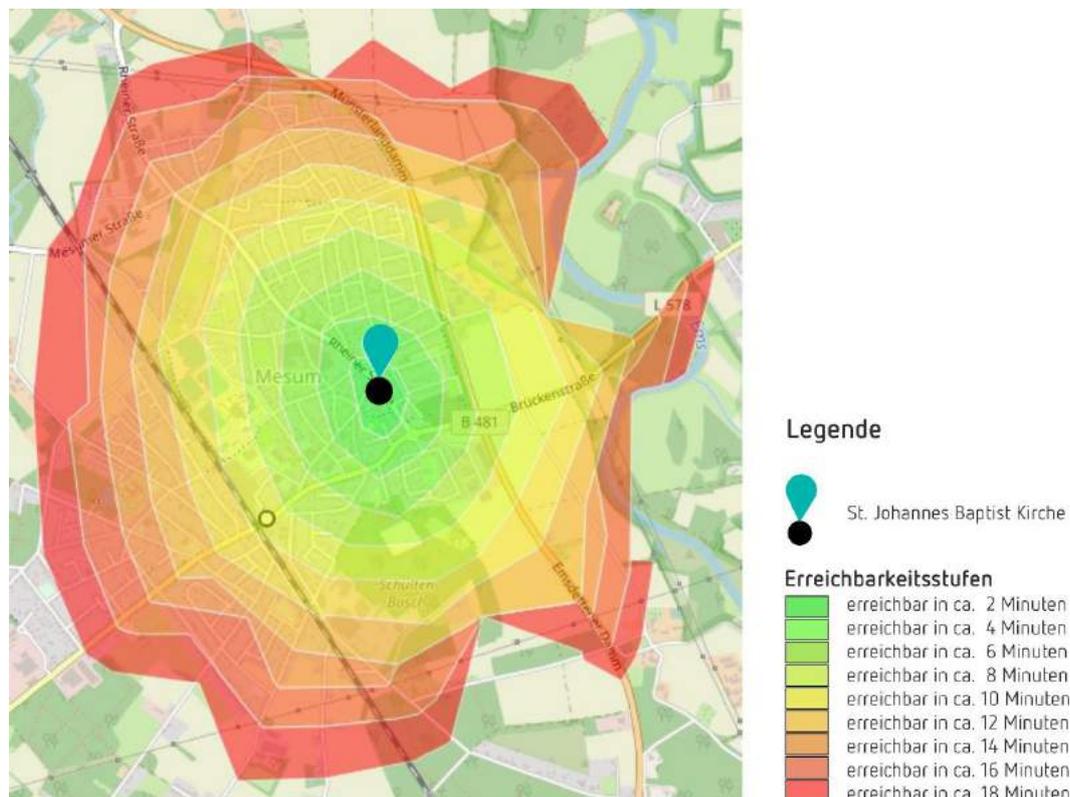
Die Aufenthaltsqualität variiert in den unterschiedlichen Räumen zum Teil sehr. Verbesserungswürdig ist in dieser Hinsicht u.a. der Kirchplatz der St. Ludgerus-Gemeinde und der Walshagenpark, welcher der Naherholung dient. Diese Bereiche und ihre Wegeverbindungen sind aufgrund der fußläufigen Nähe zur Seniorenwohnanlage Scheipers Hof besonders an die Bedürfnisse von Seniorinnen und Senioren aber auch weiterer Zielgruppen anzupassen. Kritisch zu betrachten sind daher auch die vorliegenden Nutzungskonflikte in der Umgebung. Am K+K, welcher stark von der Bewohnerschaft der Seniorenanlage frequentiert wird und gegenüber der Kirche liegt, kommt es zu Problemen zwischen dem Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr (ruhend wie fließend). Auf dem Lingener Damm werden aufgrund der geringen Breite der Wege und der wenigen Querungsmöglichkeiten Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sichtbar.

Rund um die Nelson-Mandela- und Bodelschwingschule kommt es in der morgendlichen Stoßzeit zu einem hohen Kfz-Aufkommen durch Eltern-Bringverkehre. Dabei entstehen unsichere Situationen durch nicht ordnungsgemäß abgestellte Fahrzeuge, enge Fahrwege und Rückstau in Querungsbereichen. Ein weiteres Problem im Schulumfeld besteht zum Beispiel in der geringen Aufstellfläche an den Haltestellen.

Auch Mesum als weiterer untersuchter Stadtteil bringt aufgrund der flachen Topographie und der kompakten Siedlungsstruktur gute Voraussetzungen für den Fußverkehr mit sich. Die in Abbildung 3 dargestellten Isochronen lassen erkennen, dass innerhalb von wenigen Minuten alle Ziele im Stadtteil fußläufig zu erreichen sind. Auch die Distanz zum Bahnhof Mesum ist mit ca. 10 min als fußläufig einzuschätzen, wenngleich

die Barrierewirkung der Bahnanlagen für den Fußverkehr deutlich wird. Vom Bahnhof aus sind mit dem Zug und mit den Buslinien C6 und C7 wichtige Ziele wie das Stadtzentrum, weitere Stadtteile sowie das Oberzentrum Münster zu erreichen. Im Bahnhofsumfeld kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen den am Gelände abgestellten Fahrrädern und zu Fuß Gehenden.

Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Mesum



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

Insgesamt wird ein dichtes Netz aus Gehwegen und eigenständigen Fußwegen angeboten, wobei die Flächen des Fußverkehrs im Bestand teils eng sind und häufig nicht die ausreichende Dimensionierung bieten, die hinsichtlich der Bedürfnisse der unterschiedlichen Zielgruppen notwendig wären. Deutlich wird auch, dass insbesondere eigenständige Fußwege die Erreichbarkeit wesentlich verbessern können. Ein gutes Beispiel in Mesum ist die Bahnunterführung an den Sportanlagen. In diesem Bereich wie auch am Dorfplatz und dem Kirchplatz fehlt es jedoch an Aufenthaltsqualität. Auch im Geschäftsbereich, der Alten Bahnhofstraße, ist die Aufenthaltsqualität verbesserungswürdig. Trotz der Geschäfte und der Gastronomie kommt ein Gefühl des Flanierens nur während des Wochenmarktes auf, für den ein Teil der Alten Bahnhofstraße für den Kfz-Verkehr temporär gesperrt wird. Positiv anzumerken ist, dass von der Rheiner Straße kommend zu Beginn der Alten Bahnhofstraße eine Verkehrsberuhigung mit Tempo 20 gilt.

Die Barrierefreiheit wird nicht nur durch die bereits erwähnte geringe Gehwegbreite eingeschränkt, sondern auch durch das Fehlen von Absenkungen, taktilen Elementen an Querungsanlagen sowie unterdimensionierten Querungshilfen sowie Querneigungen der Gehwege. Zusätzliche Hindernisse für zu Fuß Gehende sind Radabstellanlagen, Mülltonnen, Betonkübel und parkende Autos.

An der Alexander-von-Humboldt-Schule läuft der Bring- und Holverkehr relativ geordnet über den Parkplatz mit Wendemöglichkeit an den Sportanlagen ab. Die zur Schule führenden Straßen werden stark vom Bus-, Lkw- und Kfz-Verkehr als auch Schulverkehr mit dem Rad oder zu Fuß genutzt. Positiv anzumerken ist, dass im Umfeld der Schule stellenweise Tempo 30 gilt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sollte dies zur Sicherheit des Schülerverkehrs flächendeckend eingeführt werden. Rund um die Johannesschule kommt es zur morgendlichen Stoßzeit zu einem hohen Kfz-Aufkommen durch Bringverkehre. Dabei entstehen unsichere Situationen durch nicht ordnungsgemäß haltende Fahrzeuge, enge Fahrwege und Rückstaus in Querungsbereichen. Die aus diesen Gründen eingeführte Einbahnstraßenregelung in der Schulstraße wird von Eltern wie auch Anwohnenden teilweise missachtet. Die Umgestaltung des Straßenraums der Nielandstraße zu einem Shared Space im Bereich der alten Schule ist als erste von mehreren geplanten Umgestaltungen in Mesum gestartet.

3 Handlungsfelder

Die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge sind das Ergebnis der vier partizipativen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks NRW 2020 in Rheine. Auf Grundlage der Diskussionen und Anregungen während der Workshops und der Begehungen sowie planerischer Rückschlüsse aus den gewonnenen Eindrücken wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge formuliert und in Handlungsfelder unterteilt. Diese Handlungsfelder konnten herausgearbeitet werden: Barrierefreiheit, Querungen, Aufenthaltsqualität und Schulverkehre. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmenvorschläge stellvertretend für das gesamte Stadtgebiet stehen und auch auf gleichartige Situationen in anderen Stadtbereichen übertragbar sind.

3.1 Barrierefreiheit (A)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung unter anderem zur physischen Umwelt. Für Menschen mit Behinderungen ist eine barrierefreie Mobilität entscheidend, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Insbesondere eine barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen und Überquerungsstellen ist daher erstrebenswert (siehe dazu auch § 8 (3) PBefG). Diese erleichtert es Blinden und sehingeschränkten Personen, kognitiv und körperlich behinderten Personen ebenso wie Rollstuhl und Rollator nutzenden Menschen, mobil zu sein. Von Barrierefreiheit profitieren also alle Menschen. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7).

Querverkehr

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen¹ für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von Lichtsignalanlagen durch Zusatzeinrichtungen wie akustischen Signalgebern ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Während für Personen mit Einschränkung in der Bewegung oder Nutzung eines Rollstuhls/Rollators/Kinderwagens ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind für sehbehinderte Menschen Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur. Um allen Personengruppen gerecht zu werden, sollte nach Möglichkeit immer eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm Bordhöhe für sehingeschränkte Personen und eine Nullabsenkung für geheingeschränkte Personen; mit taktilen Leitlinien in Form von

¹ Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen.

Richtungsfeld und Sperrfeld; vgl. Abb. 4) angesetzt werden. An Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege ist aufgrund der Breite der Überwege ein solcher barrierefreier Ausbau in den meisten Fällen sehr gut umsetzbar. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Abbildung 4: Differenzierte Bordhöhe mit Nullabsenkung und 6 cm Bord



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

In Rheine sind die Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet häufig nicht nach den aktuellen technischen Standards ausgebaut. Zwar sind die Querungen vielerorts bereits auf ein Nullniveau abgesenkt worden, so dass ein erleichtertes Queren für mobilitätseingeschränkte Personen möglich ist. Sehbehinderten Menschen wird jedoch durch das Fehlen einer ertastbaren Bordsteinkante die Unterscheidung zwischen Gehweg und Fahrbahn erschwert. Aus diesem Grund ist es ebenfalls von Bedeutung, die Aufstellfläche bei Querungshilfen zu pflastern, um eine taktile Differenzierung der Oberflächen wahrnehmen zu können. Darüber hinaus fehlt die Ausstattung mit taktilen Bodenindikatoren, die Sehbehinderten das Auffinden der Querungsanlagen mit einem Langstock erleichtert und Orientierung im Raum verschafft. Die in Abbildung 5 dargestellte Querungshilfe am Lingener Damm sowie die LSA an der Rheiner Straße in Mesum sind exemplarische Nennungen, wo eine barrierefreie Gestaltung bisher nicht gegeben ist und Handlungsbedarf besteht.

Abbildung 5: Fehlende barrierefreie Ausstattung von Querungsanlagen im Schotthock (links) und in Mesum (rechts)



Quelle: Planersocietät

Bei Lichtsignalanlagen ist darüber hinaus neben der taktilen Komponente die Ausstattung mit einem akustischen Signalgeber im Sinne des sogenannten „Zwei-Sinne-Prinzips“ weiterzuerfolgen. Das Prinzip sieht

vor, dass mindestens zwei Sinne (visuell, taktil, akustisch) angesprochen werden, um die barrierefreie Gestaltung möglichst umfassend und auf alle Zielgruppen abzustimmen. Akustische Signalgeber sind bereits an einigen Stellen an Hauptverkehrsstraßen im Rheiner Stadtgebiet zu finden, fehlen jedoch an untergeordneten Straßen wie beispielsweise an der Bonifatiusstraße im Schotthock.

Es sollte daher eine Prioritätenliste erstellt werden, anhand derer die Querungen nach aktuellem Standard sukzessive umgebaut werden. Eine mögliche Priorisierung der Verbesserung an bestehenden Querungsstellen könnten anhand von Indikatoren, wie Bedeutung der Straße im Verkehrsnetz (Hauptverkehrsstraße etc.), Typ der Querungsanlage (zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden; Querungsanlage mit Fußgängervorrang; Querungsanlage ohne Fußgängervorrang) und ggf. die Bedeutung im Wegenetz von zu Fuß Gehenden², und Umfeldnutzung (z.B. Einkaufsgelegenheiten, Schule etc.) beinhalten. Darüber hinaus sind unbedingt anstehende Vorhaben zu berücksichtigen, um bei Neubaumaßnahmen einen barrierefreien Ausbau mit einzuplanen. Solche Stellen sind systematisch zu identifizieren und aufzulösen. Insbesondere neu geschaffene Querungsstellen sollten barrierefrei ausgebaut werden.

Längsverkehr

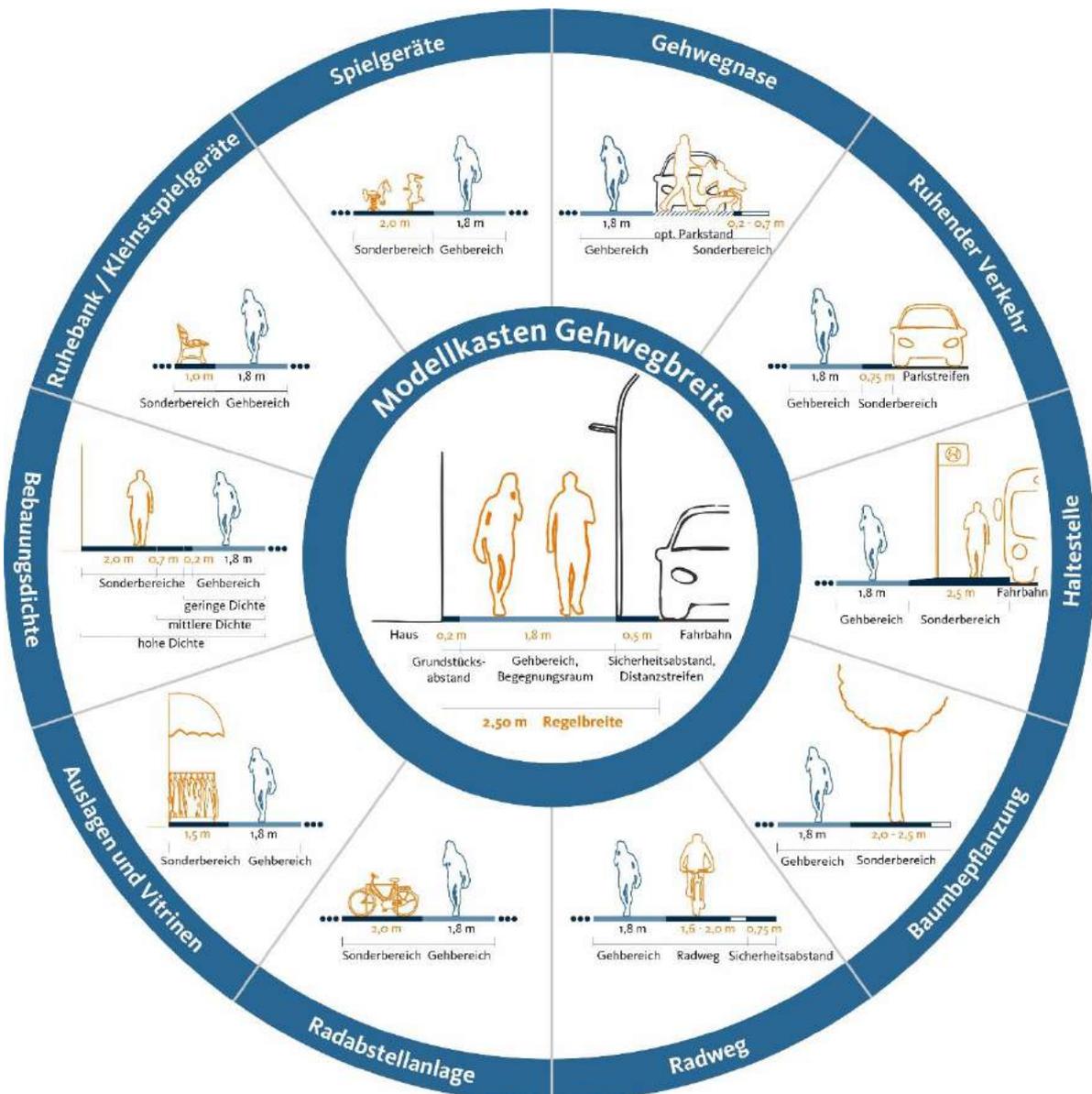
Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren **Gehwegbreiten**. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern, Verkehrsschildern oder Straßenlaternen, zusätzlich eingeengt. Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von zu Fuß Gehenden, auch mit einem Kinderwagen oder mit einem Rollstuhl, möglich sein. Dies gilt auch für den Begegnungsfall. Ist eine bauliche Aufweitung von Gehwegen nicht möglich, ist die Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Dies muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich.

Abbildung 6 gibt einen Überblick über die Regelbreiten von Gehwegen nach unterschiedlichen Anforderungen. So sollen sich zwei Zufußgehende begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden, woraus eine Seitenraumbreite von 2,50 m resultiert. Eine nutzbare Mindestbreite als Bewegungsraum zweier sich begegnender zu Fuß Gehender liegt demnach bei mindestens 1,80 m. Eine Mindestbreite insofern, da die verschiedenen Zielgruppen im Fußverkehr einen unterschiedlichen Raumbedarf haben. So benötigen Rollstuhlfahrende oder Personen mit Rollator mehr Platz in Form der nutzbaren Gehwegbreite, um sich begegnen zu können. Für gemeinsam geführte Wege von Fuß- und Radverkehr wird hingegen eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 2,50 m veranschlagt. Hinzu kommt ein Abstand von 0,2 m zur Hauswand, bei niedrigen Einfriedungen kann dieser in Ausnahmefällen entfallen. Zur Fahrbahnseite ist ein Sicherheitsabstand von 0,5 m einzurichten, der bei geringem Schwerlastverkehrsaufkommen auch mit 0,3 m angelegt werden kann. Bei einer hohen Fußgängerfrequenz,

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

Bebauungsdichte oder Geschäftsnutzung empfiehlt sich eine Gehgasse von über 2,50 m. Dieser Raum bezieht sich jedoch rein auf den fließenden Fußverkehr. Für vertikale Elemente wie Laternenmaste, Baumscheiben, Verkaufsauslagen oder Sitzgelegenheiten im Seitenraum sind Zusatzbreiten zu veranschlagen, die auf die Regelbreite zu addieren sind (vgl. EFA 2002: 16). Diese Anforderungen und Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden bauen auf der Grundlage der Regelwerke EFA und RASt der FGSV auf. Auch die Oberflächenqualität der Gehwege ist von großer Bedeutung. Eine sichere und komfortable Fortbewegung ist durch eine ebene Oberfläche, ohne Kanten und Löcher sicherzustellen.

Abbildung 6: Modellkasten Gehwegbreiten



Quelle: Planersocietät

Die Gehwege im Untersuchungsgebiet in Rheine sind oftmals unterdimensioniert und weisen an vielen Stellen nicht die erforderliche Regelbreite auf. Der nur begrenzt zur Verfügung stehende Straßenraum, häufig bedingt durch seine historische Entwicklung, lässt oftmals keine größeren Gehwegbreiten zu. Die Regelbreite kann in diesen Fällen nur als Orientierung dienen, falls sich durch Straßenumbauten neue Chancen für den Fußverkehr ergeben. Bei Neuplanungen sind die von der EFA genannten Maße zu beachten. Beispiele für eine Unterdimensionierung findet man in der Don-Bosco-Straße in Mesum, aber auch an der Bonifatiusstraße im Schotthock (vgl. Abb. 7).

Abbildung 7: Geringe Gehwegbreiten in Mesum (links) im Schotthock (rechts)



Quelle: Planersocietät

Die Bonifatiusstraße zeigt aber auch, dass durch eine Neuverteilung des Straßenraums in einigen Fällen mehr Platz für den Fußverkehr eingeräumt werden kann. So ist im Abschnitt zwischen der Rolandstraße und dem Gudrunweg eine Wegnahme des Mehrzweckstreifens denkbar. Der gewonnene Raum könnte dem Gehweg zugeschlagen werden, bauliche Änderungen wären vorzunehmen. Eine Aufwertung könnte zudem durch das Anlegen von Baumscheiben entlang der Straße erzielt werden. Ein Beschluss zu Anpflanzungen in dem Bereich ist bereits erfolgt.

Eine weitere Einschränkung in der Barrierefreiheit besteht durch **Querneigungen und Absenkungen** an Grundstückszufahrten auf den Gehwegen. Diese sollten von zu Fuß Gehenden nicht wahrnehmbar sein. Vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl oder mit Rollator erschweren starke Querneigungen und Gehwegabsenkungen an Grundstückseinfahrten die Mobilität immens und schränken sie ein. Besonders bemerkbar machen sich diese in der Don-Bosco-Straße in Mesum sowie in der Staufenstraße im Schotthock. Mithilfe von Schrägborden wird ein einheitliches Gehwegniveau ermöglicht (vgl. Abb. 8).

Abbildung 8: Grundstückszufahrten in Mesum (links) in Bocholt (rechts)



Quelle: Planersocietät

Querneigungen sollten im Sinne der Barrierefreiheit maximal 2 % betragen. Durch bauliche Anpassungen lassen sich diese reduzieren. Durch den Einsatz von Schrägbordsteinen können die Absenkungen an Grundstückseinfahrten zudem auf ein fußgängerträgliches Niveau reduziert werden. Die baulichen Anpassungen werden in der Regel nicht kurzfristig erfolgen können, sollten jedoch bei Umbauten Berücksichtigung finden und sukzessive im Stadtgebiet erfolgen.

Weitere Einschränkungen im Fußverkehr können durch **Barrieren in der Gehgasse** entstehen. Häufig kommt es zu Nutzungskonflikten im Straßenraum, da dieser begrenzt ist und zugleich verschiedene Zielgruppen, Nutzungen und Verkehrsarten unterzubringen sind. Engstellen für zu Fuß Gehende treten aus unterschiedlichen Gründen vielfach auf. Das zu Fuß Gehen wird attraktiver, wenn die Gehgasse nicht erst gesucht werden muss und konfliktfrei an anderen zu Fuß Gehenden vorbeigegangen werden kann. Aufgenommen wurden Situationen, in denen die nutzbare Gehwegbreite durch Hindernisse oder Barrieren eingeengt werden. Solche Einschränkungen können durch schlecht positionierte Straßenschilder, Stadtmobiliar, Baumscheiben bzw. Beete oder Stellplätze im öffentlichen Raum erzeugt werden. Überdies treten aufgrund von Verkaufsstoppfen, Geschäftsauslagen oder Bestuhlung Engstellen auf, die ein komfortables Gehen einschränken. Auch in Rheine lassen sich eine Vielzahl von Stellen ausfindig machen, an denen die Gehgasse Behinderungen aufweist. Sei es durch Radabstellanlagen bzw. Fahrräder oder engpositionierte Betonpoller wie an der Welfenstraße im Schotthock oder der Don-Bosco-Straße in Mesum (vgl. Abb. 9).

Abbildung 9: Barrieren in der Gehgasse in der Don-Bosco-Straße in Mesum



Quelle: Planersocietät

Wenn möglich sollten hindernde Elemente versetzt werden, um eine Einschränkung und Gefährdung auf der Gehgasse zu unterbinden. Eine durchgängige Begehbarkeit des Gehweges sollte angestrebt werden. Ist dies nicht möglich oder gewünscht, sollte eine Aufweitung bzw. Verschwenkung des Gehweges in Betracht gezogen werden. Generell sollten Stadtmöbiliar und andere Hindernisse wie Poller, Pfosten, Masten, Abfallbehälter etc. die nutzbare Gehwegfläche nicht einschränken. Ist dies nicht zu vermeiden, müssen sie trotzdem für sehingeschränkte Personen als Hindernis wahrnehmbar ausgebildet sein. Außerdem sollten sie visuell und kontrastierend gestaltet sein. Um eine Erkennung mit dem Langstock zu ermöglichen, ist als Tasthilfe bei schwebenden Elementen (z.B. Vitrinen, Abfallbehältern, Bänken, etc.) eine Querstrebe in einer Höhe von max. 15 cm anzubringen oder ein Sockel von mind. 3 cm zu versehen (vgl. FGSV 2011: 60).

Im Falle der Betonpoller wird ein Ersatz durch moderne, mit Reflektoren ausgestattete Poller empfohlen, falls diese nicht ersatzlos entfallen können. Alternativ bieten sich Pflanzkübel an. Zur Herstellung der Barrierefreiheit sind 1,50 m zwischen den Pollern freizuhalten, um die Zugänglichkeit zu gewähren.

Weitere Handlungsschwerpunkte

Über die genannten Maßnahmen hinaus gehören zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raums viele weitere Aspekte. Dazu zählen besondere Anforderungen sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, Kontrastierung von Treppenkanten, Beschaffenheit von Oberflächen, Stadtmöblierung (z.B. seniorengerechte/barrierefreie Sitzbänke), die korrekte Anbringung von Handläufen an Treppenanlagen, die Dimensionierung von Umlaufsperrern, die Bewältigung von kurzen Treppenanlagen mit einem Kinderwagen, starke Längs- und Querneigungen, ausreichende Grün- und Räumzeiten an LSA oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

Weiterer Handlungsbedarf besteht an folgenden Stellen in Rheine:

- **Bonifatiusstraße (Höhe K+K-Parkplatz), Schotthock:** Der Gehweg auf der westlichen Seite ist relativ gering dimensioniert. Aufgrund der Nähe zum K+K-Markt kommt es zu einer erhöhten Frequentierung. Jedoch ist ein komfortables Begegnen vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen aufgrund der vorhandenen Gehwegbreite nicht möglich. Der ruhende Verkehr führt zu weiteren Nutzungskonflikten in diesem Bereich. Da auf dem nahegelegenen Parkplatz ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen, ist zu prüfen, ob das Längsparken in diesem Bereich entfallen kann. Zugunsten des Fußverkehrs könnte so der Gehweg verbreitert werden.
- **Lingener Damm (Staufenstraße – Adalbertstraße), Schotthock:** Die nutzbare Gehwegbreite beschränkt sich in diesem Abschnitt zum Teil auf unter 1,50 m. Aufgrund dessen kommt es zu Nutzungskonflikten mit dem Radverkehr. Es ist daher zu prüfen, ob der Radverkehr alternativ auf der Fahrbahn (z. B. Schutzstreifen; Vereinbarkeit mit Schwerlastverkehr) geführt werden kann und der neu zu dimensionierende Gehweg mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ zu versehen ist. Dies würde dem Fußverkehr mehr Platz im Begegnungsfall verschaffen und gleichzeitig Radfahrenden eine Alternative zur Fahrbahnbenutzung geben. Alternativ und abhängig von der Frequentierung durch den Radverkehr ist die Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges, wie es das Klimaschutzteilkonzept vorsieht, zu prüfen.

- **Lingener Damm (Staufenstraße – Adalbertstraße), Schotthock:** Heckengrün überragt in diesem Bereich den Gehweg und schränkt die nutzbare Gehwegbreite ein. Kurzfristig kann ein Grünschnitt die ursprüngliche nutzbare Gehwegbreite wiederherstellen.
- **Salierweg (Lingener Damm – Dahlienweg), Schotthock:** Die Wegeverbindung erfüllt aufgrund der wassergebundenen Oberfläche bisher nicht die Anforderungen der Barrierefreiheit. Hier wäre eine (Teil-)Asphaltierung in Form eines Mittelstreifens denkbar, so dass Wurzelschäden möglichst unterbunden werden. Zudem ist der Weg bisher nicht beleuchtet und schränkt daher die Nutzbarkeit bei Dunkelheit ein. Die Installation von Laternenmasten sollte geprüft werden. Zur Herstellung einer uneingeschränkten Zuwegung ist zudem die Umlaufsperre zum Lingener Damm hin zu entfernen und ggf. bei Bedarf durch einen barrierearmen Poller zu ersetzen.
- **Walshagenpark, Schotthock:** Eine Asphaltierung und Beleuchtung ist bisher nur auf zwei Wegeverbindungen im Walshagenpark angebracht. Während der Begehung wurde deutlich, dass sich eine Ausweitung der asphaltierten und beleuchteten Strecken auf wichtigen Wegebeziehungen gewünscht wird. Die Zugänglichkeit vom Lingener Damm aus ist derzeit durch einen verengten Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen eingeschränkt. Daher wird eine Umgestaltung der Eingangssituation durch die Wegnahme von Barrieren vorgeschlagen. Die vorhandenen Sitzbänke sind zudem nicht barrierefrei gestaltet. Einzelne Sitzgelegenheiten sollten daher durch moderne, der Barrierefreiheit angepasste Sitzbänke mit Arm- und Rückenlehne ersetzt werden.
- **Rolandstraße (Höhe Schulhof), Schotthock:** Die Gehwegbreite ist in diesem Bereich relativ gering, so dass das Begegnen kaum möglich ist. Daher ist zu überlegen, ob eine Neuordnung der Parkstände vorgenommen werden kann. In dem Zuge sollte außerdem geprüft werden, ob die Einrichtung einer Elternhaltestelle an dieser Stelle sinnvoll ist (siehe 3.4). Der gewonnene Raum könnte dann dem Gehweg zugeschlagen werden.
- **Bonifatiusstraße (Bushaltestelle Kümpersdorf), Schotthock:** An der Bushaltestelle kommt es zum Teil zu Nutzungskonflikten zwischen dem fließenden Fußverkehr und auf den Bus wartenden Personen, da keine separate Aufstellfläche vorhanden ist. Durch eine Verlegung der Haltestelle weiter südlich könnte durch den Entfall des Mehrzweckstreifens eine ausreichend dimensionierte Aufstellfläche geschaffen und Nutzungskonflikte reduziert werden. Eine Verlegung ist daher zu prüfen.
- **Wegeverbindung Bergstraße – Bonifatiusstraße (am Ludgerus-Forum entlang), Schotthock:** Der Gehweg ist relativ schmal und die Führung verwinkelt. Um Nutzungskonflikte im Begegnungsfall zu verhindern und die Wegeverbindung komfortabler zu gestalten, sollte eine Verbreiterung des Gehwegs (wahrscheinlich im Eigentum der Kirche) angestrebt werden.
- **Bahnhof (Höhe Parkplatz), Mesum:** Die Zuwegung vom Parkplatz zu den Bahngleisen wird durch einen Poller verengt. Die Entfernung zur Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit sollte geprüft werden. Zudem beeinträchtigt Grünschnitt die Begeh- und Befahrbarkeit. Ein Grünschnitt zur Entfernung auf dem Pflaster wäre schnell umzusetzen.
- **Bahnhof, Mesum:** Neben barrierefreien Zügen ist auch die barrierefreie Gestaltung der Bahngleise

für einen barrierefreien Zugang erforderlich. Ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg ist bisher nicht möglich. Die Ausführung erfolgt durch die Deutsche Bahn AG. Die aufgenommenen Gespräche mit der DB sind fortzuführen.

- **Don-Bosco-Straße / Alte Bahnhofstraße, Mesum:** Die vorhandene Sitzbank ist aufgrund fehlender Armlehnen nicht barrierefrei gestaltet und ist zudem in die Jahre gekommen. Daher sollte diese durch eine moderne, barrierefreie Sitzbank ausgetauscht werden.
- **Alte Bahnhofstraße, Mesum:** Kundenstopper und Auslagen ragen häufig in die Gehgasse und behindern so den Fußverkehr. Es sollte das Gespräch mit den Geschäftstreibenden gesucht werden, um einen Kompromiss bezüglich der freizuhaltenen Flächen zu erzielen. Sollte keine Einigung möglich sein, ist der Erlass einer Satzung denkbar.
- **Schulstraße (Bushaltestelle), Mesum:** Die Schulbus-Haltestelle ist derzeit nicht barrierefrei ausgestattet. Eine Nachrüstung mit Bodenindikatoren zum taktilen Auffinden ist daher vorzunehmen.

3.2 Querungen (B)

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

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

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

Belastungen können beispielsweise durch zu lange Wartezeiten schnell zu Rotlichtverstößen der zu Fuß Gehenden führen. Ist andererseits ein FGÜ nur sehr schwach frequentiert, kann es passieren, dass ihn Autofahrende nach einer bestimmten Zeit nicht mehr berücksichtigen.

Das Thema Querungen nimmt eine besondere Relevanz beim Fußverkehrs-Check in Rheine ein. Dies ist nicht nur bei den Planungsspaziergängen deutlich geworden, sondern zeigen auch die zahlreichen schriftlich eingegangenen Kommentare von Bewohnerinnen und Bewohnern im Nachgang der Auftaktveranstaltung (vgl. Kap. 6).

Lichtsignalanlagen (LSA)

Lichtsignalanlagen (LSA) finden insbesondere an starkbefahrenen und großflächigen Kreuzungen Einsatz, um den schwächeren Verkehrsteilnehmenden Schutz zu bieten. Komfort und Sicherheit an fußgängerfreundlichen LSA ergeben sich für zu Fuß Gehende anhand verschiedener Indikatoren.

Gemäß einschlägigen Empfehlungen sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden zu vermeiden³ bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FGSV 2002: 23; FUSS e.V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der zu Fuß Gehenden ist abzuwägen. Ist eine Verbesserung der Situation aus Sicht der zu Fuß Gehenden in diesem Bereich nicht herbeizuführen, sollten die im Umfeld liegenden LSA hinsichtlich ihrer Wartezeiten überprüft werden. Damit kann eine generell höhere Priorisierung des MIV an Knotenpunkten vermieden und für zu Fuß Gehende attraktivere Querungen geschaffen werden. Nach der Wartezeit folgt die Freigabezeit (Grün-Phase). Diese soll nach einschlägigen Richtlinien und Hinweisen der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Für Fußgänger sollte außerdem berücksichtigt werden, dass

- bei einer zu querenden Furt mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann,
- bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann,
- bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden kann (vgl. FGSV 2010: 28 und FGSV 2011: 51).

Im Hinblick des demographischen Wandels sollte die Freigabezeit so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Die Geschwindigkeit von zu Fuß Gehende variiert zwischen 0,8 und 1,5 m/s; als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (vgl. FGSV 2010: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit mit 0,5 bis 0,8 m/s vieler mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen verweisen für Berechnungen auf eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s. Besonders in sensiblen Bereichen, wie z.B. Senioreneinrichtungen, Marktplätzen oder Krankenhäusern, ist eine geringe Gehgeschwindigkeit bei der Bemessung der LSA für den Fußverkehr zu berücksichtigen. Um speziell an Lichtsignalanlagen im Längsverkehr nach der Betätigung des Drucktasters, was die Anforderung des Grünsignals bedeutet, Rotlichtverstöße zu vermeiden, sollte die Wartezeit nach Anforderung nicht länger als acht Sekunden lang sein (vgl. FUSS e.V. 2015: 30). Die Akzeptanz, als zu Fuß gehende Person an der LSA auch wirklich zu warten, steigt mit einer schnellen Freigabezeit, was gleichzeitig für den Kfz-Verkehr bedeutet, dass dieser nicht unnötigerweise halten muss.

³ Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunde nimmt auch der Anteil der Fußgänger deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten. (vgl. FGSV 2002: 23)

In Rheine kommen Lichtsignalanlagen als Querungsmöglichkeit an verschiedenen Stellen zum Einsatz. Der signalisierte Knotenpunkt Bonifatiusstraße / Rolandstraße / Dorfstraße im Schotthock zeichnet sich durch seine fünf (Verkehrs-)Arme aus. Als wichtige Wegeverbindung ist der Knotenpunkt auch für den Schülerverkehr von Relevanz. Charakteristisch für die Fünffingerkreuzung sind neben langen Warte- und kurzen Grünzeiten die weiten Querungswege, die zum Teil auf sich genommen werden müssen. Kurzfristig ist eine Anpassung der Ampelschaltung zugunsten des Fußverkehrs vorzunehmen. Eine automatische Anforderung ist bereits im Programm eingerichtet. Perspektiv sollte die Umgestaltung des gesamten Knotenpunktes geprüft werden, um weitere Verbesserungen bspw. hinsichtlich der zurückzulegenden Querungswege zu erzielen.

Wenngleich weitere LSA im Untersuchungsraum im Schotthock an der Servatiistraße sowie an der Rheiner Straße in Mesum zwar die Mindestanforderungen hinsichtlich der Ampelschaltung erfüllen, kann darüber nachgedacht werden, diese zugunsten des Fußverkehrs zu verbessern. So kann die Attraktivität einer Wegeverbindung durch geringere Wartezeiten erhöht werden. Die Akzeptanz wird dadurch gesteigert und „wildes“ Queren unterbunden. Längere Grünzeiten kommen zudem Mobilitätseingeschränkten zugute, die für das Zurücklegen des Querungswegs mehr Zeit benötigen.

Abbildung 10: Lichtsignalanlagen an der Servatiistraße (links) und der Rheiner Straße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Fußgängerüberwege (FGÜ)

Um das Queren für zu Fuß Gehende den anderen Verkehrsteilnehmenden im Längsverkehr gegenüber bevorrechtigt zu gestalten, ist der Einsatz eines Fußgängerüberweges (FGÜ) möglich. Der Einsatz eines FGÜ ist besonders an Stellen sinnvoll, die von zu Fuß Gehenden hoch frequentiert sind und/oder das Sichern von besonders schutzbedürftigen Personengruppen, wie etwa Schülerinnen und Schülern oder auch älteren Menschen. Ergänzend ist der Einsatz besonders an innerörtlichen Kreisverkehren sinnvoll. Nichtsdestotrotz unterliegt die Anordnung von FGÜ der Genehmigung im Einzelfall. Zudem darf die zu querende Fahrbahn nicht breiter als 6,50 m sein, anderenfalls muss zusätzlich eine Mittelinsel angelegt werden. Zu einem hohen Sicherheitsniveau auch in den Morgenstunden und bei Dämmerung trägt die Ausrüstung mit modernen LED-Beleuchtungsanlagen und reflektierenden Elementen an den Leitsäulen bei.

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

In Rheine befindet sich im Untersuchungsraum bisher kein FGÜ, es wird jedoch Bedarf für eine derartige Querungsanlage gesehen. Der innerörtliche kleine Kreisverkehr Bonifatiusstraße / Staufstraße im Stadtteil Schotthock ist derzeit ohne Querung mit Vorrang ausgestattet. Zwar haben Kfz-Führende dem Fußverkehr gegenüber beim Ausfahren aus dem Kreisverkehr Vorrang zu gewähren, zur Verdeutlichung der Vorrang-Situation und Sicherung des Fußverkehrs bietet sich jedoch die Einrichtung eines FGÜ an. Es handelt sich dabei um eine wichtige Wegeverbindung, die aufgrund der Nähe zu Einkaufsgelegenheiten wie dem K+K-Markt stark frequentiert wird. Ebenfalls nutzen viele Schülerinnen und Schüler aus den Wohngebieten die Wegeverbindung, um zur Schule zu gelangen. Aufgrund erhöhter Geschwindigkeiten kann eine Anhebung der Fahrbahn, wie auf der Skizze angedeutet, sinnvoll sein (vgl. Abb. 11).

Abbildung 11: Kreisverkehr an der Bonifatiusstraße im derzeitigen Zustand (links) und skizziert (rechts)



Quelle: Planersocietät

Wichtig ist, um die Sicherheit der Querungsanlage herzustellen, die Sichtachse am Fußgängerüberweg freizuhalten. Bei einer vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sollten so mindestens 5 m, idealerweise 10 m, vorgehalten werden. Die Freihaltung der Sichtachse geht daher mit dem Entfall von 2 - 4 Stellplätzen einher. An deren Stelle könnten Radbügel installiert werden, die ein widerrechtliches Parken unterbinden und gleichzeitig mehr Platz für die Nahmobilität bieten. Zur Herstellung der Barrierefreiheit ist der FGÜ mit einer differenzierten Bordhöhe sowie Bodenindikatoren auszustatten.

Ein weiteres Einsatzfeld von FGÜ befindet sich an Hauptverkehrsstraßen, die mit einer Querungshilfe ausgestattet sind. In Kombination mit einem FGÜ wird dem Fußverkehr Vorrang beim Queren eingeräumt, so dass die Querungsanlage an Attraktivität für zu Fuß Gehende gewinnen kann. Die Einrichtung eines FGÜ in Kombination mit der vorhandenen Querungshilfe ist auf dem Burgsteinfurter Damm in Mesum zu prüfen. Als Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Ortszentrum weist sie eine wichtige Achse mit kontinuierlicher Frequentierung im Querverkehr auf. Im Zuge der Einrichtung sollte die Querungshilfe barrierefrei ausgestattet werden (vgl. Abb. 12). Die Furt für den Radverkehr kann gegebenenfalls entfallen. Ob die Sicht- und

Erkennbarkeit aufgrund der Bahn-Unterführung gewahrt werden kann, und damit die Einrichtung eines FGÜ möglich ist, ist zu prüfen. Ebenso eine Voraussetzung für ein FGÜ besteht in der Umgestaltung der Querungshilfe dahingehend, dass ein Überholen eines an der Bushaltestelle haltenden Busses nicht mehr möglich ist, um die Verkehrssicherheit für Querende sicherzustellen.

Abbildung 12: Querungshilfe in Mesum (links) und Kombination mit FGÜ in Kamen (rechts)



Quelle: Planersocietät

Querungshilfen

Eine weitere Option zur punktuellen Querung von stark befahrenen Straßen stellen Mittelinseln dar. Diese können sowohl innerorts als auch außerorts angelegt werden, sollten jedoch stets in direkter Linie des fußverkehrlichen Wegebedarfs liegen, um auch entsprechend genutzt zu werden. Bei der Anlage einer Mittelinsel innerorts ist darauf zu achten, dass die entsprechenden Maße für Breite und Aufstellflächen eingehalten werden können. Bei einer Querungsanlage für zu Fuß Gehende sollte die Insel mindestens 2,00 m tief sein, um ein hinreichend sicheres Warten zu ermöglichen. In besonderen Fällen wie bspw. einer beengten Fahrbahn kann eine Mittelinsel auch schmaler konzipiert werden. Die Wartefläche sollte mind. 4,00 m breit sein, um zu gewährleisten, dass auch mehrere zu Fuß Gehende gleichzeitig auf der Querungsanlage warten können. Wenn die Mittelinsel auch von Radfahrenden oder Rollstuhlfahrenden genutzt werden soll, ist eine Tiefe von 2,50 – 3,00 m anzustreben. Bei der Gestaltung und Bepflanzung der Mittelinsel ist stets darauf zu achten, dass die Sichtverhältnisse zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz-Fahrenden nicht gestört werden. Zudem muss eine Erkennbarkeit der Insel durch eine entsprechende Markierung der Inselköpfe und örtliche Beleuchtung auch bei Nacht gegeben sein (FGSV 2006: 89).

Außerorts kann sich eine Mittelinsel ebenfalls anbieten, wenn entweder eine starke Fußgänger- oder Radfahrerfrequenz vorliegt oder besonders schutzbedürftige Personen die Stelle regelmäßig zum Queren nutzen. Es empfehlen sich vor allem regelmäßige Querungsmöglichkeiten an Einmündungen und Knotenpunkten. Sollte in besonderen Fällen eine abweichende Anlage erforderlich sein, ist die Querung für den Radverkehr rechtzeitig erkenntlich zu machen. Das StVO-Verkehrszeichen 205 muss auf die Wartepflicht des Fuß- und Radverkehrs aufmerksam machen. Zudem gilt auch hier das Gebot der freizuhaltenden Sichtbeziehungen und der Erkennbarkeit bei Tag und Nacht. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit im Querungsbereich erforderlich ist (FGSV 2012: 73f).

Die Querungshilfen in Rheine entsprechen häufig nicht mehr den aktuellen Anforderungen hinsichtlich ihrer Dimensionierung. Ob eine Verbreiterung der Aufstellfläche möglich ist, sollte daher geprüft werden. Beispielhaft sei die Querungshilfe am Lingener Damm auf Höhe der Seniorenwohnanlage im Schotthock zu nennen.

In Mesum betrifft dies vor allem die Querungshilfe auf dem Burgsteinfurter Damm, die als Wegeverbindung zum Bahnhof beziehungsweise in die Ortsmitte genutzt wird (vgl. Abb. 13).

Abbildung 13: Unterdimensionierte Querungshilfen auf dem Lingener Damm (links) und auf dem Burgsteinfurter Damm (rechts)



Quelle: Planersocietät

Verringerung des Kurvenradius (bauliche Maßnahmen)

Sowohl im Schotthock als auch in Mesum konnten mehrere Einmündungen ausfindig gemacht werden, an denen ein zu großer Kurvenradius besteht. Häufig gekoppelt mit einer begrünten Einfriedung werden die Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Führenden und zu Fuß Gehenden zum Teil stark eingeschränkt. Dies hat zur Folge, dass zu Fuß Gehende die Fahrbahn betreten müssen, um freie Sicht zu erhalten, sich aber ebenso einer Gefahr durch den Kfz-Verkehr aussetzen. Gleichzeitig müssen zu Fuß Gehende einen weiten Quersungsweg zurücklegen. Ein großer Kurvenradius verleitet zu hohen Geschwindigkeiten beim Abbiegevorgang. Besonders deutlich wurde dies an den Einmündungen Don-Bosco-Straße / Hassenbrockweg in Mesum sowie Adalbertstraße / Heriburgstraße und Bonifatiusstraße / Welfenstraße im Schotthock (vgl. Abb. 14).

Abbildung 14: Großer Kurvenradius in Mesum (links) und im Schotthock (rechts)



Quelle: Planersocietät

An diesen Stellen sollte ein vorgezogener Seitenraum geprüft werden. Hierbei sind die Belange von Feuerwehr und Schulbusverkehr zu berücksichtigen. Kurzfristig könnte eine Verbesserung durch eine Markierung oder Klebeborde zur Verringerung des Kurvenradius erzielt werden. Diese Maßnahme lässt sich ebenfalls mit Pollern koppeln, die den abmarkierten Seitenraum vor dem Überfahren durch Kfz-Führende schützen (vgl. Abb. 15). Eine Freihaltung der Sichtachse vom ruhenden Verkehr ist dort zu prüfen, wo dieser Probleme darstellen könnte. Mittelfristig sollte die Markierung des vorgezogenen Seitenraums durch eine bauliche Anpassung ersetzt werden, um der Barrierefreiheit gerecht zu werden.

Abbildung 15: Beispiel für einen verringerten Kurvenradius durch Markierung und Abpollerung



Quelle: Planersocietät, Frankfurt

Gehwegnasen

Vorgezogene Seitenräume stellen aus mehrerer Hinsicht ein weiteres Potenzial dar, um zu Fuß Gehende sicher über die Straße zu leiten. Vorteile in Bezug auf die Querung entstehen zum einen durch die Verkürzung der Querungsdistanz und der damit verbundenen Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern). Der Gehweg kann in ausgewählten Bereichen in den Straßenraum geführt werden und so dem Fußverkehr mehr Fläche bieten, während die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs verschmälert wird (vgl. Abbildung 56). Die zu Fuß Gehenden haben eine bessere Sicht auf den herankommenden Verkehr und werden zur gleichen Zeit besser wahrgenommen. Zum anderen tragen Gehwegnasen durch Verringerung der Abbiegeradien in Kurvenbereichen zu reduzierte Kfz-Abbiegegeschwindigkeit bei. Neben der Erleichterung beim Queren einer Straße, können mit Gehwegnasen auch ergänzende Vorteile durch Mehrfachnutzungen im neu entstandenen Raum einhergehen. So können z. B. Sitzpoller verhindern, dass Autos im Kurvenbereich parken und damit das Queren von zu Fuß Gehenden verhindern (vgl. Abb. 16).

Gehwegnasen sollten zum Standardrepertoire bei der Ausbildung der Kreuzungen und Einmündungen im Erschließungsstraßennetz gehören (vgl. FUSS e.V. 2015: 14). Weitere Einsatzbereiche können bei einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen auch andere relevante Standorte wie bspw. FGÜs sein. Im Falle eines vorgezogenen Seitenraums zwischen bestehenden Knoten (auf geraden Strecken) sind die freizuhaltenden Bereiche an Überquerungsstellen nach der RAST zu beachten (vgl. FGSV 2006: 88ff). Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender

Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig. Wird die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihe parkender Fahrzeuge nicht überschritten, kann hierauf ggf. verzichtet werden. Weiter zu beachten ist eine ortsfeste Beleuchtung sowie barrierefreie Ausgestaltung, die die Belange von geh- und sehbehinderten Personen berücksichtigt.

Abbildung 16: Beispiele eines vorgezogenen Seitenraums auf gerader Strecke (links) und im Kurvenbereich (rechts) in Dortmund



Quelle: Planersocietät

In Rheine kommen entlang der Routen bisher keine Gehwegnasen zum Einsatz. Während der Begehung hat sich vor allem die Heriburgstraße im Schotthock als Einsatzfeld für Gehwegnasen herauskristallisiert. Da es sich um eine Straße mit Anbindung zweier Schulen handelt, ist der Handlungsdruck hier besonders groß. Derzeit ist ein sicheres Queren für vor allem für Schülerinnen und Schüler in der Heriburgstraße nicht möglich. Aufgrund des einseitigen Parkens auf der Fahrbahn verschwinden Kinder, kleinere Personen oder Menschen im Rollstuhl hinter den Fahrzeugen und werden beim Queren erst sehr spät durch den Kfz-Verkehr wahrgenommen (vgl. Abb. 17).

Abbildung 17: Derzeitige Situation in der Heriburgstraße



Quelle: Planersocietät

Mithilfe von Gehwegnasen, die 0,2 – 0,7 m über den Parkstand hinausragen und somit den Querenden eine gute Sicht verschaffen bzw. gesehen werden, lässt sich ein sicheres Querens ermöglichen. Wie bei den FGÜ ist auch bei Gehwegnasen eine freie Sichtachse von Bedeutung. Aus diesem Grund sollten mindestens 5 m vor und hinter dem vorgezogenen Seitenraum freigehalten werden. Bauliche Maßnahmen zur Sicherung der Sperrfläche können an dieser Stelle sinnvoll sein.

Weitere Handlungsschwerpunkte

Ferner besteht Handlungsbedarf zur Neueinrichtung einer Querungsanlage am **Knotenpunkt Lingener Damm / Staufenstraße** im Schotthock. Bisher mangelt es an einer sicheren Querungsmöglichkeit über den Lingener Damm in diesem Bereich. Ebenso erfüllen die vorhandenen Querungshilfen an den Einmündungen zur Staufenstraße und Römerstraßen nicht mehr den aktuellen technischen Standards hinsichtlich Dimensionierung und Barrierefreiheit, so dass auch hier Handlungsbedarf besteht. Als wichtige Wegeverbindung mit Anschluss an die Einkaufsmöglichkeiten im Schotthock sowie Teil des Schulweges ergibt sich ein erhöhter Querungsbedarf. Die nächste Querungsmöglichkeit befindet sich nördlich auf Höhe der Seniorenwohnanlage mit einer Querungshilfe und im Süden an der Bayernstraße als LSA. Dies hat zur Folge, dass häufig *wild* und ungesichert gequert wird. Beim Planungsspezialist hat sich in den Gesprächen mit den Bürgerinnen und Bürgern ebenfalls herausgestellt, dass das Fehlen einer nahegelegenen Querungsmöglichkeit dafür sorgt, dass Radfahrende auf dem Lingener Damm in diesem Abschnitt häufig auf der falschen Seite fahren und aufgrund der geringen Dimensionierung des Radweges auf den Gehweg ausweichen. Die Planungen der Stadt Rheine sowie die gutachterliche Empfehlung des Planungsbüros sieht an der Stelle die Einrichtung eines Kreisverkehrs vor. Das Projekt befindet sich bereits ganz oben auf der Liste prioritärer Maßnahmen von Seiten der Stadt, so dass mit einem Umsetzungsbeginn noch im Jahr 2021 zu rechnen ist. Zurzeit erfolgen weitere Planungsschritte um Prioritäten innerhalb der Stadt Rheine festzulegen. An den Armen des Knotenpunkts wird die Einrichtung von FGÜ empfohlen, um den Vorrang des Fußverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr zu verdeutlichen. Die Ziele der Barrierefreiheit sind dabei zu berücksichtigen (differenzierte Bordhöhe, Bodenindikatoren). Ein Entfall oder Umbau der Querungshilfen sind in dem Zuge anzustreben.

Ein weiterer häufig in der Bürgerbeteiligung genannter Handlungsschwerpunkt befindet sich auf dem Abschnitt **Friedrich-Ebert-Ring zwischen Servatiistraße und Bergstraße**. Aufgrund der wichtigen Wegeverbindung zwischen den Nahversorgern im Schotthock sowie der hohen Frequentierung von Schülerverkehren ergibt sich ein erhöhter Querungsbedarf sowohl für zu Fuß Gehende als auch Radfahrende in diesem Abschnitt. Wie sich in Gesprächen herausstellte, wird der Weg zwischen dem Nahversorger am Kirchplatz und denen am Friedrich-Ebert-Ring aufgrund einer mangelhaften durchgängigen, sicheren Wegeverbindung von vielen Anwohnenden mit dem Auto zurückgelegt, wenngleich dies einen Umweg darstellt. Die Einrichtung einer geeigneten Querungsanlage, die für den Fuß- und Radverkehr ein sicheres Querens in diesem Bereich ermöglicht, ist daher zu vorzunehmen. Eine Querungshilfe in Kombination eines FGÜ ist in diesem Zuge gegenüber einer Lichtsignalanlage abzuwägen. Tempo 30 ist bereits eingerichtet worden.

Des Weiteren besteht an folgender Stelle Handlungsbedarf:

- **Rheiner Straße (Höhe Kirchplatz), Mesum:** Die Verbindung zwischen Postfiliale und Alter

Bahnhofstraße stellt eine wichtige Wegebeziehung her, so dass sich auch aufgrund der nahegelegenen Bushaltestellen ein erhöhter Querungsbedarf ergibt. Ein sicheres Queren ist weiter nördlich über die LSA möglich. Aufgrund der räumlichen Nähe ist die Installation eines FGÜ an dieser Stelle nicht möglich. Um das Queren in diesem Bereich zu ermöglichen und zu verbessern wird vorgeschlagen, ein Querungsangebot mit farbiger Fahrbahnmarkierung einzurichten, um die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs zu erhöhen. Die Querung ist darüber hinaus mit Bodenindikatoren zu versehen.

3.3 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (C)

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des zu Fuß Gehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998: 7). Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie anderer externer Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten der Erlebbarkeit eine wichtige Bedeutung zu, denn nur wer sich in der nahen Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck, sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18).

In Rheine stellen die Kirchplätze St. Ludgerus im Schotthock sowie St. Johannes Baptist zusammen mit dem Dorfplatz an der alten Schule in Mesum die zentralen Plätze mit Aufenthaltsfunktion dar. Ergänzt werden diese um den Walshagenpark im Schotthock und die Alte Bahnhofstraße als Hauptgeschäftsstraße in Mesum. Allen Bereichen ist gemein, dass sie in der jetzigen Gestaltung Defizite in der Aufenthaltsqualität aufweisen und daher Handlungsbedarf besteht, um sie als Treffpunkt und Orte der Kommunikation zu qualifizieren und ihnen neue Attraktivität zu verschaffen. Nachfolgend werden einige allgemeine Maßnahmen vorgestellt, die die Aufenthaltsqualität steigern und zum Gehen einladen können. Da für die Neugestaltung der Plätze vertiefende Planungen und Beteiligungsformate vorgenommen werden sollen, sind die nachfolgenden Maßnahmen als Rahmenbedingungen für attraktive Räume zu verstehen.

Nutzungen

Nutzungen können zu einer Belebung des Raumes beitragen und diesem so zu neuer Attraktivität verhelfen. Neben Sitzmöglichkeiten, auf die im späteren Verlauf weitergehend eingegangen wird, kann dies beispielsweise Integration eines Cafés mit Außenbestuhlung sein. Aber auch temporäre Nutzungen wie wiederkehrende Veranstaltungen beleben den Raum. Im Schotthock und in Mesum werden die Plätze bereits teilweise für Floh- oder Weihnachtsmärkte genutzt. Auf dem nördlichen Abschnitt der Alten Bahnhofstraße findet zudem wöchentlich der Markt statt. Besonders für die Plätze gilt es das Angebot an Nutzungen zu steigern und an den Bedarf der unterschiedlichen Zielgruppen auszurichten.

Temporäre Nutzungsänderungen können ebenfalls Anwendung finden, um mögliche Verlagerungen der Flächenanspruchnahme in Bezug auf ihre Wirkung und Akzeptanz zu testen. Ein bekanntes Projekt für die temporäre Nutzung von Parkflächen sind die Parklets der VCD Ortsgruppe „move“, in der die freigewordenen Flächen zu kleinen Grünoasen oder ergänzenden Außenbereichen der Gastronomie umgestaltet werden. Der

Gestaltung und dem Umfang der Realisierung temporärer Nutzungen sind dabei keine kreativen Grenzen gesetzt. Entsprechend der ortsspezifischen Belange können Parkflächen neben flexiblen Sitzelementen, Spielflächen oder Verweilplätzen auch für Radabstellmöglichkeiten oder Aufsteller genutzt werden, um die eigentlichen Gehwege im Seitenraum freizuhalten und eine barrierefreie Fortbewegung sicherzustellen. Für solche temporären Aneignungen ist u. a. die Alte Bahnhofstraße in Mesum geeignet. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet ab Frühjahr 2021 ein Angebot zur Ausleihe von Stadtmobiliar zur Durchführung von Verkehrsversuchen und temporären Straßenraumumgestaltungen an.

Abbildung 18: Gastronomie und Radabstellanlagen auf Parkplätzen (links); "Parking Day" (rechts)



Quelle: Planersocietät

Sitzelemente

Im Schotthock und in Mesum treffen Jung und Alt aufeinander, die Plätze stellen den Mittel- und Treffpunkt der Stadtteile dar. Besonders Personen, die längere Strecken zu Fuß ins Zentrum oder einkaufen gehen, benötigen oftmals eine Sitzmöglichkeit für eine Pause oder auch einfach nur, um Menschen zu treffen und sich auszutauschen. Die Mobilität benötigt auch immer Orte der Immobilität. Besonders für ältere Menschen ist es notwendig auch ohne das eigene Kfz selbstständig mobil zu sein und bleiben zu können. Hierbei sind neben barrierefreien Wegen auch regelmäßige Sitz- oder Anlehngelegenheiten wichtig. Vor allem an zentralen Orten sollte daher auf den Ausbau von Sitzmöglichkeiten geachtet werden. Diese können vielfältig gestaltet sein oder in vorhandene Elemente im öffentlichen Raum integriert werden (vgl. Abb. 19).

Abbildung 19: Holzbänke mit Rückenlehnen (links), Sitzpoller (mitte) und Bank um eine Baumscheibe (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Generationenfreundliche Sitzmöglichkeiten, zum Beispiel mit Arm- und Rücklehnen und unterschiedlichen Sitzhöhen, sollten beachtet werden. Bei Sitzelementen wird mit einem Stückpreis von ca. 1.500 € gerechnet.

Spielelemente

Auch Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15 und 23). Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass sie gerne zu Fuß gehen und Eltern ihnen die eigenständige Mobilität zutrauen. Einzelne Spielelemente müssen nicht immer groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Neben Kleinstgeräten an oder auf den zentralen Plätzen, sollten die in die Jahre gekommenen Spielgeräte im Walshagenpark durch moderne ersetzt werden. Erweitern lässt sich der Kinderspielplatz um zusätzliche Trainingsgeräte für ältere Menschen. Mithilfe eines Generationen-Spielplatzes lässt sich ein neues Angebot mithilfe einer Erweiterung der Zielgruppe erreichen.

Kleine Spielpunkte in den Siedlungsbereichen ergänzen die privaten Möglichkeiten. Auch bei der Umsetzung von Neubaugebieten ist der Einsatz von Spielgeräten zu berücksichtigen. Das Beratungsangebot „Planen für die Zukunft“ vom Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet u.a. Unterstützung bei der Planung von Neubaugebieten. Für ein Spielelement kann ca. 1.500 € pro Stück angesetzt werden.

Abbildung 20: Spielelemente



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Grünelemente

Neben Sitz- und Spielelementen sorgen Grünelemente für einen attraktiven öffentlichen Raum. Auch bei geringem Platz können zum Beispiel Blumenampeln an Lichtmasten befestigt werden oder Spalierbäume gepflanzt werden, welche einen geringen Flächenbedarf haben. Durch Kooperationen z.B. mit Gewerbetreibenden oder Privatpersonen können Baumscheibenpatenschaften übernommen werden. Ziel dieser Patenschaften ist ein gepflegtes Erscheinen der Baumscheiben und eine Identifizierung mit der Baumscheibe / der Straße. Als Einsatzgebiet bieten sich besonders die vorhandenen Lichtmasten entlang der Alten Bahnhofstraße in Mesum an. An den Grünelementen sollte auf die Durchgängigkeit des Gehwegs geachtet

werden, eine Mindestbreite kann, beispielsweise durch die Kombination mit geschwindigkeitsreduzierenden Straßeneinbauten, realisiert werden.

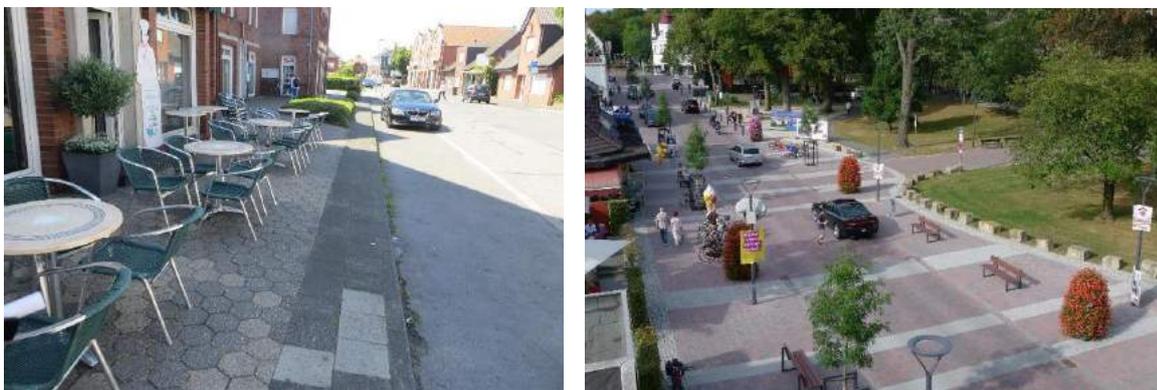
Für die Qualität des Fußverkehrs ist aber nicht nur der Einsatz von Grünelementen von Bedeutung, sondern auch die Pflege der vorhandenen Grünflächen – sowohl städtisch als auch privat. Besonders in Kreuzungsbereichen sollte auf einen regelmäßigen Rückschnitt geachtet werden, um Sichtachsen nicht zu behindern. Der Bewuchs sollte daher nicht höher als 50 cm reichen, um Personen, besonders Kinder, nicht zu verdecken und die Sichtachsen freizuhalten.

In den Gehweg ragender Bewuchs mindert in Bereichen mit hohen Bordsteinen entlang des Gehwegs die Qualität. Häufig werden Gehwege durch den Bewuchs verengt, wodurch im Begegnungsfall zu Fuß Gehende aufeinander warten müssen. Menschen mit eingeschränkter Sehkraft können zudem nicht immer einwandfrei erkennen, ob Äste und Zweige oder Buschwerk in das Luftraumprofil des Gehweges hängen. So erhöht sich die Gefahr von Verletzungen, unter Umständen auch in sensiblen Bereichen wie dem Gesicht. Auch die Sichtbeziehungen zwischen Fußverkehr und Kfz-Verkehr können durch einen zu hohen Pflanzenbewuchs eingeschränkt werden. Hier sind besonders Private zu sensibilisieren.

Umgestaltung der Alten Bahnhofstraße

Die Alte Bahnhofstraße in Mesum befindet sich zentral gelegen zwischen Dorfplatz und Bahnhof und ist vor allem durch ihre Geschäftsnutzung geprägt. Sie weist jedoch in ihrer jetzigen Gestaltung Defizite in der Aufenthaltsqualität auf. Die relativ breite Fahrbahn und durchgehend angelegten beidseitigen Parkstreifen zeigen einen stark vom MIV geprägten Straßenraum. Entsprechend gering dimensioniert sind die Seitenräume in einigen Bereichen, so dass es zu Nutzungskonflikten zwischen fließendem Fußverkehr, ruhendem Pkw-Verkehr, Radabstellanlagen sowie der Außenbestuhlung kommt. Um die Geschäftsstraße in ihrer Funktion zu stärken und gleichzeitig zu neuer Attraktivität zu verhelfen, ist eine Umgestaltung zwingend erforderlich. Zur Neuordnung des Raumes und gerechten Verteilung der Verkehrsfläche wird daher die Umgestaltung nach dem sogenannten Shared-Space-Prinzip vorgeschlagen (vgl. Abb. 21).

Abbildung 21: Alte Bahnhofstraße (links) und Geschäftsstraße in Bad Rothenfelde (rechts)



Quelle: Planersocietät

Charakteristisch dafür ist die Gestaltung der Oberfläche auf einem einheitlichen Höhenniveau. Die im nördlichen Abschnitt vorzufindende Geschwindigkeitsbeschränkung als Tempo 20-Zone ist mindestens zur Don-

Bosco-Straße (bzw. auf die gesamte Länge der Straße, falls mit den Belangen der Feuerwehr vereinbar) auszuweiten, um eine Verkehrsberuhigung zu erwirken. Perspektivisch ist die verkehrsberuhigte Geschäftsstraße als Begegnungszone umzuwidmen, sobald diese in die StVO aufgenommen wird. Die als Fahrbahn vorgesehene Fläche ist möglichst schmal zu halten, um den Nutzungen im Seitenraum gerecht zu werden. Zudem sollte eine Reduktion der Stellplätze im öffentlichen Raum angestrebt werden. Zur jetzigen Zeit besteht ein Überangebot an verfügbaren Stellplätzen. Ein Teil dieser könnte speziell für Behinderte ausgewiesen werden, um diesem Personenkreis einen möglichst kurzen Weg zu ermöglichen. Besonders wichtig ist die Berücksichtigung der Barrierefreiheit. Die Gestaltung auf einem einheitlichen Oberflächenniveau ist für mobilitätseingeschränkte Personen von Vorteil, sollte jedoch nicht zulasten blinder und sehingeschränkter Personen erfolgen. Aus diesem Grund sind die Belange Sehbehinderter ebenso in den Fokus zu stellen. Bereits bei den Begehungen zeigte sich diese Relevanz. Neben einem Blindenleitsystem, das Orientierung im Raum schafft, sollte ebenfalls geprüft werden, inwieweit sich die Fahrbahn farblich kontrastierend zum Seitenraum abheben kann. Wenngleich das Queren nach dem Shared-Space-Prinzip flächig erfolgen kann, sind für Sehbehinderte spezielle Querungsangebote anzubringen. Für die Überplanung ist eine umfassende Bürgerbeteiligung vorzusehen, um alle Akteurinnen und Akteure zusammenzubringen und die Bürgerschaft einzubinden.

Bei den Beteiligungsveranstaltungen wurde berichtet, dass es im Jahresverlauf zu unterschiedlichen Nutzungskonflikten kommt. So steige im Sommer der Anteil des Fuß- und Radverkehrs. Um möglichst flexibel auf diese Veränderungen reagieren zu können, bieten sich temporäre Elemente im öffentlichen Raum an. Um dem begrenzten Raumangebot kurzfristig Abhilfe zu verschaffen und Nutzungskonflikte zu minimieren, ist der Einsatz von Parklets an ausgesuchten Stellen denkbar. Dabei werden Aufbauten auf Stellplätzen aufgebaut, die Nutzungen des öffentlichen Raums ermöglichen. In Mesum wären das neben der Außenbestuhlung (z. B. auf Höhe des Eiscafés), nicht-kommerzielle Sitzmöglichkeiten sowie Radbügel (z. B. auf Höhe der Sparkasse). Vorteil ist, dass im Sommer die Nahmobilität gezielt gefördert werden kann und auf die Bedarfe reagiert werden kann, sodass die Aufenthaltsqualität der Achse bestmöglich genutzt werden kann. Ergänzend kann so flexibel auf die Bedarfe reagiert werden, beispielweise in Hinblick auf den ruhenden Rad- und Kfz-Verkehr. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt bei der Konzeption von temporäreren Maßnahmen im Rahmen eines Verkehrsexperiments sowie mit der Ausleihmöglichkeit von Parklets und weiteren Stadtmöbeln. Weiterhin wäre eine temporäre Umgestaltung der Straße im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche denkbar.

Abbildung 22: Temporäre Straßenraumnutzungen: Radabstellanlagen (links) und Parklets (rechts)



Quelle: Planersocietät (links), Stadtbauatelier (rechts)

Weitere Handlungsschwerpunkte

Weiterer Handlungsbedarf bei der Aufenthaltsqualität besteht an folgenden Stellen:

- **Heriburgstraße (Schulhof), Schotthock:** Bisher fehlt ein Spielplatz in unmittelbarer Nähe zur Wohnsiedlung, wie sich in der Begehung herausgestellt hat. Es wurde vorgeschlagen, die Öffnung des Spielplatzes auf dem Schulhof außerhalb der Schulzeiten für die Öffentlichkeit zu prüfen. Da die Spielgeräte bereits veraltet sind, ist eine Überplanung der Außenanlage mit modernen Spielgeräten den Überlegungen anzuhängen.
- **Bahnhof, Mesum:** Im Bahnhofsumfeld mangelt es an Mülleimern. Zur Vermeidung herumliegenden Mülls wird das Anbringen von Mülleimern in diesem Bereich vorgeschlagen.
- **Hassenbrockweg (Höhe Sportplatz), Mesum:** Auf Höhe des Sportplatzes fehlt es an Sitz- und Verweilmöglichkeiten. Die Aufenthaltsqualität ist daher stark eingeschränkt. Im Zuge der geplanten Überplanung des Bereichs sollte die Installation von Sitzmöglichkeiten und weiteren Nutzungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität berücksichtigt werden.

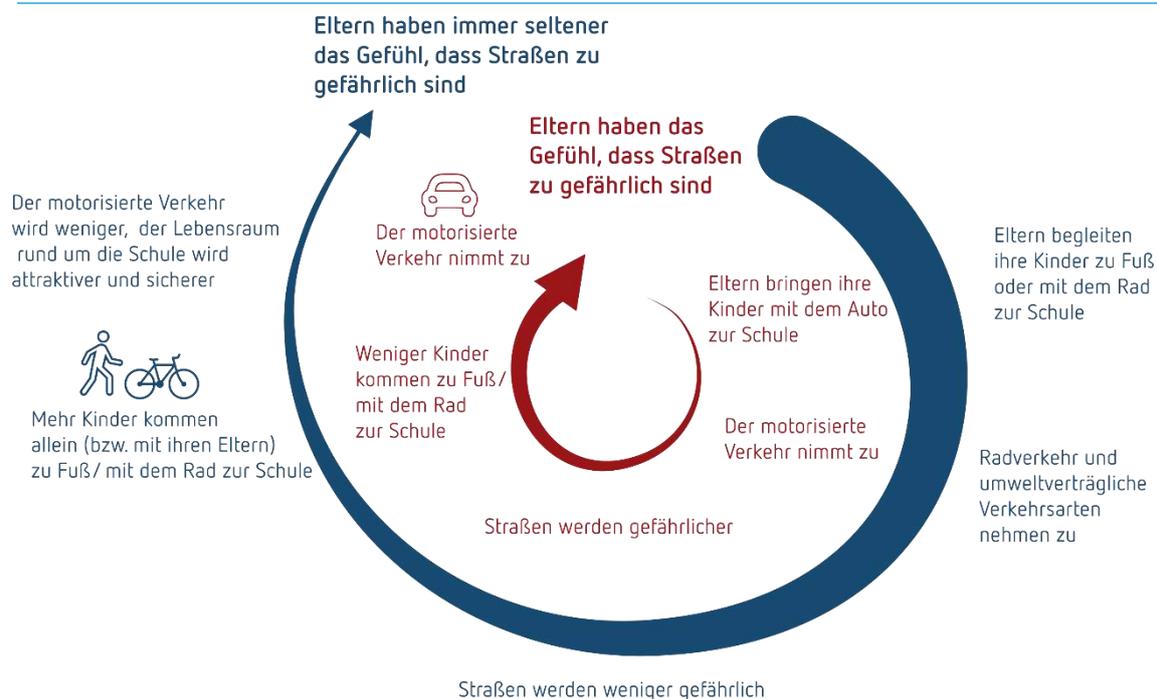
3.4 Schulwegplanung (D)

Wenn Schülerinnen und Schüler zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Roller zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Ziel sollte es daher sein, Eltern zu verdeutlichen, dass Schulkinder durch ein regelmäßiges Gehen ihren natürlichen Bewegungsdrang stillen sowie Bewegungsabläufe und Motorik trainieren können. Ein weiterer positiver Nebeneffekt des zu Fuß Gehens ist, dass sich die Konzentrations- und Lernfähigkeit erhöhen. Der Schulweg zu Fuß hat außerdem noch eine soziale Komponente, da sich Kinder und Jugendliche auf ihrem Weg mit Anderen austauschen können (vgl. ADAC 2019: 7).

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

Voraussetzung dafür, dass Kinder zu Fuß zur Schule gehen, sollten neben infrastrukturellen Maßnahmen wie Markierung, Gestaltung und systematischer Überprüfung der Beleuchtung von Schulwegen vor allem beim schulischen Mobilitätsmanagement ansetzen. Diese integrierte Herangehensweise sichert, dass beide Seiten, also Verwaltung/Schule sowie Schülerinnen und Schüler/Eltern, gemeinsam die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen. Bei den begleitenden Elementen, wie Elternhaltestellen, Laufbussen, Verkehrshelfern (Eltern/Schulkinder) oder Aktionstagen, müssen regelmäßige Impulse gegeben werden – eine einmalige Durchführung ist nicht ausreichend. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät Kommunen zum schulischen Mobilitätsmanagements und unterstützt konkret mit dem Förderprogramm "Geh-Spaß statt Elterntaxi" bei der Initiierung und Umsetzung (s. Kapitel 4.3).

Abbildung 23: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg



Quelle: Planersocietät nach UBA 2006 in IVM 2013: 12

Schulwegplan

Ein mögliches Instrument, um Schulwege für Kinder sicherer zu machen, die selbständige Mobilität von Kindern zu fördern sowie die Eltern zu sensibilisieren, ist der Schulwegplan. Generell sollte dieser gemeinsam mit der Kommune, der Polizei sowie Eltern, Kindern und Schulvertretern erarbeitet werden, um einen Beitrag für sichere Schulwege zu liefern und eine selbstständige Mobilität der Kinder zu fördern (vgl. bast 2019: 18f).

Grundsätzlich soll ein Schulwegeplan die signifikanten Probleme des jeweiligen Schülerverkehrs aufzeigen. Je nach Schulart können daher unterschiedliche Schwerpunkte der Schulwegpläne sinnvoll sein: Während der Fokus in Grundschulen auf sicheren Wegen für zu Fuß Gehende liegen sollte, hat in der Altersgruppe der Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen das Radfahren einen besonderen Stellenwert (vgl. bast 2019: 18). Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegeplans sollte demnach ein Anschreiben an die

Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegsicherheit, eine Schulwegekarte mit Informationen zu Schulwegerrouten, Überquerungsstellen, problematischen Stellen sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein. Zur besseren Anschaulichkeit sollten die aufgeführten Stellen mit erläuternden Bildern und Erklärungen versehen werden (vgl. bast 2019: 3). Zusätzlich zu den grundlegenden Bestandteilen kann ein Schulwegeplan Ziele für Kinder, Spielmöglichkeiten und Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements beinhalten. Die Beteiligung von Kindern bei der Erarbeitung von Schulwegeplänen kann zu einem wesentlichen Sicherheitsgewinn führen. Vorteilhaft erweist sich, dass in beiden untersuchten Stadtteilen Schulwegepläne bereits vorliegen. Allerdings weisen diese Defizite insbesondere in der kindgerechten Gestaltung auf, so dass eine Überarbeitung dieser empfohlen wird. Für eine bessere Übersichtlichkeit sollten die beschriebenen Gefahrenstellen und Hinweise in der vorhandenen Übersichtskarte markiert werden. Um dabei Problemstellen klar von gesicherten Querungsmöglichkeiten unterscheidbar zu machen, sollten Schulwegepläne stets in Farbe zur Verfügung gestellt werden. Nähere Informationen sowie Beispiele zur Gestaltung von Schulwegeplänen finden sich in „Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ der Bundesanstalt für Straßenwesen. Für die Stadt Rheine kann daher empfohlen werden, die vorhandenen Schulwegepläne sukzessive weiterzuentwickeln – auch unter Einbeziehungen der nachfolgenden Maßnahmenvorschläge.

Laufbus

Der Laufbus – auch Walking Bus genannt – ist eine Maßnahme, die Kinder gemeinsam sicher zu Fuß zur Schule gehen lässt. Sie laufen dabei in einer Gruppe und werden in der Anfangszeit von einer Aufsichtsperson begleitet mit dem Ziel, den Weg später ohne Hilfestellung gehen zu können. Laufbusse laufen wie ein Linienbus nach einem festgelegten Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten Haltestellenschildern vorbei, an denen weitere Kinder „einsteigen“ können. Vorteile sind, dass die Kinder sich bewegen und dadurch konzentrierter und leistungsfähiger im Unterricht sind. Zudem wird eine größere Anzahl von Kindern im Straßenverkehr besser wahrgenommen, sie erlernen schrittweise ein korrektes Verhalten im Straßenverkehr und können soziale Kontakte und das Miteinander stärken. Hinweise zur Einführung eines Laufbusses können aus der Informationsbroschüre „Der Laufende Schulbus“, der für den Rhein-Neckar-Kreis erarbeitet wurde, entnommen werden (vgl. Rhein-Neckar-Kreis 2009). Durch den Laufbus kann der Hol- und Bringverkehr vor den Schulen reduziert werden. In Rheine können Fahrgemeinschaften forciert werden, sodass die Kinder gemeinsam den letzten Weg von im Vorfeld festgelegten Punkten oder den Elternhaltestellen zur Schule laufen können. Die Laufbuslinien sind mit dem Schulwegeplan in Einklang zu bringen.

Abbildung 24: Haltepunkt eines Laufbusses



Quelle: Planersocietät

sensibilisieren, um Kinder frühzeitig und mit Spaß an nachhaltige und selbstständige Mobilitätsformen heranzuführen.

Elternhaltestellen

Ein weiteres mögliches Mittel, um den Hol- und Bringverkehr räumlich zu entzerren, sind Elternhaltestellen. Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr direkt vor der Schule reduzieren. Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden (vgl. ADAC 2018). Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist oftmals sinnvoll und kann durch eine Beschilderung gekennzeichnet werden, da sie zumeist nur zu Beginn und Ende der Schulzeit genutzt werden. Den Rest des Tages steht die Parkfläche dann allen Nutzenden zur Verfügung. Um eine Elternhaltestelle einzurichten, muss der Weg zur Schule gesichert sein. Es muss also gewährleistet sein, dass ein Kind die Straße gefahrenlos überqueren kann und auf dem gesamten Weg ein sicherer Gehweg ausgebaut ist.

In Rheine finden Elternhaltestellen bereits an einigen Schulen Anwendung und haben sich als hilfreiches Instrument der Schulwegplanung herausgestellt. Daran soll angeknüpft werden und auch für die (Grund-)Schulstandorte im Schotthock und in Mesum geeignete Flächen gefunden werden. Für die Nelson-Mandela-

Angefangen werden kann damit besonders gut am Aktionstag „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“. Jedes Jahr wird dieser vom Deutschen Kinderhilfswerk und vom Verkehrsclub Deutschland durchgeführt. Dieses Bündnis stellt neben allgemeinen Materialien zu Maßnahmen für den Schulweg speziell für den weltweiten Aktionstag am 22. September Materialien bereit. Teilnehmende Schulen können sich dabei eine Aktion herausuchen. Dieser Aktionstag kann im gesamten Stadtgebiet genutzt werden, um Aktionen wie Laufbusse und Elternhaltestellen oder temporäre Spielstraßen erstmalig zu initiieren und durch Materialien des Aktionsbündnisses zu unterstützen. So ein Aktionstag ermöglicht es für das Thema Schulweg zu

Abbildung 25: Haltestelle für Eltern



Quelle: Planersocietät

Schule und die Bodelschwingschule im Schotthock sind dafür Standorte auf der Rolandstraße, insbesondere an den bestehenden Pkw-Stellplätzen, sowie südlich an der Adalbertstraße / Wihstraße zu prüfen. Für die Johannesschule in Mesum ist insbesondere die Alte Kirchstraße und Feuerstiege für potentielle Flächen zur Einrichtung von Elternhaltestellen in den Blick zu nehmen. Die Einbindung der Kita Kunterbunt ist ebenfalls empfehlenswert.

Die Elternhaltestellen sind mit dem Schulwegeplan in Einklang zu bringen und können mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“ des ADAC geprüft werden. Wichtig ist, die Elternhaltestellen aktiv zu bewerben und ihren Nutzen zu erklären. Begleitend müssen weitere Maßnahmen zur Förderung des Zufußgehens umgesetzt werden, um eine hohe Akzeptanz zu erzielen.

Temporäre Aneignung – temporäre Spielstraße (D5)

Temporäre Sperrungen von Straßen (oder Teilabschnitten) können dazu beitragen, öffentlich wirksam darzustellen, für wen der öffentliche Raum an dieser Stelle eine besondere Rolle spielt. Es könnte in regelmäßigen Abständen für einen Nachmittag (z. B. jeden Mittwoch) eine einzelne Straße (oder ein Teilabschnitt) zur temporären Spielstraße gemacht werden. Diese Ansätze haben eine große Wirksamkeit in der Öffentlichkeit und tragen zur Sensibilisierung bei. In Stuttgart wurden in den vergangenen Jahren temporäre Spielstraßen eingeführt. An einigen Tagen im Jahr konnten Kinder auf den Straßen, welche normalerweise dem Verkehr vorbehalten sind, spielen. Betreut wurden die temporären Spielstraßen durch Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit. Es wurde deutlich, dass das Bedürfnis sich auf der Straße zu treffen, zu spielen und Kontakte zu knüpfen groß ist. Hauptverkehrsstraßen, mit größerer Sammelfunktion, sind in der Regel nicht für solche Aktionen geeignet. Im nahräumlichen Umfeld der Nelson-Mandela-Schule und Bodelschwingschule könnte die Heriburgstraße sowie für die Johannesschule die Schulstraße geprüft werden.

Abbildung 26: Temporäre Spielstraße (links); Temporäre Spielgelegenheit in einer Fußgängerzone



Quelle: Planersocietät

Schulwegmarkierungen

In Verbindung mit einem Schulwegeplan können zusätzlich Markierungen des Schulwegs für Sicherheit sorgen. Diese werden in der Umgebung der Schulen angebracht, um den Kindern den sicheren Weg zur Schule zu leiten. Die Idee der Schulwegsicherung mit entsprechender Kennzeichnung trägt zu einer sichereren Fortbewegung und Aufmerksamkeit der Kinder und auch des MIV bei. Mit Hilfe der Schulen und auch der Kinder und Eltern sollte daher eine sichere Führung zu den Schulen ausgearbeitet werden und

entsprechende Stellen, die besondere Aufmerksamkeit bedürfen, kenntlich gemacht werden. Auch Standorte, die sich zum sicheren Queren eignen, sollen für die Kinder sichtbar gemacht werden. Zwar existieren in Rheine bereits punktuell gelbe Fußstapfen, die den Schulweg zeigen sollen. Diese sind jedoch auf Grundlage der zu überarbeitenden Schulwegpläne auszubauen und ggf. anzupassen, um sie noch sichtbarer zu machen.

Abbildung 27: Schulwegmarkierung auf dem Gehweg und an Querungsstellen in Schwerte



Quelle: Planersocietät

Aktionstage

Eine weitere Maßnahme um für Schulwege zu sensibilisieren, ist der Aktionstag „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“. Jedes Jahr wird dieser vom Deutschen Kinder Hilfswerk und vom Verkehrsclub Deutschland durchgeführt. Dieses Bündnis stellt neben den allgemeinen Materialien zu Maßnahmen für den Schulweg speziell für den weltweiten Aktionstag am 22. September Materialien bereit, aus denen sich eine teilnehmende Schule eine Aktion herausuchen kann. Dabei kann sich die Schule auch mit eigenen Projekten auf der Website registrieren und wird dann auf der überregional agierenden Plattform erwähnt. Unter anderem kann die Schule mit ihrer Idee in einem TOP-Ranking erscheinen, über das heute schon gute Ideen gesammelt werden und das als Anregung für weitere Schulen gilt. Hier wurde z. B. für das Jahr 2018 auf Platz eins eine Aktion aus der Grundschule in Hörstel (Nordrhein-Westfalen) beschrieben. Dort übernehmen innerhalb eines Laufbusses (geführte Gruppen durch eine volljährige Person) ältere Grundschüler Patenschaften für jüngere Schüler und erklären auf dem Weg Verhaltensweisen und Stellen mit Herausforderungen. Für das Jahr 2019 ist eine Grundschule aus Selb (Bayern) ausgezeichnet worden; die Schulkinder haben dort ihre Erfahrungen auf dem Schulweg in einem Buch zusammengefasst, welches sie Kindergartenkindern vorgelesen haben, um diese frühzeitig zu sensibilisieren. Des Weiteren kann das jährlich stattfindende „Stadtradeln“, das bereits in Rheine etabliert ist, genutzt werden, um Eltern-Taxis zu reduzieren und die Nahmobilität stärker in den Fokus zu rücken. Die Aktionstage eignen sich um o. g. Maßnahmenvorschläge zu initiieren und einzuführen. Die Stadt Rheine kann sich an einer Vielzahl von Good-Practice-Beispielen orientieren oder eigene Ideen entwickeln.

3.5 Weitere Handlungsfelder (E)

Neben den Schwerpunkten Barrierefreiheit, Querungen, Aufenthaltsqualität und Schulwegplanung lassen sich weitere Handlungsfelder wie beispielsweise die **Verkehrssicherheit und Wegweisung** anhand der Begehungen in Rheine ableiten. Entsprechende Maßnahmen sollen ebenfalls aufgenommen und nachfolgend kurz skizziert werden.

- **Bahnhof (Nordseite), Mesum:** Die Radabstellanlagen an der Überführung sind häufig überfüllt und entsprechen nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Dies hat zur Folge, dass die Fahrräder zum Teil an das Geländer der Brücke angeschlossen werden und Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr entstehen. Daher wird ein Austausch der Radständer durch moderne Radbügel, an denen sich das Fahrrad anschließen lässt, vorgeschlagen. Für die Radabstellanlagen am Parkplatz sowie südlich des Bahnhofs kann eine Überdachung und Beleuchtung angestrebt werden, um eine Verlagerung zu den bisher kaum genutzten Abstellanlagen zu erzielen. Ergänzend ließe sich ein Hinweisschild am Geländer der Überführung anbringen, dass ein Abstellen von Fahrrädern in diesem Bereich verbietet, um die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit zu gewähren.
- **Burgsteinfurter Damm und Industriestraße, Mesum:** Bisher fehlt eine Ausschilderung des Bahnhofs für ortsfremde Personen. Durch eine Wegweisung (inklusive eines Hinweises auf die barrierefreie Zuwegung) kann Abhilfe geschaffen werden.
- **Don-Bosco-Straße und Hassenbrockweg, Mesum:** Derzeit existieren in diesem Bereich unterschiedliche Geschwindigkeitsniveaus. Sollte dem Ziel einer einheitlichen Geschwindigkeitsreduzierung nicht nachgekommen werden (z. B. aufgrund der Belange der Feuerwehr), so könnten Geschwindigkeitsdisplays angebracht werden, um überhöhte Geschwindigkeiten auf dem Schulweg zu unterbinden.

4 Verstetigung

4.1 Umsetzungshorizont

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

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung, etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separat betrachtet.

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und der kleinteiligen Wegebeziehungen jedes zu Fuß Gehenden sehr schwer. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während des Fußverkehrs-Checks NRW 2020 nicht alle potenziellen Problemlagen in Rheine betrachtet wurden. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmenden, die den Dokumentationen zu entnehmen sind einige hervorzuheben:

- **Aufwertung der Alten Bahnhofstraße** mit Fokus auf einer erhöhten Aufenthaltsqualität. Langfristig ist eine Neugestaltung vorzunehmen.
- **Überplanung des Knotenpunkts Lingener Damm / Staufenstraße** zur Verbesserung der Quersituation für Radfahrende und zu Fuß Gehende.
- **Verbesserung der Barrierefreiheit** nicht zuletzt in Hinblick auf taktile Elemente und Bordabsenkungen prioritär an Querungsanlagen.
- **Aktualisierung von Schulwegplänen und Einrichtung von Elternhaltestellen**, um die Sicherheit von Schulkindern zu erhöhen.

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

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen

	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)			
Barrierefreie Ausstattung der Querungsanlagen	stufenweise		
Gehwegverbreiterung Bonifatiusstraße			
Querneigungen und Absenkungen	stufenweise		
Barrieren in der Gehgasse abbauen			
Handlungsfeld Querungen (B)			
Anpassung der Ampelschaltung		stufenweise möglich	
Einrichtung FGÜ Staufenstraße			
Einrichtung FGÜ Burgsteinfurter Damm		nach Prüfung	
Verbreiterung von Querungshilfen		stufenweise möglich	
Verringerung des Kurvenradius		stufenweise möglich	
Einrichtung von Gehwegnasen			
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (C)			
Platzneugestaltung			
Generationen-Spielplatz Walshagenpark			
Umgestaltung Alte Bahnhofstraße	Beginn mit temporären Lösungen		
Handlungsfeld Schulwegplanung (D)			
Schulwegpläne aktualisieren			
Laufbus/Fahrgemeinschaften/Aktionstag			
Elternhaltestellen ausweiten		stufenweise möglich	
Temporäre Aneignung	testweise		
Schulwegmarkierungen			
Weitere Handlungsfelder (E)			
Geschwindigkeits-Displays			
Wegweisung Bahnhof			

Fördermöglichkeiten

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

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

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

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

- Fußverkehrsanlagen

Die **Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung** zielt darauf ab, Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung des ländlichen Raums als Lebens-, Arbeits- und Erholungsraum zu unterstützen. Ihre inhaltlichen Schwerpunkte liegen auf der

- Dorferneuerung und -entwicklung

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

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

Die **Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe** findet ihre Zuständigkeit in der Förderung von Investitionen der ÖPNV-Infrastruktur. Fördergegenstand sind daher:

- Bushaltestellen, Zentrale Omnibusbahnhöfe, Haltestellenausstattung
- Ortsfeste Informations- und Kommunikationsinfrastruktur

4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks NRW 2020 hat eine hohe Erwartungshaltung bei allen Beteiligten erzeugt. Insbesondere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollten jetzt im Fokus stehen, ohne dabei die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Stadt Rheine, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten für eine strukturelle Fußverkehrsförderung zu schaffen, um die Ansätze aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen und eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen.

Neben den oben erwähnten Prozessen sollte ein (Nah-)Mobilitätsbeauftragter mit klarer Zuständigkeit ernannt werden. Dieser ist sowohl für die Verwaltung, die Politik als auch die Bürgerschaft ansprechbar. Neben dem Beauftragten sollten alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen kurzen Input erhalten, wie die Belange des Fußverkehrs in ihren Planungsaufgaben berücksichtigt werden können.

Auch im Haushalt sollten bewusst Mittel für Fußverkehrsthemen oder Barrierefreiheit beantragt werden. Während der Beteiligungsformate des Fußverkehrs-Checks kamen dazu viele Hinweise aus der Bürgerschaft. Diese Expertise vor Ort sollte vermehrt mitgenommen und zukünftig im Rahmen von Planungsprozessen als Kommunikations- und Partizipationselemente aufgegriffen werden.

Der Fußverkehr und die Aufenthaltsfunktion sollten auch im zu erstellenden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) für Schotthock Berücksichtigung finden und aufgegriffen werden.

4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Die Stadt Rheine ist seit April 2018 Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Durch die im Sommer 2018 neu gewählte Baudezernentin Frau Schauer kam der Wunsch auf die bisher am wenigsten betrachteten Verkehrsteilnehmer, die Fußgänger, in einem fachbereichsübergreifenden verwaltungsinternen Workshop zu betrachten. Hier kamen viele verschiedenen Vertreter aus der Verwaltung sowie Vertreter aktiver Gruppen zusammen. Die Bewerbung zu den Fußverkehrs-Check NRW 2020 war das Ergebnis dieses fachbereichsübergreifenden Verwaltungsworkshops mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und verstetigen weiter den kommunalen Mobilitätsmanagement-Prozess in Rheine. Das verdeutlicht auch die gemeinsame Koordination der Fußverkehrs-Checks durch den Ansprechpartner Kai Hobbold aus dem Bereich Stadtplanung sowie dem Mobilitätsmanager Michael Wolters aus dem Bereich Mobilitäts- und Verkehrsplanung.

An der Durchführung der Fußverkehrs-Checks waren weitere Fachbereiche, politische VertreterInnen der Ratsfraktionen sowie zivilgesellschaftliche Akteure beteiligt. Die Gespräche während der Workshops und vor allem vor Ort verdeutlichten, dass der Stellenwert des Fußverkehrs stärker in den Fokus der Teilnehmenden gerückt ist. Die Teilnehmenden wurden sowohl durch den Fachinput als auch durch die Beobachtungen und Erläuterungen der Infrastruktur vor Ort für die Belange zu Fuß gehender sensibilisiert. Dies bezieht sich nicht nur auf die Themen sichere Querungsanlagen, barrierefreier Ausbau der Gehwege oder Schulwegsicherheit für Kinder, sondern auch Themen wie Aufenthaltsqualität und Konflikte mit dem Radverkehr wurden explizit in den Blick genommen.

Die weitere Umsetzung der Maßnahmen aus diesem Endbericht wird kooperativ gesteuert. Eine interne Umstrukturierung hinsichtlich eines Amtes für Mobilitäts- und Verkehrsplanung unterstützt den Komm-Prozess, indem verschiedene fachliche Hintergründe zusammengeführt wurden. Der Endbericht der FVC wird hier zukünftig weiterbearbeitet und als ein Teilbaustein in das „kommunale modulare Mobilitätskonzept - KOMM Rheine“ aufgenommen. Das KOMM Rheine wird stetig weiterentwickelt und die Förderung des Fußverkehrs ist fester Bestandteil.

Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks NRW sollen Bau- und Mobilitätsausschuss vorgestellt und beschlossen werden. Die weitere Umsetzung erfolgt nach der Priorisierung der Maßnahmen und integriert in weitere Vorhaben. So werden Maßnahmen für den Bereich Schotthock insbesondere als Teil des integrierten Stadtentwicklungskonzepts weiter ausgearbeitet und umgesetzt.

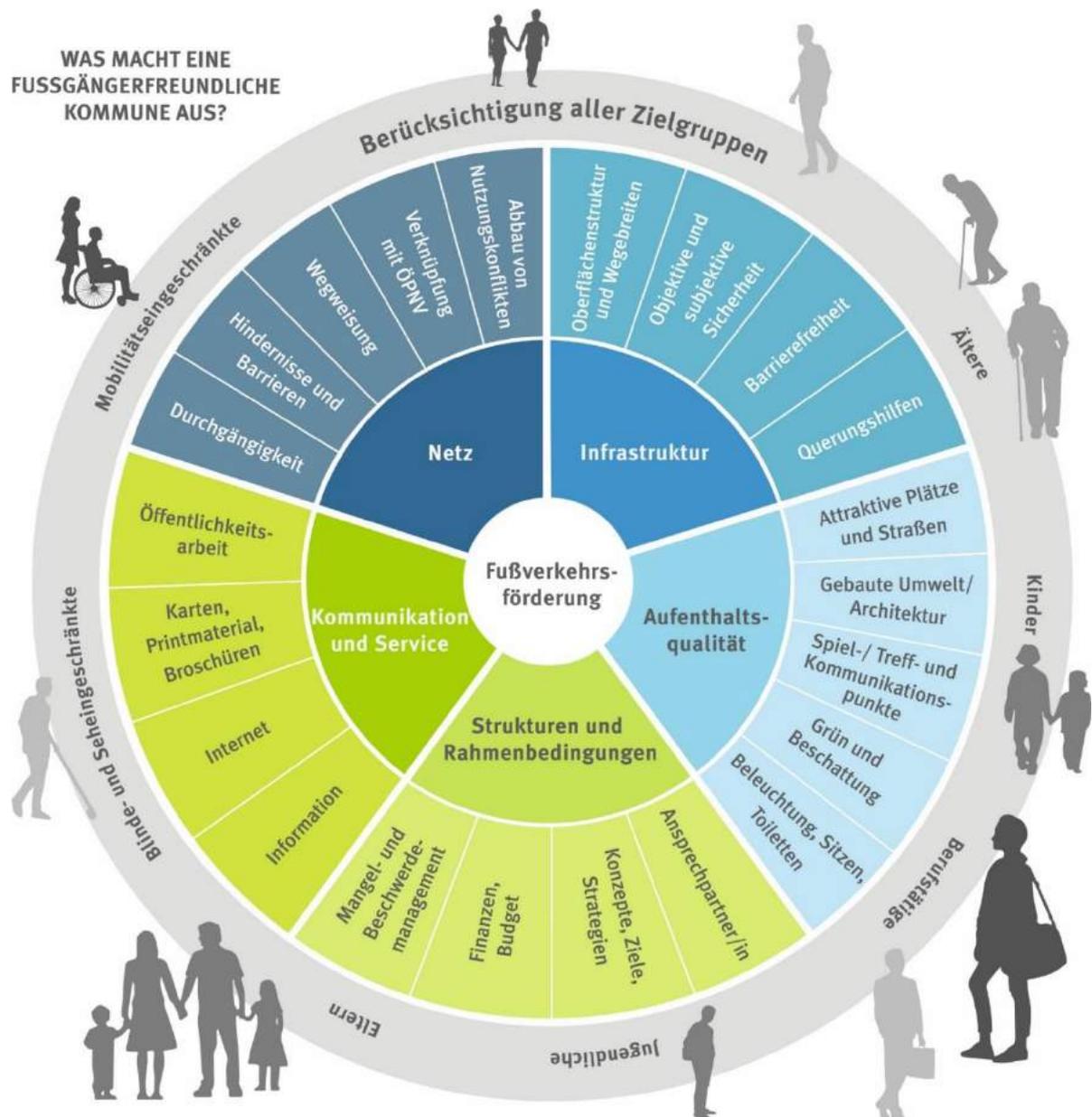
Im Rahmen eines weiteren Gesprächs mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW zwischen den Ansprechpartnern für Fußverkehr soll erörtert werden, welche Maßnahmen mit Unterstützung des Zukunftsnetzes weiter intensiviert werden können. Ansatzpunkte sind der Bereich Schulisches Mobilitätsmanagement und temporäre Maßnahmen. Für den Ortsteil Mesum bietet sich das Angebot des Zukunftsnetzes für ein Verkehrsexperiment zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Bahnhofsstraße an. Weiterhin werden Förderzugänge für die baulichen Maßnahmen – insbesondere in Kombination mit den geplanten Maßnahmen zum Radverkehr – bspw. über die Förderrichtlinie Nahmobilität besprochen.

Bei der Entwicklung der ehemaligen Damloup-Kaserne zu einem Wohnquartier spielen nachhaltige Mobilitätsangebote eine zentrale Rolle und wird in der Planung mitgedacht. Hier werden die Erfahrungen zur Fußverkehrsförderung weiter verstetigt und eine hohe Aufenthaltsqualität für alle Zielgruppen im öffentlichen Raum angestrebt.

5 Fazit

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abb. 28).

Abbildung 28: Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

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

Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Mit dem ISEK im Schotthock ergibt sich zudem vor allem im Bereich der Aufenthaltsfunktion eine große Chance, Maßnahmen zu vertiefen und Synergien der Stadt- und Verkehrsplanung bestmöglich zu nutzen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check NRW 2020 konnte den Fußverkehr in Rheine betrachten und Maßnahmvorschläge zur Verbesserung liefern, die unterschiedlich konkret sind. Einige Maßnahmen können ggf. noch im Rahmen laufender Planungen umgesetzt werden.

Gleichzeitig sollten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, die auch über die Grenzen der untersuchten Begehungsrouten hinaus für das städtische Gebiet anwendbar sind. Dies betrifft vor allem die Maßnahmen zum Schulverkehr an Grundschulen, zur Barrierefreiheit und zum Queren. Insgesamt lassen die vorbereiteten Maßnahmvorschläge bessere Bedingungen für die zu Fuß Gehenden im Schotthock und in Mesum erwarten, die eine Impulswirkung für die äußeren Wohngebiete darstellen können.

Die rege Beteiligung der Bevölkerung während der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigt das Interesse der Bewohnerinnen und Bewohner an der Mobilitätsform Fußverkehr. Nicht zuletzt zeigte sich dies auch an den darüber hinaus eingegangenen Anmerkungen Interessierter, die über die Presse auf das Thema aufmerksam wurden.

6 Dokumentation

6.1 Protokoll der Auftaktveranstaltung am 14.09.2020

Ort:	Stadthalle, Humboldtplatz 10
Datum:	14.09.2020
Uhrzeit:	18:00-20:00 Uhr
Anwesende:	27 Personen
Protokoll:	Neele Ashölter, Niklas Rischbieter (Planersocietät)

Auftaktworkshop Rheine

Der Auftaktworkshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2020 in Rheine findet am Dienstag, den 14. September 2020 um 18:00 Uhr in der Stadthalle statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus 27 Personen zusammen, darunter Repräsentant*innen der Kommune, Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Vertreter*innen der Interessensverbände, Presse und Bürgerschaft sowie Mitarbeiter*innen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Begrüßung durch Herrn Matthias van Wüllen (Leiter Stadtplanungsamt)

Matthias van Wüllen begrüßt die anwesenden Personen und erläutert zur Einführung die Bedeutung des Fußverkehrs hinsichtlich der Barrierefreiheit, der Aufenthaltsqualität und der Zugänglichkeit des ÖPNVs. Des Weiteren geht er auf den Erfolg eines vergangenen Fußverkehrs-Checks ein, welcher u.a. zur erfolgreichen Umgestaltung des Marktplatzes führte

Videobotschaft von Verkehrsminister Hendrik Wüst

Der Verkehrsminister Hendrik Wüst begrüßt die anwesenden Teilnehmenden per Videobotschaft. Herr Wüst betont zu Beginn, dass Zufußgehen eine der klimafreundlichsten und gesündesten Fortbewegungsarten darstellt. Des Weiteren stellt Herr Wüst die hohe Bedeutung des Zufußgehens für die Lebensqualität dar. Abschließend hebt er hervor, welche Chance die Fußverkehrs-Checks für die ausgewählten Städte darstellen und beglückwünscht Rheine zur erfolgreichen Bewerbung bei den Fußverkehrs-Checks NRW 2020.

Urkundenübergabe

Frau Weltring vom Zukunftsnetz Mobilität NRW überreicht Herrn van Wüllen die Urkunde zur erfolgreichen Bewerbung bei den Fußverkehrs-Checks NRW 2020.

Abbildung 29: Urkundenübergabe – Herr van Wüllen und Frau Weltring



Diskussion

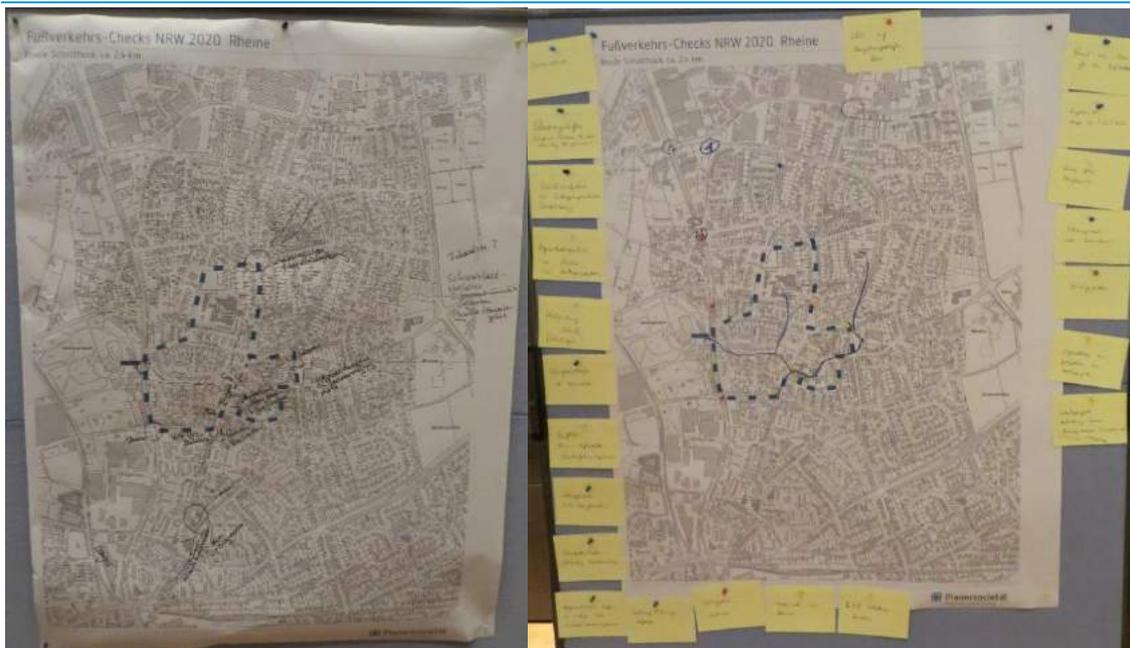
Von der Stadtverwaltung und der Planersocietät wurden vorab zwei Routenvorschläge für die Begehungen angefertigt, welche nun den Teilnehmenden vorgestellt und anschließend diskutiert werden. Die zwei Routen-Entwürfe der Begehungen werden auf drei Stellwänden aufgezeigt, so dass die Teilnehmenden die Möglichkeit haben, Anregungen miteinzubringen. Nachfolgende Punkte wurden während der Veranstaltung thematisiert:

Begehung im Schotthock:

- Die Teilnehmenden sind mit der Route grundsätzlich zufrieden, wünschen sich aber kleinere Anpassungen.
- Allgemein wird ein Rund-um-Grün für den Fußverkehr befürwortet.
- Es wird als notwendig gesehen, dass das Ordnungsamt mehr kontrolliert.
- Die Schaffung von Wegeverbindungen zu wichtigen Zielen wird gefordert.
- Die Gehwegbreiten (z.B. der Bonifatiusstraße) werden bemängelt.
- Teilnehmende berichten von Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr aufgrund der Wegbreite und Geisterfahrenden.
- Vor Einkaufsmöglichkeiten wird die Aufenthaltsqualität, die Orientierung und die MIV-Geschwindigkeit kritisiert.
- Generell wünschen sich die Teilnehmenden mehr Querungsmöglichkeiten auf dem Lingener Damm, dem Friedrich-Ebert-Ring und der Bonifatiusstraße.
- An der Kreuzung am Stadtwalde / Bonifatiusstraße wird von viel LKW-Verkehr berichtet und der Wunsch geäußert, diese auf die Umgehungsstraße zu leiten.

- Es wird von Schülerverkehr an der Kreuzung Dorfstraße / Bonifatiusstraße / Rolandstraße berichtet und vorgeschlagen die Ampelschaltung daran anzupassen.
- Von den Teilnehmenden wird vorgeschlagen die Bonifatiusstraße in einen Shared-Space-Bereich oder eine Fahrradstraße umzuwandeln.
- Auf dem Friedrich-Ebert-Ring auf Höhe des Aldi Parkplatzes wird eine Querungsmöglichkeit für notwendig angesehen.
- Die Bergstraße dient als Wegebeziehung zur Nahversorgung und den Ärzten.
- An der St. Ludgerus Kirche wird die Aufenthaltsqualität bemängelt. Es fehlt an Grün und Sitzmöglichkeiten.
- Von den Teilnehmenden wird der Wunsch nach einer Querungsmöglichkeit auf der Bonifatiusstraße auf Höhe der Stadtparkasse geäußert.
- Es wird von einer hohen KFZ-Belastung der Staufenbergstraße berichtet und daher um eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an der Kreuzung Römerstraße / Lingener Damm / Staufenbergstraße und des Kreisverkehrs Bonifatiusstraße / Staufenbergstraße gebeten.
- Die Teilnehmenden wünschen sich eine Querungsmöglichkeit auf der Sachsenstraße auf Höhe des Fahrradgeschäftes Deppen nahe der Ludgerusschule.
- Auf der Ludgeristraße vor der Ludgerusschule wird die Infrastruktur als verbesserungswürdig beschrieben. Zudem wird von Bring- und Holverkehr an der Schule berichtet.
- Eine Befestigung des Salierwegs / Grünwegs wünschen sich die Teilnehmenden.
- Die Beleuchtung im und die Querung zum Walshagenpark wurden von den Teilnehmenden bemängelt. Des Weiteren wurde auf Astbruch und den Eichenprozessionsspinner hingewiesen.
- Jugendliche wurden von den Teilnehmenden am Spielplatz am Walshagenpark vermehrt wahrgenommen.
- Auf der Lingener Straße wünschen sich die Teilnehmenden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, z.B. Tempo 30 / Kreisverkehr / Fußgängerüberwege
- Die Anbindung und Sichtbeziehungen der Bushaltestellen werden kritisiert, teils sind keine oder nur geringe Aufstellflächen vorhanden.
- Die Teilnehmenden wünschen sich eine Überprüfung der Schaltung der Lichtsignalanlagen und eventuelle Anpassung dieser, die fußgängerfreundlichen LSA.
- In den Tempo30 Bereichen und vor allem vor den Schulen werden Bodenwellen zum Abbremsen der Kfz-Geschwindigkeit gewünscht.
- Die Leitsysteme für Blinde und sehbehinderte Personen in Rheine sind nicht vollständig und müssen ergänzt werden.
- Nicht vorhandener Grünschnitt engt Gehwege unnötig ein, z.B. Lingener Damm, aber auch vor privaten Gärten (hier vlt. Informationskampagne)
- Anbindung Schule / Schulwege (Bodelschwingschule, Nelson-Mandela-Schule)

Abbildung 30: Stellwände zur Begehung in Schotthock



Darüber hinaus sind schriftliche Anmerkungen von Bürgerinnen und Bürgern aus dem Schotthock eingegangen, die beim Auftakt-Workshop nicht persönlich dabei sein konnten. Diese Anregungen werden nachfolgend aufgeführt:

- Fehlende sichere Querungsmöglichkeit auf der Ludgerstraße im Bereich der Overbergstraße durch überhöhte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und schlechte Sichtverhältnisse durch ruhenden Verkehr. Betreten der Fahrbahn ist notwendig, um ausreichend Sichtverhältnisse zu bekommen.
- Wunsch nach einer Lichtsignalanlage oder einem Fußgängerüberweg im Bereich Ludgerstraße / Godehardweg, um ein sicheres Queren zu ermöglichen und den Weg zum Spielplatz in der Godehardweg für Kinder sicher und attraktiv zu gestalten.
- Gefährliche Querungssituation am Kreisverkehrspunkt an der Staufenstraße / Bonifatiusstraße. An dieser Stelle wird ein Fußgängerüberweg vorgeschlagen.
- Häufiges Missachten der vorgeschriebenen Geschwindigkeit (Tempo 30-Zone) in der Overbergstraße. Die Straße werde gerne als Abkürzung bzw. zur Durchfahrt genutzt. Es wird sich eine verbesserte Beschilderung der Geschwindigkeit und Verkehrsberuhigung gewünscht. Als Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme werden Temposchwellen vorgeschlagen.
- Fehlende Querungsanlage auf Höhe der St. Ludgerus-Kirche zum K+K-Markt. Sicheres Queren nur an Lichtsignalanlage an der Bonifatiusstraße / Servatiistraße möglich.
- Auf der Bonifatiusstraße werden sich mehr Geschwindigkeitshinweise gewünscht.
- Fehlende Querungsanlage am Friedrich-Ebert-Ring zwischen Servatiistraße und Bergstraße.
- Verbindungsweg zwischen Lingener Damm und Wihostraße ist unübersichtlich gestaltet und schlecht einsehbar. Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sind hier zu beobachten.

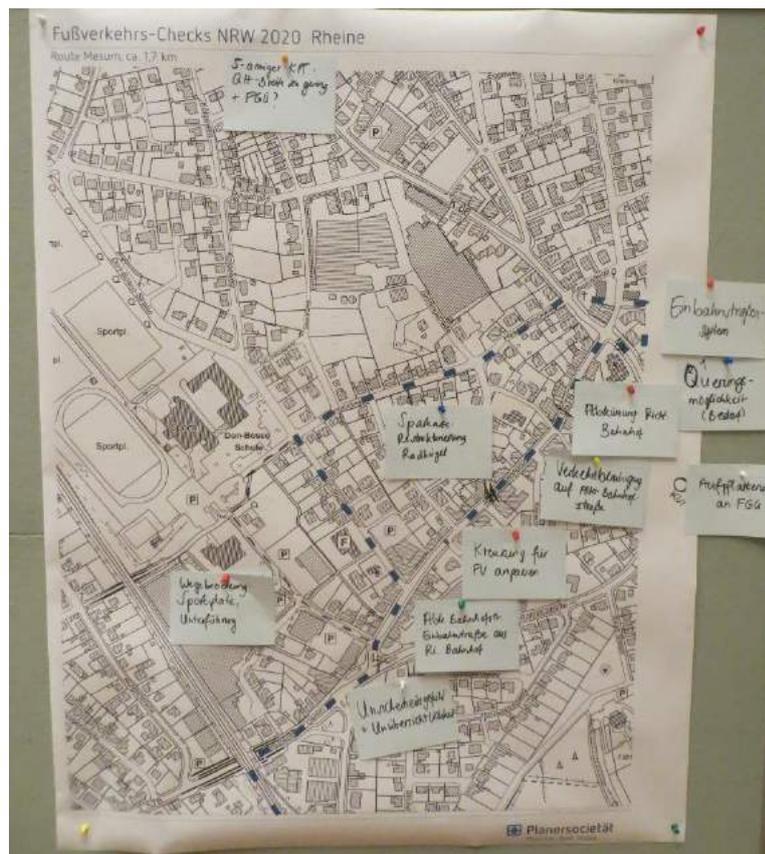
- Fehlende Querungsanlage an der Friedrich-Ebert-Straße / Rolandstraße. Es wird der Einsatz eines Fußgängerüberweges, Schülerlotsens, einer Lichtsignalanlage oder eines Kreisverkehrs vorgeschlagen.
- An der Fünf-Finger-Kreuzung Rolandstraße / Bonifatiusstraße / Dorfstraße wird sich eine verlängerte Grünphase für den Fuß- und Radverkehr gewünscht. Alternativ wird die Einrichtung eines Kreisverkehrs vorgeschlagen.
- Fehlende sichere und gefahrlose Quermöglichkeiten auf dem Friedrich-Ebert-Ring zwischen Lange Riege und Bonifatiusstraße. Es wird sich eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 und mehrere Fußgängerüberwege (Höhe Aldi-Markt, Kindergarten, Bushaltestellen) gewünscht.
- Für den Knotenpunkt Bonifatiusstraße / Friedrich-Ebert-Ring wird sich für einen Kreisverkehr ausgesprochen.
- Verlegung der Bushaltestelle an der Bonifatiusstraße Höhe Rolandstraße etwas weiter südlich, um Fußgängerfurt von haltenden Bussen freizuhalten.
- Der Einmündungsbereich der Birkenallee auf der Dorfstraße ist überdimensioniert. Eine Verkleinerung der Schleppkurve oder Installation einer Querungshilfe wird angemerkt, um den Quersweg sicherer zu gestalten und zu kürzen. Alternativ wird ein Kreisverkehr vorgeschlagen.
- Vom Salierweg Richtung Bonifatiusstraße kommend, besteht eine schlechte Einsehbarkeit durch eine hochgewachsene Hecke. Gleiches gilt für den Quersweg in Richtung St. Ludgerus-Kirche, da die Sicht an dieser Stelle durch ruhenden Verkehr und Baumscheiben verdeckt werden.
- Für die Bonifatiusstraße wird der Wunsch geäußert, die Tempobegrenzung von 30 km/h nicht nur in Teilbereichen anzuordnen, sondern auf der gesamten Straße.
- Am Knotenpunkt Liobastraße / Lingener Damm werden häufiger Rotlichtverstöße beobachtet. Hier wird die Installation einer Blitzeinrichtung sowie die Einführung einer Tempo 30-Zone für die Liobastraße vorgeschlagen.
- Die Einmündung Viktorweg an der Ludgeristraße wird als unübersichtlich beschrieben. Die fahrbahnvergebenden Blumenkübel lassen für Kinder eine uneingeschränkte Sicht nicht zu.
- Für den Spielplatz an der Zollernstraße Ecke Servatiistraße wird sich eine Modernisierung der Spielgeräte gewünscht. Zudem wird ein Sichtschutz z. B. in Form einer Hecke zur Straße hin vorgeschlagen.
- An der Bodelschwingschule und der Nelson-Mandela-Schule wird sich eine Überplanung der Außenanlage gewünscht. Insbesondere bei den Spielgelegenheiten werden moderne Geräte angeführt. Da in dem Bereich ein Spielplatz für die umliegenden Wohnbereiche fehlt, wird eine Öffnung der Spielbereiche für Kinder aus der Nachbarschaft außerhalb der Schulzeiten vorgeschlagen.
- Für den Schulbereich wird sich eine stärkere polizeiliche Präsenz während des Schulbeginns und nach Schulende gewünscht, um gefährliche Situationen an Querungen und durch den Hol- und Bringverkehr zu unterbinden.
- Es fehle eine Querungsanlage am Knotenpunkt Bonifatiusstraße / Sandkampstraße. Bisher sei ein sicheres Queren nicht möglich.

Begehung Mesum:

- Die Teilnehmenden sind mit dem Routenentwurf einverstanden, wünschen sich zum Teil aber einen kleinen Schwenk in den Hassenbrockweg, um die Wegebeziehung zum Sportplatz und einer Unterführung zu berücksichtigen.
- Es wird eine zu geringe Breite der Querungshilfe am Knotenpunkt Rheiner Straße / Hohe Heideweg / Lindvennweg / Am Flöddert bemängelt und eine Fußgängerüberquerung zur Verbesserung der Querung vorgeschlagen.
- Eine Restrukturierung der Radbügel an der Stadtparkasse (Alte Bahnhofstraße) wird von den Teilnehmenden für notwendig erachtet.
- Für die Schulstraße und die Alte Bahnhofstraße wünschen sich die Teilnehmenden ein Einbahnstraßensystem und sehen den Bedarf einer Querungsmöglichkeit.
- Der Kreisverkehr Dechant-Römer-Straße / Rheiner Straße / Am Schultenhof benötigt laut Teilnehmenden Aufpflasterungen an den Fußgängerüberquerungen.
- Die Straße im Klosterhook wird als Abkürzung zum Bahnhof genutzt.
- Die Anwesenden sprechen sich für Verkehrsversuche aus, um innovative Verkehrsprojekte in Mesum zu testen.
- Auf der Alten Bahnhofstraße wird die geringe Gehwegbreite bemängelt.
- Eine Verkehrsberuhigung auf der gesamten Alten Bahnhofstraße, bisher ist nur ein Teil durch Tempo 20 verkehrsberuhigt wird als notwendig erachtet.
- Es wird vorgeschlagen, die Alte Bahnhofstraße nach dem Shared-Space-Prinzip zu gestalten.
- Für die Alte Bahnhofstraße wird sich mehr Aufenthaltsqualität und eine Reduktion der Stellplätze im öffentlichen Raum gewünscht, um mehr Platz für Außengastronomie und den fließenden Fußverkehr vorzuhalten.
- Die Teilnehmenden schlagen für die Alte Bahnhofstraße ein Einbahnstraßensystem aus Richtung des Bahnhofs vor.
- An der Kreuzung Dechant-Römer-Straße / Alte Bahnhofstraße fühlen sich die Teilnehmenden unsicher und empfinden den Knotenpunkt als unübersichtlich.

Im Anschluss an die Stellwände-Diskussion fassen Frau Kraus, Frau Weltring und Herr Rischbieter die Ergebnisse für die beiden Routen-Vorschläge in Mesum und im Schotthock zusammen. Daran anknüpfend gibt Frau Kraus einen kurzen Ausblick auf den weiteren Ablauf der Fußverkehrs-Checks in Rheine.

Abbildung 31: Stellwand zur Begehung in Mesum



Verabschiedung

Frau Kraus lädt zu den Begehungen am 29.09.2020 um 17 Uhr und am 06.10.2020 um 17 Uhr ein. Abschließend bedanken sich Frau Kraus und Herr van Wüllen für das Erscheinen der Teilnehmenden und verabschiedeten diese.

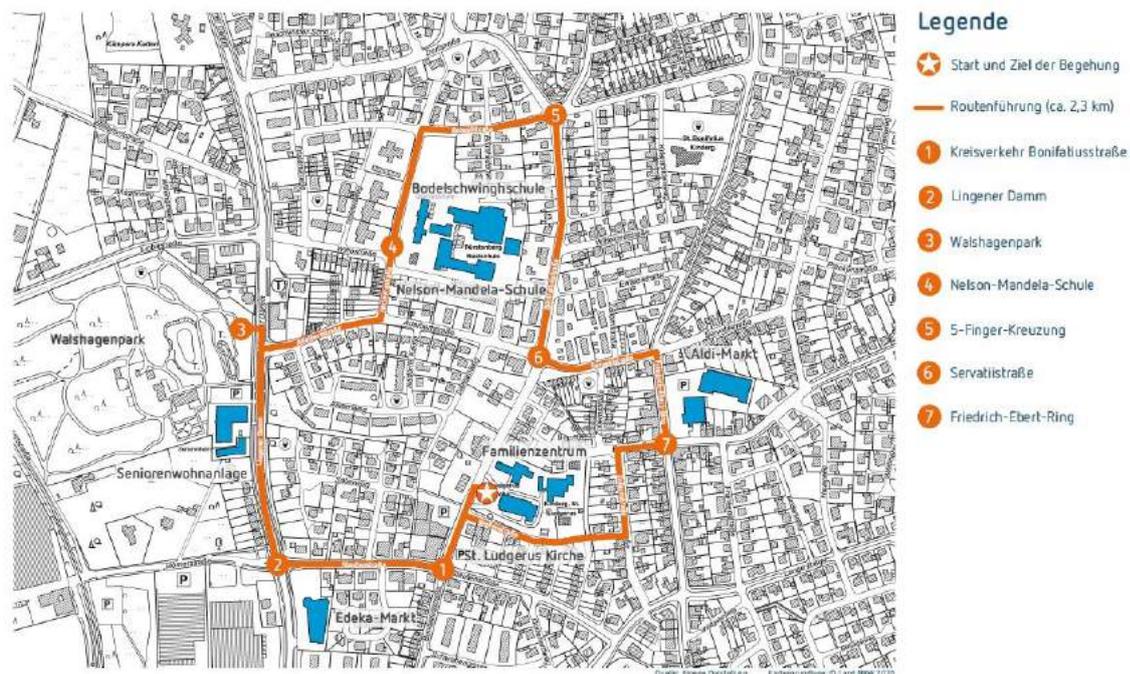
6.2 Protokoll der 1. Begehung am 29.09.2020

Ort:	Schotthock, Rheine
Datum:	29.09.2020
Uhrzeit:	17:00-19:00 Uhr
Anwesende:	23 Personen
Protokoll:	Neele Ashölter, Niklas Rischbieter (Planersocietät)

Begrüßung

Am 29.09.2020 fand die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks NRW 2020 in Rheine im Schotthock statt. Die Begehung begann um 17:00 Uhr an der St. Ludgerus-Kirche. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 23 Personen zusammen, darunter Mitarbeitende der kommunalen Verwaltung, Interessensvertretende, Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitende des Zukunfts-netzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Abbildung 32: 1. Begehung Schotthock - Routenverlauf



Herr van Wüllen, Leiter des Stadtplanungsamts der Stadt Rheine, begrüßt die Teilnehmenden, stellt die Mitarbeitenden des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät vor und erläutert kurz das Konzept des Fußverkehrs-Checks sowie den derzeitigen Bearbeitungsstand des Projektes. Anschließend gibt er das Wort an Frau Weltring vom Zukunftsnetzes Mobilität NRW, die die Teilnehmenden begrüßt. Herr Rischbieter von der Planersocietät gibt im Anschluss einen kurzen Rückblick auf die zurückliegende Auftakt-Veranstaltung und erläutert die Hintergründe für den heutigen Fußverkehrs-Check im Schotthock. Daran anknüpfend weist er auf die Corona-Schutzverordnung des Landes NRW hin und gibt Hinweise zu den Umgangsregeln während der Veranstaltung. Nach einer kurzen Einführung zum Ablauf stellt der Mitarbeiter des Gutachterbüros die zu begehende Route vor.

Startpunkt | St. Ludgerus-Kirche

Abbildung 33: Ludgerus Kirche Schotthock



Herr Rischbieter fragt die Teilnehmenden nach einer Einschätzung zur Gestaltung und Aufenthaltsqualität des Kirchplatzes und wie dieser von den Schotthockern genutzt werde. Von den Anwesenden wird angemerkt:

- Der Platz habe aktuell wenig Aufenthaltsqualität und diene als Durchgangsort für Zufußgehende. Die kürzeste Strecke zwischen Aldi und K+K führe an der Kirche vorbei. Die Teilnehmenden sehen Potential an dieser Stelle.
- Sie wünschen sich Sitz- und Spielgelegenheiten und eine Verbesserung der Gestaltung der Wegeverbindung.
- Derzeit finde mit Ausnahme eines Floh- und Weihnachtsmarktes keine Bespielung des Platzes statt. Die Nutzung beschränke sich häufig auf das Parken von Kraftfahrzeugen zu Zeiten des Gottesdienstes oder bei Überlastung der Parkplätze am K+K.

Der Mitarbeiter der Planersocietät erläutert einige Rahmenbedingungen für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. So können temporäre oder dauerhafte Nutzungen durch Aktivitäten den Platz als lebendigen Treffpunkt etablieren. Sitz- und Spielgelegenheiten würden neben der Begrünung ebenfalls zur Attraktivität beitragen. Wichtig sei bei der Gestaltung vor allem die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen und Sehbehinderte zu berücksichtigen. Herr Hobbold von der Stadt Rheine ergänzt, dass für den Kirchplatz bereits eine Neugestaltung geplant sei und die Stadt Gespräche mit der Kirche aufgenommen hätte. Die Hinweise der Bürgerinnen und Bürger sowie der Planersocietät würden hierbei Berücksichtigung finden.

- Es wird angemerkt, dass kleine temporäre Maßnahmen wie das Aufstellen einer Bank auf der Grünfläche des Platzes umgesetzt wurden, um die Aufenthaltsqualität kurzfristig bereits zu verbessern.
- Positiv hervorgehoben wird die vorhandene Bank mit Rückenlehne, allerdings sei mit Blick auf die barrierearme Gestaltung die Zugänglichkeit durch den Rasen erschwert.

Herr Rischbieter fragt die Teilnehmenden, inwiefern sie die Einkaufsgelegenheiten nutzen würden und wie es dort mit Nutzungskonflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden aussehe.

- Am Parkplatz des K+K komme es häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr sowie dem Kfz-Verkehr, da der Parkplatz vor allem bei ausparkenden Pkws unübersichtliche Situationen verursache.
- Es wird berichtet, dass der K+K Haupteinkaufsort der Bewohnenden der Seniorenwohnanlage sei.

Herr Rischbieter spricht die Querungssituation in der Bonifatiusstraße an.

- Der Bedarf einer sicheren Querungsanlage sei durch die Frequentierung von Schutzbedürftigen gegeben. Bisher sei die Querungssituation nicht zufriedenstellend.
- Die Teilnehmenden wünschen sich eine Querungsanlage direkt an der Wegeverbindung nördlich des K+K und eine Verbesserung der Absenkungen im Bereich des Kirchplatzes und des Supermarkts, um mobilitätseingeschränkten Personen die Querung zu vereinfachen.

Station 1 | Kreisverkehr Bonifatiusstraße

Abbildung 34: Kreisverkehr Bonifatiusstraße



Herr Rischbieter möchte von den Teilnehmenden wissen, wie sie den Weg von der Kirche zum Kreisverkehr wahrgenommen haben.

- Der Weg weise einige Barrieren auf. So seien Bordsteine nicht überall abgesenkt.
- Die Beton-Poller an der Welfenstraße seien zwar funktional, wären aber nicht sonderlich schön anzusehen und stellten eine Barriere durch die eingeschränkte Wahrnehmbarkeit aufgrund ihrer Gestaltung dar.
- Aufgrund der geringen Gehwegbreite komme es auf Höhe des K+K-Parkplatzes zu

Nutzungskonflikten zwischen Fußverkehr und ruhendem Kfz-Verkehr.

Im Anschluss daran wird über die Querungssituation am Kreisverkehr diskutiert.

- Die Teilnehmenden empfinden den Kreisverkehr als laut und unübersichtlich. Der Kfz-Verkehr fahre häufig mit hoher Geschwindigkeit in den Kreisverkehr.
- Sie wünschen sich sichere Querungsanlagen mit taktilen Elementen, um diesen Bereich als Zufußgehende sicherer passieren zu können. Bisher fehle für Sehbehinderte jegliche Orientierung.
- Die Staufenstraße werde als Abkürzung von und zum Industriegebiet genutzt. Dadurch komme es insbesondere morgens und nachmittags zu erhöhtem Verkehrsaufkommen.

Station 2 | Lingener Damm

Abbildung 35: Kreuzung Lingener Damm / Staufenstraße / Römerstraße



Herr Rischbieter erkundigt sich bei den Teilnehmenden, was ihnen auf der Staufenstraße aufgefallen sei.

- Es wird angemerkt, dass der Gehweg an den Stellen, wo längs geparkt wird, zum Teil relativ schmal sei.
- Der Gehweg auf der Staufenbergstraße weise teilweise eine starke Querneigung auf.

Herr Rischbieter spricht die Querungssituation am Lingener Damm an und fragt die Anwesenden, wo sie queren würden.

- Die meisten Teilnehmenden würden eher an dieser Stelle die Fahrbahn ungesichert queren, als den Weg zur nächsten Querungsanlage zu laufen.
- Schutzbedürftige Personen wie Kinder oder ältere Menschen müssten zum Teil lange Wege zurücklegen, um sicher zu queren.
- Es wird angemerkt, dass in diesem Bereich eine Querungsanlage über den Lingener Damm notwendig sei, da aktuell eine Querung für Zufußgehende sehr schwierig ist.

- Einen Tunnel oder eine Brücke als Lösung wird von Teilnehmenden vorgeschlagen. Die Umsetzung werde jedoch als nicht realistisch eingeschätzt.

Herr van Wüllen von der Stadt Rheine merkt an, dass an dieser Stelle ein Kreisverkehr für 2021 geplant sei. Der Knotenpunkt sei einer vier, die prioritär im Stadtgebiet angegangen werden würden.

Der Mitarbeiter der Planersocietät erläutert Einsatzbereiche und Anforderungen von Querungsanlagen sowie Faktoren, die über die Notwendigkeit von Querungsanlagen entscheiden. Anhand der vorhandenen Querungshilfe auf der Staufenstraße erklärt er die barrierefreie Gestaltung von Querungsanlagen. Bisher sei die Querungshilfe an dieser Stelle nicht barrierefrei ausgestattet.

- Es wird angemerkt, dass die Querungshilfe auf der Staufenstraße zu schmal und aufgrund fehlender Bodenindikatoren für Sehbehinderte nur schwer auffindbar sei.
- Teilnehmende berichten, dass wartende Fahrzeuge auf der Staufenstraße, die auf den Lingener Damm abbiegen oder diesen passieren möchten, die Querungshilfe blockieren.

Herr Rischbieter erkundigt sich nach Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf dem Lingener Damm. Er betont, dass der getrennte Geh- und Radweg sehr schmal sei und erläutert, dass der Raumbedarf von Zufußgehenden bei mindestens 1,80 m liege, so dass sich für die Gehwegbreite durch einen Sicherheitsabstand zur Fahrbahn und zur Hauswand/Einfriedung ein Mindestmaß von 2,50 m ergebe.

- Die geringe Gehwegbreite führe im Begegnungsfall zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Eine größere Rücksichtnahme sei erforderlich.
- Aufgrund fehlender Querungsanlagen gebe es auf dem Lingener Damm im Seitenraum häufig „Geisterfahrende“ im Radverkehr, da ein sicheres Queren nur an wenigen Stellen möglich sei. Bei Gegenverkehr würden diese aufgrund der Unterdimensionierung des Radweges auf den Gehweg ausweichen.
- Der Sicherheitsabstand und die Hecke zur Fahrbahn werden am Lingener Damm positiv wahrgenommen.
- In einigen Bereichen sei Grünschnitt auf der Hausseite erforderlich, da die nutzbare Gehwegbreite durch herüberragende Begrünung eingeschränkt werde.

Station 3 | Walshagenpark

Herr Rischbieter spricht die fehlende barrierefreie Gestaltung der Querungshilfe auf Höhe der Seniorenwohnanlage an. Dort sei die Aufstellfläche nur aufmarkiert, so dass Sehbehinderte nicht ertasten könnten, wo jeweils Aufstellfläche und Fahrbahn beginnt.

- Gegenüber der Seniorenwohnanlage werde der Salierweg gerne als Abkürzung und Wegebeziehung genutzt, wird von Teilnehmenden erläutert. Der Weg bestehe allerdings aus Grobkiesel und könne daher nicht von allen genutzt werden. Es wird vorgeschlagen, einen Teil des Weges zu asphaltieren oder einen Bodenbelag wie im Walshagenpark zu wählen.

Der Mitarbeiter der Planersocietät fragt die Teilnehmenden nach einer Einschätzung zur Attraktivität des Walshagenparks und ob sie sich dort gerne aufhielten.

- Den Walshagenpark nehmen die Teilnehmenden als attraktives Naherholungsgebiet wahr. Sie wünschen sich zusätzliche Trainingsgeräte für alle Generationen und sehen Verbesserungsbedarf am Kinderspielplatz.

- Es wird bemängelt, dass im Park nur zwei Strecken beleuchtet und asphaltiert seien. Einen Angst-raum stelle der Walshagenpark aber nicht dar.
- Der Park werde gerne von Bewohnenden der Seniorenwohnanlage genutzt.
- Teilnehmenden ist aufgefallen, dass die Wege im Park früher regelmäßig erneuert wurden. Das wäre aktuell nicht mehr der Fall und würde die Zugänglichkeit des Parks insbesondere für Seniorinnen und Senioren erschweren.
- Die Eingänge am Tor des Walshagenparks am Lingener Damm seien relativ eng und für Personen im Rollstuhl nur schwer passierbar. Zudem gebe es Verbesserungsbedarf bei der Gestaltung.

Herr Rischbieter bestätigt, dass die Barrierfreiheit an einigen Stellen im Walshagenpark eingeschränkt sei und ergänzt zu den Anmerkungen der Teilnehmenden, dass die Sitzbänke aufgrund fehlender Arm- und Rücklehne nicht barrierefrei ausgestattet seien.

Abbildung 36: Walshagenpark



Station 4 | Nelson-Mandela-Schule

Herr Rischbieter legt an der Einmündung zur Heriburgstraße einen kurzen Stopp ein. Er erläutert, dass aufgrund der großen Schleppekurve und der hohen Hecke auf dem privaten Grundstück die Sicht stark eingeschränkt sei. Um Sichtkontakt mit potentiell entgegenkommenden Kfz- oder Radfahrenden aufzunehmen, ist das Betreten der Fahrbahn notwendig. Da es sich um einen Schulweg handelt und Kinder im Straßenverkehr besonders gefährdet seien, bestehe hier Handlungsbedarf. Zur Verdeutlichung, welche Wirkung ein vorgezogener Seitenraum haben kann, sprüht der Mitarbeiter des Gutachterbüros Kreide auf die Fahrbahn. Als temporäre Maßnahme ließe sich in dieser Bereich abmarkieren und eventuell abpollern. Langfristig sollte eine Pflasterung auf Gehweghöhe angestrebt werden.

- Der Gehweg auf der Adalberstraße habe teilweise eine stärkere Querneigung, Stolperfallen, kaum Absenkungen und schlechte Sichtbeziehungen beim Queren. Der Vorschlag Gehwegnasen zu installieren findet positive Zustimmung unter den Teilnehmenden.

- Im Bereich Wihostraße / Heriburgstraße seien die Gehwege sehr schmal und würden zudem durch Hecken verengt.

Abbildung 37: Markierung eines vorgezogenen Seitenraums an der Adalbertstraße, Einmündung Heriburgstraße



An der Nelson-Mandela- und Bodelschwingschule fragt Herr Rischbieter die Teilnehmenden, wie sich die Situation mit den Hol- und Bringverkehren zu den Schulzeiten gestalte.

- Vor allem in den Morgen- und Abendstunden würde es sich vor der Schule aufgrund der Elternverkehre drubbeln.
- Viele Eltern würden bis vor die Schule fahren, um ihre Kinder herauszulassen.
- Der Bring- und Holverkehr an den Schulen halte in zweiter und dritter Reihe vor den Schulen und gefährde so zu Fuß ankommende Kinder.

Herr Rischbieter erläutert als mögliche Maßnahmen die auf Modellversuchen basierte Einrichtung einer Schulstraße sowie die Schaffung einer Elternhaltestelle und Einrichtung von Laufbussen. Auf Grundlage von Schulwegplänen könnten zudem Schulwegmarkierungen im Raum vorgenommen werden. Wichtig sei es, dass die Maßnahmen ineinandergreifen. Die Kommune erläutert, dass für das Stadtgebiet Schulwegpläne vorliegen würden und auch Markierungen ehrenamtlich durchgeführt werden. Elternhaltestellen würden an den meisten Schulen bestehen und die Einrichtung von Laufbussen mit entsprechender Beschilderung gebe es an anderer Stelle bereits. Frau Weltring vom Zukunftsnetz ergänzt, dass der Erfolg der Maßnahmen stark

abhängig sei vom Engagement der Eltern. So sei es wichtig, dass diese sich gemeinsam mit der Schule für schulwegsichernde Maßnahmen einsetzen und an die Regelungen halten.

Um die Sichtverhältnisse und Querungssituation auf der Heriburgstraße zu verbessern, schlägt der Mitarbeiter der Planersocietät vor, Gehwegnasen einzurichten. Durch den vorgezogenen Seitenraum und das Freihalten eines Sichtdreiecks werde den Kindern ein sicheres Queren ermöglicht.

Weitere Anmerkungen durch die Teilnehmenden:

- Die Teilnehmenden wünschen sich, dass die nachmittags oft abgesperrten Grün- und Spielanlagen der Schulen für die Nachbarschaft geöffnet werden, da es in der Umgebung keinen Spielplatz gebe.
- An der Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe zu den Schulen gebe es zu wenig Platz für alle Schülerinnen und Schüler, die den Bus nutzen.

An der Kreuzung Heriburgstraße / Rolandstraße weist Herr Rischbieter auf ein widerrechtlich abgestelltes Fahrzeug hin, dass im Kurvenbereich ein Queren nicht möglich mache. Kinder, die queren wollen, werden durch das Auto verdeckt und so von Kfz-Fahrenden erst zu spät wahrgenommen.

Station 5 | Fünf-Finger-Kreuzung

Abbildung 38: Kreuzung Rolandstraße / Dorfstraße / Bonifatiusstraße



Auf der Rolandstraße merken Teilnehmende an, dass der Gehweg zum Teil sehr schmal sei und stellenweise eine erhebliche Querneigung aufweise.

An der Fünf-Finger-Kreuzung angekommen, fragt Herr Rischbieter die Teilnehmenden nach ihrer Einschätzung zur Querung am Knotenpunkt.

- Zufußgehende müssten beim Queren viel Zeit mitbringen, da viele Straßen zu queren seien und die Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen für Zufußgehende lang seien. Die Grünzeiten dagegen seien zu kurz.

- Einige Anwesende schlagen vor, ein „Rund-um-Grün“ für Zufußgehende einzurichten.
- Es wird bemängelt, dass es keine akustischen oder taktilen Hilfen gibt. Das erschwere ein Queren der Kreuzung für Behinderte enorm.

Herr Rischbieter erläutert daran anknüpfend die barrierefreie Gestaltung und den Grundsatz des „Zwei-Sinne-Prinzips“ anhand eines Ampeltasters. Er erklärt, welche Grün- und Wartezeiten bei einer fußgängerfreundlichen Ampelschaltung zu berücksichtigen seien.

Station 6 | Servatiistraße

Auf die Frage, wie die Teilnehmenden den Weg entlang der Bonifatiusstraße empfunden haben, wird folgendes angemerkt:

- Der Gehweg in der Bonifatiusstraße sei schmal und habe teilweise starke Querneigungen.
- Auf dem Mehrzweckstreifen parkende Autos würden durch öffnende Autotüren eine Gefahr für Zufußgehende aufgrund der Unterdimensionierung des Gehwegs darstellen.
- Es wird vorgeschlagen, die Gehwege durch Entfall des Mehrzweckstreifens zu erweitern und die Autos auf der Straße parken zu lassen.

Herr Rischbieter hebt die fehlende barrierefreie Gestaltung der Lichtsignalanlage vorher und befragt die Anwesenden zum Querungsbedarf.

- Die Ampelanlage sei wichtig, da das Queren dort auch für schutzbedürftige Menschen sicher sei, wird von Teilnehmenden eingeworfen.
- Die Ampelschaltung sei für Zufußgehende verbesserungswürdig.

Der Mitarbeiter der Planersocietät teilt Sehbrillen und einen Langstock aus, um den Teilnehmenden die Möglichkeit zu geben, sich in die Perspektive sehbehinderter Menschen zu versetzen und zu erfahren, worauf bei der Planung und Gestaltung des Straßenraums zu achten sei.

Station 7 | Friedrich-Ebert-Ring

Die Teilnehmenden berichten von ihren Erfahrungen des Zufußgehens bei einer simulierten Seheinschränkung durch die Sehbrillen. Herr Rischbieter erläutert, wie wichtig es sei, durch farbliche Kontraste und taktile Bodenindikatoren Sehbehinderten eine Orientierung im Raum zu verschaffen. Dies hätte einen erheblichen Einfluss auf die selbstständige Mobilität und damit auch die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sowie die Verkehrssicherheit.

Herr Rischbieter bittet die Teilnehmenden um eine Rückmeldung zur Querungssituation am Friedrich-Ebert-Ring.

- Auf dem Friedrich-Ebert-Ring auf Höhe des Aldis gelte Tempo 30. Die Teilnehmenden würden das Queren der Straße in diesem Bereich trotzdem als schwierig empfinden. Einige Eltern verbieten deshalb ihren Kindern auf diesem Weg alleine zu gehen.
- Eine sichere Quermöglichkeit sei für Zufußgehende und Radfahrende dringend erforderlich.

- Teilnehmende berichten, dass Supermarktkunden zwischen den verschiedenen Einkaufsgelegenheiten häufig mit dem Pkw unterwegs seien.
- Entlang der Ludgerus Kirche verläuft eine häufig genutzte, aber wenig attraktive und ausgeschilderte Wegeverbindung zwischen Aldi und K+K am Ludgerus-Forum vorbei.
- Für die Bergstraße zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Bonifatiusstraße wird die Einrichtung einer Fahrradstraße vorgeschlagen.

Abbildung 39: Wegeverbindung zwischen Aldi und K+K an der Ludgerus Kirche vorbei



Verabschiedung und Ausblick

Herr Van Wüllen bedankt sich für die rege Teilnahme und wünscht allen Teilnehmenden einen schönen Abend. Im Anschluss lädt Herr Rischbieter zur zweiten Begehung in Mesum am 06.10.2020 um 17:00 Uhr ein und beendet die Begehung

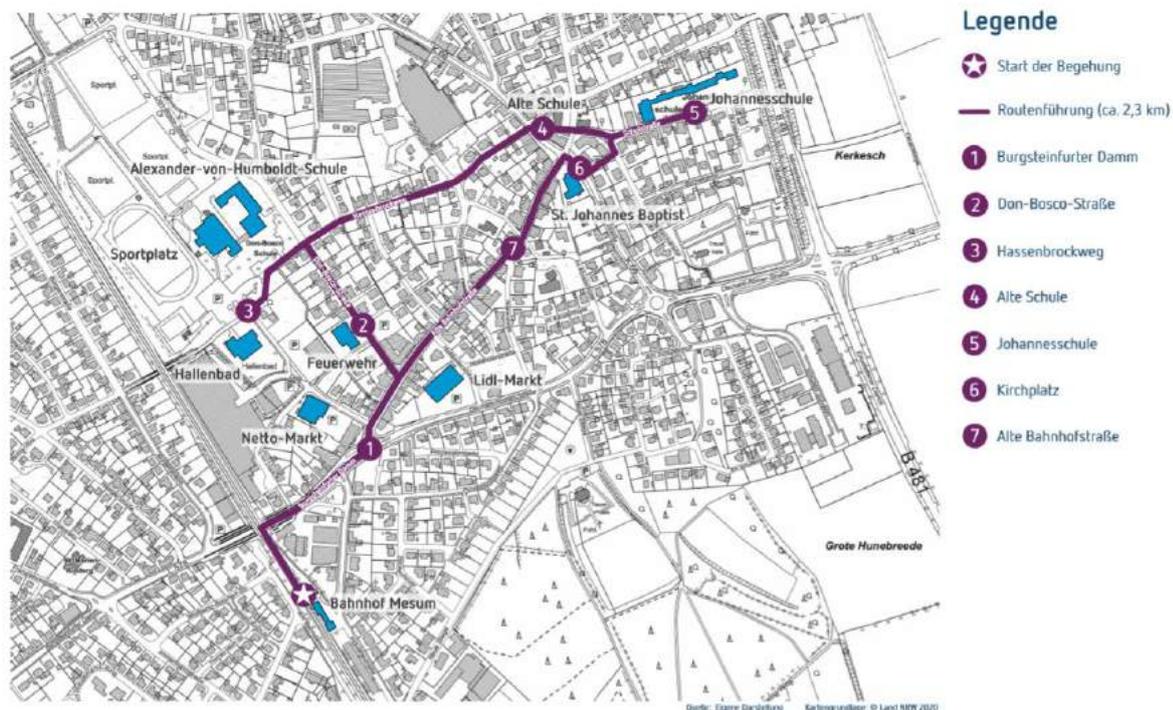
6.3 Protokoll der 2. Begehung am 06.10.2020

Ort:	Mesum, Rheine
Datum:	06.10.2020
Uhrzeit:	17:00-19:00 Uhr
Anwesende:	21 Personen
Protokoll:	Neele Ashölter, Niklas Rischbieter (Planersocietät)

Begrüßung

Am 06.10.2020 fand die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks NRW 2020 in Mesum statt. Die Begehung begann um 17:00 Uhr am gemeinsamen Treffpunkt, dem Bahnhof von Mesum. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 21 Personen zusammen, darunter Mitarbeitende der kommunalen Verwaltung, Interessensvertretende, Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Abbildung 40: Begehung Rheine Mesum - Route (Quelle: Planersocietät)



Herr Hobbold von der Stadt Rheine begrüßt die Teilnehmenden, stellt die Mitarbeitenden des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät vor und erläutert kurz das Konzept des Fußverkehrs-Checks. Herr Rischbieter vom beauftragten Gutachterbüro gibt im Anschluss einen kurzen Rückblick auf die zurückliegende Auftakt-Veranstaltung und die erste Begehung im Schotthock. Er erläutert die Hintergründe für den heutigen Fußverkehrs-Check in Mesum. Daran anknüpfend weist er auf die Corona-Schutzverordnung des Landes NRW hin und gibt Hinweise zu den Umgangsregeln während der Veranstaltung. Nach einer kurzen Einführung zum Ablauf stellt Herr Rischbieter die zu begehende Route vor.

Startpunkt | Bahnhof Mesum

Abbildung 41: Am Geländer abgestellte Fahrräder am Burgsteinfurter Damm



Herr Rischbieter fragt die Teilnehmenden zu Beginn, mit welchem Verkehrsmittel sie zum Bahnhof fahren, um dort den Zug zu nehmen.

- Die Teilnehmenden geben an, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Bahnhof zu kommen.
- Sie merken an, dass eine Beschilderung für ortsfremde Personen sinnvoll wäre.
- Die Anbindung Mesums an Rheine und Münster durch die Zugverbindung wird positiv hervorgehoben.

Der Mitarbeiter der Planersocietät möchte wissen, wie die Anwesenden die Zuwegung und Barrierefreiheit beurteilen.

- Die barrierefreie Zuwegung von beiden Seiten wird positiv hervorgehoben.
- In der Regel nutzten sie die Zuwegung über die Brücke am Burgsteinfurter Damm.
- Der fehlende Gehweg zum Parkplatz wird von den Teilnehmenden nicht negativ gesehen.
- Die Bahnsteige seien bisher nicht barrierefrei gestaltet. Daher sei der niveaugleiche Ein- und Ausstieg bisher nicht möglich.
- Es wird angemerkt, dass für den barrierefreien Umbau des Bahnhofs bereits der Förderbescheid vom Land NRW vorliegt.

Des Weiteren berichten die Teilnehmenden:

- Als positiv empfinden die Teilnehmenden die Erneuerung der Kfz-Stellplätze. Die Beleuchtung der Stellplätze wird als gut bewertet.
- Die Fahrradabstellanlagen am Parkplatz werden als gut bewertet, allerdings fehlen Fahrradabstellanlagen an der Unterführung, die ein sicheres Abschließen des Fahrrads ermöglichen. Dort werden Fahrräder an das Geländer der Rampe angeschlossen.
- Am Bahnhof fehlen den Teilnehmenden Mülleimer.
- Es wird berichtet, dass hinter dem ehemaligen Bahnhofsgebäude Kinder und Jugendliche die

Bahngleise queren, um sich den Weg zur Unterführung oder dem Bahnübergang zu sparen. Früher hätte es einen Bauzaun gegeben, der dies verhinderte.

Hinsichtlich der Nutzungskonflikte von Fuß- und Radverkehr wird folgendes angemerkt:

- Vor allem im Bereich der Brücke würden häufig Fahrräder am Geländer abgeschlossen werden, die die Gehgasse zum Teil behindern und ein Hindernis für Sehbehinderte darstellen würden.
- Die Radabstellanlage am Parkplatz werde dagegen häufig nicht genutzt.

Herr Rischbieter erläutert, dass durch attraktive Radabstellanlagen eine Verlagerung einstellen könnte. Damit die Radabstellanlagen am Parkplatz besser angenommen werden, schlägt er für den Bereich eine Überdachung mit Beleuchtung vor, um die überfüllte Radabstellanlage an der Brücke zu entlasten.

Station 1 | Burgsteinfurter Damm

Abbildung 42: Querungshilfe auf dem Burgsteinfurter Damm



Die Begehung führt vom Bahnhof zur Unterführung am Burgsteinfurter Damm und bis zum Kreuzungsbereich Burgsteinfurter Damm / Alte Bahnhofsstraße / Dechant-Römer-Straße. An der Querungshilfe fragt Herr Rischbieter die Teilnehmenden, ob sie diese Querungsanlage gegenüber der Brücke bevorzugen, um die Fahrbahn zu queren und zum Bahnhof zu gelangen.

- Die Querungshilfe über den Burgsteinfurter Damm wird kritisiert, da sie weniger als 2 m breit ist und somit zu schmal für Fahrräder mit Kinderanhänger oder Personen mit Kinderwagen. Daher fühle man sich aufgrund der dicht vorbeifahrenden Autos unsicher.
- Die Querungshilfe werde von Besuchenden der naheliegenden KiTa genutzt.
- Des Weiteren wird die Einsicht von der Querungshilfe bemängelt. Die Situation sei zusätzlich unübersichtlich, wenn der Bus vor der Querungshilfe halte, da noch ausreichend Platz zum Überholen des Busses auf der Fahrbahn verbleibe.

- Die Teilnehmenden wünschen sich anstelle der Querungshilfe einen Fußgängerüberweg.

Nach einer allgemeinen Einführung zu Anforderungen und Einsatzbereichen von Querungsanlagen erläutert Herr Rischbieter anhand der Querungshilfe, wie diese barrierefrei ausgestaltet sein sollte.

Station 2 | Don-Bosco-Straße

Abbildung 43: Hindernisse auf dem Gehweg in der Don-Bosco-Straße



Der weitere Verlauf führt die Begehung über die Alte Bahnhofstraße in die Don-Bosco-Straße. Dort fragt Herr Rischbieter die Teilnehmenden, was Ihnen auf dem Weg dahin aufgefallen sei.

- Der Gehweg in der Don-Bosco-Straße sei sehr schmal, weise zum Teil starke Querneigungen auf.
- Der Gehweg werde zusätzlich durch Mülltonnen, parkende Autos und Kellerschächte verengt.
- An der Sparkasse seien die Betonkübel für mobilitätseingeschränkte Personen schwer passierbar und aufgrund der Gestaltung für Sehbehinderte kaum wahrnehmbar und stellten daher eine Barriere dar.
- An der Apotheke würden Fahrräder aufgrund der Anordnung der Radbügel in die Gehgasse ragen und behinderten den Fußverkehr.
- Der Gehweg werde unter anderem von Besuchenden des Ärztecenters und der Kirche genutzt. Diese Personengruppen seien in einem besonderen Maße auf einen guten Gehweg angewiesen.
- Teilnehmende schildern, dass der Gehweg viele unangenehme Absenkungen an den Einfahrten hätte, weshalb Rollstuhlfahrende lieber die Straße nutzten. Im Kreuzungsbereich Don-Bosco-Straße / Hassenbrockweg fehlten stellenweise die Absenkungen.

Herr Rischbieter erläutert exemplarisch den Raumbedarf für Zufußgehende anhand der Gehwegbreite. Zu der nutzbaren Gehwegbreite von mindestens 1,80 m, die sich aus dem Begegnungsfall Zufußgehender zusammensetzt, komme ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn und zur Hauswand/Einfriedung hinzu. Damit ergebe sich für Gehwege eine Mindestbreite von 2,50 m. Er betont, dass die ideale Dimensionierung nicht überall umsetzbar, aber soweit möglich anzustreben sei. Vor allem bei unterdimensionierten Gehwegen sei es wichtig, dass diese von Barrieren in der Gehgasse freigehalten werden.

Station 3 | Hassenbrockweg

Abbildung 44: Bushaltestelle Sportzentrum Mesum



Die Begehung führt in den Hassenbrockweg hinein, wo sich die Alexander-von-Humboldt-Schule, das Hallenbad und mehrere Sportplätze befinden. Hinter dem Parkplatz am Hassenbrockweg führt ein Weg unter der Bahntrasse hindurch.

Herr Rischbieter fragt die Teilnehmenden zunächst, ob ihnen die Bushaltestelle an der Don-Bosco-Straße aufgefallen sei. Dort weise ein Schild darauf hin, dass ein Einstieg an dieser Haltestelle nicht möglich sei. Vermutlich aus dem Grund, dass die Bushaltestelle dort nicht ausreichend Aufstellfläche biete, so dass ein sicheres Warten nicht möglich sei.

Anschließend möchte der Mitarbeiter der Planersocietät von den Anwesenden wissen, wie die Anwesenden die Bahnunterführung wahrnehmen und nutzen.

- Die Unterführung werde positiv wahrgenommen und sei eine wichtige Wegeverbindung. Lediglich die Steigung in Richtung Klein-Berliner-Ring wird kritisiert.
- Der Weg stelle eine Verbindung zu den Tennisplätzen her.
- Die Beleuchtung sei in dem Bereich ausreichend, die Unterführung stelle keinen „Angstraum“ dar.

Angesprochen auf die Schulwegsicherheit werden folgende Anmerkungen eingebracht:

- Der Bring- und Holverkehr der Schülerinnen und Schüler finde direkt vor der Schule statt. Auf dem Parkplatz am Hallenbad könne gewendet werden.
- Die Straße werde von LKWs und Bussen genutzt, diene aber auch vielen Radfahrenden und Zufußgehenden als Weg zur Schule, Kita und den Sportstätten. Wenn Markt auf der Alten Bahnhofsstraße

stattfinde, würden mehr Fahrzeuge durch den Hassenbrockweg fahren.

- Die Teilnehmenden wünschen sich Tempo 30 auf dem Hassenbrockweg und der Don-Bosco-Straße. Dies befürworte auch die Schulleitung. Es gebe den Wunsch nach einem einheitlichen Geschwindigkeitsniveau.

Darüber hinaus bringen die Teilnehmenden folgendes ein:

- Die Fläche des Parkplatzes am Hassenbrockweg werde aufgrund eines Turnhallen-Neubaus überplant und biete Chancen einer attraktiven Gestaltung.
- Die Anwesenden wünschen sich Sitzgelegenheiten im Umfeld der Sportstätten, um die Aufenthaltsqualität in dem Bereich zu verbessern.
- Der Parkplatz an den Sportstätten werde für Festivitäten genutzt.

Der Mitarbeiter der Planersocietät teilt Sehbrillen und einen Langstock aus, um den Teilnehmenden die Möglichkeit zu geben, sich in die Perspektive sehbehinderter Menschen zu versetzen und zu erfahren, worauf bei der barrierefreien Planung und Gestaltung des Straßenraums zu achten sei.

Station 4 | Alte Schule / Dorfplatz

Abbildung 45: Alte Schule und Dorfplatz von Mesum



Die Teilnehmenden berichten von ihren Erfahrungen des Zufußgehens bei einer simulierten Seheinschränkung durch die Sehbrillen. Herr Rischbieter erläutert, wie wichtig es sei, durch farbliche Kontraste und taktile Bodenindikatoren Sehbehinderten eine Orientierung im Raum zu verschaffen. Dies hätte einen

erheblichen Einfluss auf die selbstständige Mobilität und damit auch die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sowie die Verkehrssicherheit.

Bezüglich der Lichtsignalanlage an der Rheiner Straße werden folgende Anmerkungen gemacht:

- Die Querungsanlage sei wichtig für eine sichere Querung der Straße und als Schulweg von großer Bedeutung.
- An der Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich würden taktile Elemente fehlen. Es wird angemerkt, dass die Lichtsignalanlage in Zukunft mit akustischen Signalen ausgestattet werden solle.
- An der Rheiner Straße seien eine hohe Verkehrsbelastung und überhöhte Geschwindigkeiten zu beobachten.

Herr Rischbieter erläutert daran anknüpfend die barrierefreie Gestaltung und den Grundsatz des „Zwei-Sinne-Prinzips“ anhand eines Ampeltasters. Er erklärt, welche Grün- und Wartezeiten bei einer fußgängerfreundlichen Ampelschaltung zu berücksichtigen seien.

Der Mitarbeiter der Planersocietät möchte von den Teilnehmenden wissen, wie sie die derzeitige Aufenthaltsqualität des Dorfplatzes einschätzen.

- Die Anwesenden schreiben dem Dorfplatz nur während des Weihnachtsmarktes eine große Aufenthaltsqualität zu.
- Früher hätte es auf dem Dorfplatz mehr Bänke gegeben, welche häufig von Jugendlichen genutzt wurden. Es wird vermutet, dass sie sich dort aufhielten, um das WLAN der Kaufleute zu nutzen.
- Sitzgelegenheiten gebe es zum Teil, diese seien aber derzeit abmontiert. Eine barrierefreie Gestaltung fehle.
- Es wird angemerkt, dass der Dorfplatz umgestaltet werden soll und dafür eine separate Planung vorgesehen sei.

Herr Rischbieter erläutert einige Rahmenbedingungen für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. So können temporäre oder dauerhafte Nutzungen durch Aktivitäten den Platz als lebendigen Treffpunkt etablieren. Sitz- und Spielgelegenheiten würden neben der Begrünung ebenfalls zur Attraktivität beitragen. Wichtig sei bei der Gestaltung vor allem die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen und Sehbehinderte zu berücksichtigen.

Der Mitarbeiter der Planersocietät stellt fest, dass der Durchgang zur Schulstraße derzeit aufgrund von Bauarbeiten nicht möglich sei.

- Hinter der alten Schule werde die Nielandstraße / Alte Kirchstraße aktuell zu einem Shared-Space umgestaltet. Dabei werde der Straßenraum auf einem einheitlichen Niveau gestaltet, alle Verkehrsteilnehmenden seien gleichberechtigt.
- Ein Teilnehmer merkt an, dass für ihn als Sehbehinderter diese Art von Straßenraumgestaltung eine Orientierung im Raum aufgrund der niveaugleichen Gestaltung schwerfiele. Ein taktiles Leitsystem sei in solchen Fällen dringend erforderlich.

Station 5 | Johannesschule

Abbildung 46: Falsch parkende Autos in der Schulstraße



Zum Hol- und Bringverkehr zu den Schulzeiten machen die Teilnehmenden folgende Anmerkungen:

- In den Morgen- und Nachmittagsstunden sei viel Verkehr vor der KiTa zu beobachten, wo Eltern ihre Kinder rausließen.
- Einige Eltern würden ihre Kinder direkt vor der Schule abholen.
- Teilnehmende haben beobachtet, dass die Einbahnstraßenregelung in der Schulstraße von Anliegern und Eltern zum Teil missachtet werde. Darauf deuteten auch die während des Begehungszeitpunktes gegen die Fahrrichtung geparkten Fahrzeuge hin.

Herr Rischbieter erläutert als mögliche Maßnahmen die auf Modellversuchen basierte Einrichtung einer Schulstraße sowie die Schaffung einer Elternhaltestelle und Einrichtung von Laufbussen. Auf Grundlage von Schulwegplänen könnten zudem Schulwegmarkierungen im Raum vorgenommen werden. Wichtig sei es, dass die Maßnahmen ineinandergreifen. Abhängig sei der Erfolg der Maßnahmen vom Engagement der Eltern. Diese müssten sich gemeinsam mit der Schule für schulwegsichernde Maßnahmen einsetzen und an die Regelungen halten.

- Vor dem Umbau der Nielandstraße habe es dort Fußabdrücke gegeben, um den Schulkindern eine Orientierung zu schaffen. Teilnehmende wünschen sich diese Art der Markierung auch im Bereich von KiTas, damit die Kinder früh lernen diese Zeichen zu verstehen. Zusätzlich schlagen einige eine Parkbeschränkung im Bereich der Markierungen vor, um die Sichtbeziehungen zu gewährleisten.

Station 6 | Kirchplatz

Herr Rischbieter fragt die Teilnehmenden, welche Wegeverbindung sie genommen hätten und an welcher Stelle sie queren.

- Der Weg über den Parkplatz zwischen der Alten Kirchstraße und der Rheiner Straße werde von den Teilnehmenden als häufig genutzte Abkürzung bestätigt.
- Die Teilnehmenden wünschen sich Fußgängerüberwege auf Höhe der Gastronomie. Insbesondere zwischen der Pizzeria und dem Kirchplatz würden Zufußgehende die Straße queren, um zur Kirche

oder den Einkaufsgelegenheiten zu gelangen.

- Eine Querungsanlage sei auch im Hinblick auf die nahegelegene Schule und die Bushaltestellen erforderlich.

Der Mitarbeiter der Planersocietät erläutert, dass Querungsanlagen im Rahmen des barrierefreien Umbaus von Bushaltestellen zu einem gewissen Prozentsatz mitgefördert werden können.

Darüber hinaus werden Anmerkungen zur Gestaltung des Kirchplatzes gemacht:

- Dem Kirchplatz fehle es an Aufenthaltsqualität und einer ebenen Oberfläche.
- Die Kirche zeige sich laut Teilnehmenden für Gespräche rund um die Aufwertung des Kirchplatzes offen.

Abbildung 47: Querungsangebot über die Rheiner Straße auf Höhe des Kirchplatzes



Station 7 | Alte Bahnhofstraße

Die Begehung endet in der Alten Bahnhofstraße, welche die Rheiner Straße mit dem Burgsteinfurter Damm und der Dechant-Römer-Straße verbindet. In der Alten Bahnhofsstraße befinden sich viele Geschäfte und Gastronomieangebote.

Herr Rischbieter möchte von den Teilnehmenden wissen, welche Mängel sie für die Alte Bahnhofstraße feststellen können.

- Es wird kritisiert, dass auf der Alten Bahnhofstraße der Radweg ohne Ankündigung auf der Straße ende. Dies sei laut Teilnehmenden in Mesum kein Einzelfall.
- Auf einem Teilstück der Alten Bahnhofsstraße herrsche Tempo 20. Es werde sich eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung gewünscht.
- Teilnehmende sind der Meinung, dass man auf der Straße nicht schnell fahren könne. Sie wünschen sich, dass die Straße weiterhin in beide Richtungen geöffnet bleibt, da die Dechant-Römer-Straße bereits die meist befahrende Straße in Mesum sei und die Hassenbrockstraße bereits durch

LKW- und Busverkehr belastet sei.

- Es wird angemerkt, dass im nördlichen Teil regelmäßig Markt stattfindet. Dieser Abschnitt sei dann für Fahrzeuge gesperrt.
- Der Gehweg werde durch die Außenbestuhlung der Eisdielen und den Fahrradabstellanlagen vor der Fahrschule stark verengt. Im nördlichen Bereich gebe es am Übergang des Kirchplatzes zur Eisdielen eine Engstelle.
- Der Standortvorteil der Alten Bahnhofstraße sei die gute Erreichbarkeit der Einkaufsmöglichkeiten mit dem PKW, dies spiegele sich auch in der hohen Nachfrage nach Einzelhandels- und Gewerbeflächen wider.

Abbildungen 48: Schmale Gehwege an den Eisdielen in der Alten Bahnhofstraße



Herr Rischbieter schlägt die Gestaltung der Straße nach dem Shared-Space-Prinzip vor. Damit würde eine höhere Aufenthaltsqualität generiert und es entstehe mehr Platz für Nutzungen im öffentlichen Raum. Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs würde wahrscheinlich zurückgehen und das Queren auch für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert werden.

- Die Idee trifft weitestgehend auf Zustimmung in der Runde. Eine attraktive Gestaltung würde einen Wettbewerbsvorteil für die Geschäfte in Mesum darstellen und den Standort weiter stärken.
- Es wird angemerkt, dass bei der Gestaltung auch die Belange sehbehinderter Personen berücksichtigt werden müssten, da eine niveaugleiche Oberfläche im gesamten Straßenraum eine Orientierung erschwere.
- Es wird sich in dem Zuge für eine Reduzierung der Kfz-Stellplätze ausgesprochen. Pkws könnten auch fußläufig abgestellt werden und müssten nicht immer direkt davor parken. Stattdessen könnte man diese Flächen neuverteilen oder Behinderten-Stellplätzen einrichten.

- Eine komplette Entfernung der Parkplätze sehen die Teilnehmenden kritisch. Sie befürchten einen Kundenverlust für die Kaufleute und Gastronomen.
- Die Umgestaltung werde begrüßt, sei jedoch abhängig von derzeitigen Fördermitteltöpfen.
- Temporäre Umgestaltungen oder kleine Maßnahmen wie Parklets seien durchaus denkbar und wünschenswert.

Anmerkungen für Bereiche außerhalb der Begehungsrouten

- Teilnehmende berichten, dass der Kreisverkehr Dechant-Römer-Straße / Rheiner Straße / Am Schultenhof für Zufußgehende gefährlich sei, da die Fahrzeuge die Fußgängerüberwege, welche mit Querungshilfen ausgestattet sind, missachten.
- Der Kreuzungsbereich Rheiner Straße / Am Flöddert / Hohe Heideweg / Lindvennweg wird von Teilnehmenden als unsicher wahrgenommen. Sie merken an, dass dieser Bereich von den Bewohnenden des ganzen Neubaugebietes u. a. zur Schule und KiTa gequert werden müsse. Es werden Fußgängerüberwege und ein Kreisverkehr vorgeschlagen.

Verabschiedung und Ausblick

Herr Rischbieter bedankt sich für die rege Teilnahme und die aktive Beteiligung. Er kündigt den Abschluss-Workshop am 10.11.2020 um 18:00 Uhr an, lädt dazu herzlich ein und beendet die Begehung.

6.4 Protokoll der Abschlussveranstaltung am 10.11.2020

Ort:	Rheine
Datum:	10.11.2020
Uhrzeit:	18:00-20:00 Uhr
Anwesende:	Personen
Protokoll:	Niklas Rischbieter (Planersocietät)

Abschluss-Workshop Rheine

Der Abschluss-Workshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2020 in Rheine fand am 10. November 2020 um 18.00 Uhr statt. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen in der Corona-Pandemie hatte sich die Stadt Rheine dazu entschlossen, den Abschluss-Workshop des Fußverkehrs-Checks online durchzuführen. Die Zahl der Teilnehmenden lag konstant bei 18 Personen. Neben Mitgliedern aus der Stadtverwaltung, Vertretenden aus der Politik und Interessensverbänden, haben Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät teilgenommen.

Begrüßung durch Herrn Hobbold (Stadt Rheine, Stadtplanungsamt)

Herr Hobbold vom Stadtplanungsamt in Rheine begrüßt die Teilnehmenden zur Veranstaltung und erläutert die Bedeutung des Fußverkehrs sowie einer systematischen Fußverkehrsförderung für die Stadt Rheine. Im Anschluss stellt er die Ziele sowie die technischen Rahmenbedingungen der heutigen Veranstaltung vor.

Rückblick auf den Fußverkehrs-Check durch Frau Weltring (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Anschließend gibt Frau Weltring einen kurzen Überblick über die Ziele sowie den Ablauf der Fußverkehrs-Checks, die sich aus den vier Bausteinen Auftaktworkshop, zwei Begehungen, dem Abschluss-Workshop sowie der abschließenden Dokumentation zusammensetzt. Daran anknüpfend stellt sie Impressionen rückblickend aus dem Auftakt-Workshop sowie den beiden Begehungen im Schotthock und in Mesum kurz vor und erläutert deren thematische Schwerpunktsetzung.

Vorstellung der Moderation und des Ablaufs durch Herrn Dr. Frehn (Planersocietät)

Ferner stellt Herr Dr. Frehn die Planersocietät als Gutachterbüro kurz vor und erläutert den Ablauf der heutigen Veranstaltung. Nach der Präsentation eines Handlungsfelds samt Maßnahmenvorschläge soll es im Anschluss jeweils eine Diskussion und Rückfragen dazu geben. Darüber hinaus gibt er technische Hinweise zur Beteiligung in der Diskussion.

Vorstellung der Handlungs- und Maßnahmenfelder durch Herrn Rischbieter (Planersocietät)

Herr Rischbieter stellt anschließend die wesentlichen Handlungsfelder vor, die sich aus der Analyse in Rheine ergeben haben. Im Mittelpunkt stehen die Handlungsfelder Barrierefreiheit, Querungen und Aufenthaltsqualität. Er weist darauf hin, dass es sich um Querschnittsthemen handelt, die nicht trennscharf voneinander behandelt werden können. Themen wie Schulwegmobilität und Verkehrssicherheit finden in den Handlungsfeldern und Maßnahmen Berücksichtigung. Darauf aufbauend werden anhand einer Mängel-Beschreibung ausgewählte Maßnahmenvorschläge anhand von Beispielen und Fotomontagen aus anderen Städten verdeutlicht. Dabei werden verschiedene Situationen und Standorte entlang der Routen der Begehungen im Schotthock und in Mesum vorgestellt, bei denen Verbesserungsbedarf gesehen wird.

Rückfragen und Diskussion

Nachdem jeweils ein Handlungsfeld mit Maßnahmenvorschlägen vorgestellt wurde, lädt Herr Dr. Frehn die Teilnehmenden zur Diskussion und zu Nachfragen ein. Zudem greift er die Anmerkungen, die während der Präsentation in den Chat gestellt wurden, auf. Aus dem Austausch mit den Teilnehmenden haben sich folgende Beiträge ergeben:

Barrierefreiheit:

- Hinsichtlich der vorgeschlagenen Aufstellfläche für die Bushaltestellen in der Don-Bosco-Straße in Mesum wird angemerkt, dass die Belange der Feuerwehr dort zu berücksichtigen seien. Aufgrund dessen müsse die gesamte Fahrgassenbreite freigehalten werden.
- Bordsteinabsenkungen seien essentiell für eine barrierefreie Gestaltung. Die generelle Absenkung von Bordsteinen im Stadtgebiet sei bereits durch die UWG beantragt worden, habe jedoch keine Mehrheit gefunden.
- Von der Stadtverwaltung wird erläutert, dass eine systematische Fuß- und Radverkehrsförderung – wie in der Präsentation dargestellt – die niveaugleiche Ausfertigung von Geh- und Radwegen sowie den Einsatz von Schrägbordsteinen an Einfahrten berücksichtigen sollte.
- Es wird angemerkt, dass die Belange des Fußverkehrs auch beim Themen Parken stärker berücksichtigt werden sollten. Herr Rischbieter erläutert, dass generell immer eine integrierte Betrachtungsweise unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden erfolgen sollte, um bei den Maßnahmen hinsichtlich der unterschiedlichen Belange abzuwägen und ggf. Kompromisse zu finden. Bei den FVC NRW liege der Fokus jedoch auf dem Fußverkehr, dies spiegele sich auch in den Maßnahmenempfehlungen wider.
- Hinsichtlich des barrierefreien Um-/Ausbaus von Bushaltestellen wird von der Stadtverwaltung dargelegt, dass bereits für 40 Bushaltestellen beim NWL eine Förderung beantragt worden sei.

Querungen:

- Die Maßnahmenvorschläge zu den Querungen werden von den Teilnehmenden positiv aufgenommen und würden auch die Barrierefreiheit ausreichend berücksichtigen.
- Die Prüfung zur Einrichtung eines Fußgängerüberwegs am Burgsteinfurter Damm in Mesum wird aufgrund der Bedeutung im Querverkehr begrüßt.
- Auf die Frage, ob es die Möglichkeit der Ausgestaltung der Querstreifen in Längsrichtung gebe, merkt Herr Dr. Frehn an, dass dies bei Fußgängerüberwegen nicht möglich sei.
- Hinsichtlich der Empfehlung zur alternativen Einrichtung eines Rund-um-Grüns an der Fünffinger-Kreuzung gibt die Stadtverwaltung zu bedenken, dass sich aufgrund der Geometrie automatisch längere Räumzeiten und damit auch längere Wartezeiten ergeben würden.
- Zur Verkehrsberuhigung der Bonifatiusstraße im Schotthock wird vorgeschlagen, diese als Fahrradstraße auszuweisen, um den quartiersfremden Verkehr zu reduzieren. Die Bonifatiusstraße werde häufig als Alternative zum Lingener Damm genutzt. Im Radverkehrskonzept gebe es diesbezüglich bisher keine Empfehlungen.
- Es wird angeregt, dass Fußgängerampeln zur besseren Akzeptanz auf eine „Null“-Wartezeit geschaltet werden sollten. Ein Beispiel sei im Schotthock der Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Ring / Walshagenstraße, der häufig als Problem benannt werde.

Aufenthaltsqualität:

- Der Dorfplatz werde in drei Phasen saniert. In der ersten Phase werde die Nielandstraße/Alte Kirchstraße umgebaut, hier seien die Bauarbeiten bereits im Gange. Nachfolgend werde die Umgestaltung des eigentlichen Dorfplatzes sowie des Knotenpunkts an der Rheiner Straße erfolgen.
- Es wird angemerkt, dass es bisher relativ wenig Verweil-Gastronomie auf der Alten Bahnhofstraße in Mesum gebe. Die Einrichtung von Parklets wird daher von einigen Teilnehmenden nicht als notwendig erachtet.
- Die Umgestaltung der Alten Bahnhofstraße mit Erweiterung der Ausweisung einer reduzierten Geschwindigkeit werde grundsätzlich begrüßt.
- Der Vorschlag von Teilnehmenden, die Alte Bahnhofstraße in Mesum als Einbahnstraße einzurichten, wird von der Stadtverwaltung abgelehnt. Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße würde der gesamte Verkehr durch das umliegende Quartier (v. a. Hassensbrockweg) geleitet werden und dort zu Problemen führen.
- Zur Überplanung des Kirchplatzes im Schotthock wird angemerkt, dass das gesamte Umfeld der Ludgeruskirche und des benachbarten Einkaufszentrums nach Vorschlag des

Stadtteilbeirates nach dem Shared-Space-Prinzip gestaltet werden sollte.

- Bei der Gestaltung des Straßenraums als Shared-Space sei nicht nur ein taktiles Wegeleitsystem für Sehbehinderte von Relevanz. Es müsse zudem einen klaren visuellen Kontrast von Fahrbahn und Seitenanlagen geben, um die Fahrbahn als solche frühzeitig wahrnehmen zu können. Das Shared-Space-Prinzip berge viele Gefahrenmomentente, nicht nur für Menschen mit Behinderung, sondern auch für Kinder oder altersbedingt für sinnesbeeinträchtigte Menschen.
- Es wird erläutert, dass es auch im Shared-Space-Prinzip Querungsstellen geben müsse, die als solche gekennzeichnet seien und ein sicheres Queren ermögliche. Vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen und Personen mit einer Sehbehinderung wäre dies essentiell.

Allgemein:

- Auf die Frage, ob die Maßnahmen konform mit den Fördermitteln abstimmt seien, entgegnet Herr Dr. Frehn, dass es verschiedene Fördermitteltöpfe für den Fußverkehr sowie Querschnittsthemen gebe, die Anwendung finden können. Welcher sich für welche Maßnahme eignet, hängt stark vom Themenbezug ab und ist zu prüfen. Frau Weltring vom ZNM NRW stehe der Kommune hinsichtlich des Themas Fördermittel auch nach Abschluss des Projektes weitergehend beratend zur Verfügung. Zudem werde es in dem Abschlussbericht eine Übersicht zu den wichtigsten Fördermitteltöpfen geben.
- Auf Nachfrage von Teilnehmenden wird betont, dass die Folien des Abschluss-Workshops im Anschluss an die Veranstaltung als PDF allen Teilnehmenden sowie denen, die bei den Begehungen dabei gewesen waren, zur Verfügung gestellt wird.

Ausblick über das weitere Vorgehen (Planersocietät, ZNM NRW, Stadt Rheine)

Im Anschluss an die Diskussion erläutert Herr Dr. Frehn, dass die Planersocietät bis Januar den Abschlussbericht erstelle, der neben den Maßnahmenempfehlungen auch eine Priorisierung dieser vorsehe. Frau Weltring vom ZNM NRW ergänzt, dass die Zusammenarbeit nach Übergabe des Berichts für das Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW noch nicht beendet sei und sie als Ansprechpartnerin auch darüber hinaus zum Beispiel bei Fragen zu Fördermitteln oder zum schulischen Mobilitätsmanagement beratend zur Verfügung stehe. Herr Hobbold von der Stadt Rheine erklärt, dass die Maßnahmen zunächst in einem Ausschuss vorgestellt und politisch bestätigt werden sollen. Anschließend werde es je nach Priorisierung der Maßnahmen unterschiedliche Umsetzungshorizonte geben. Maßnahmen wie der Abbau von Pollern oder Grünschnitt könne kurzfristig und als „Sofort“-Maßnahme erfolgen. Größere Umbaumaßnahmen hingegen bedürfen eines längeren Planungs- und Umsetzungsprozesses. Die Fußverkehrsförderung werde im Rahmen des ISEK zudem weitergeführt werden.

Verabschiedung

Herr Dr. Frehn bedankt sich für die rege Teilnahme und Diskussionsfreudigkeit der Teilnehmenden im Rahmen der Veranstaltung und wünscht ihnen einen schönen Abend.

7 Quellenverzeichnis

ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (2015): Der Kreisverkehr. Informationen, Regeln, Tipps. München, 2014.

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

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

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

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

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

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

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Ver-
kehrsanlagen. Köln, 2011.

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

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

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

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

Mühr, Wendelin (2015): IM DETAIL: Taktiles Leitsystem im Verkehrsraum. Fulda, 2015.

NWSTGB – Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund (1998): Impulse für fußgängerfreundli-
che Städte und Gemeinden. Düsseldorf, 1998.

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

Stadt Rheine (2020): Klimaschutzteilkonzept Radverkehr.

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

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

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

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

ZNM NRW – Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen (2015): Verkehrszähler Leitfaden. Köln, 2015.

8 Maßnahmentabelle

Schotthock									
Straße/Abschnitt (Verantwortung)	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungszeitpunkt		
							kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Boshtelstraße (Höhe Kirchplatz / Salweg)	Fehlende sichere Querungsmöglichkeit, Wegbedingung zwischen Wischeln, Seniorenwechsellage und Kirche (Balkenweg) sowie Kiosk mit Ampel (Bergstraße) wird in Attraktivität beschnitten durch unterirdische Durchgangsgleise	Schaffung einer Querungsmöglichkeit (Quersperre) mit (Teil-)Aufkantung und Fußfahrwegverengung (Integrations in Platzgestaltung)	alternativ vorgesehener Seitenraum durch Fahrbahnverengung nicht frei	Erstellung zu gegebenen Fall zu Kreisverkehr ca. 100m, Tempo 30 in dem Bereich	Querungen	mittel		X	
St. Ludgeri (Kirchplatz)	Fehlende Aufenthaltsqualität, Einfließzeit häufig als Parkplatz genutzt	Sitz- und Verweilmöglichkeiten, Begrünung und Prüfen weiterer Nutzungen		Umgestaltung ist in separater Planung vorgesehen, Kirchplatz im Eigentum der Kirche, Gestaltung des Platzes hinaus einer Einbeziehung der Parkhaus (Querschnittsmöglichkeit) zu prüfen, über Umkleekabinen zu berücksichtigen	Aufenthaltsqualität	mittel		X	
Boshtelstraße (Einkaufszentrum/Waldstraße)	Weiter Querungsweg und eingeschränkte Sichtbeziehungen durch große Schrägkante	Verringering der Schrägkante durch vorgesehene Seitenräume (Spezialfenster), um Sichtbeziehungen herzustellen	temporäre Markierung des vorgesehener Seitenraums (mit Ampelkopf)		Verkehrssicherheit	mittel			X
Boshtelstraße / Waldstraße	Bahn-Polex im Seitenraum aufgrund hoher Gefällung und Form nicht barrierefrei, werden von Fußgänger (Vf) behinderter Personen nur schwer wahrgenommen	Prüfung auf Notwendigkeit der Polex an dieser Stelle; falls erforderlich, Ersatz durch barrierefreie Polex, die sich durch Reflektoren und die farbliche Gestaltung von ihrer Umgebung abheben	Ersatz durch Blumentübel (Reduktion der Anzahl an Daten) und Ausstattung mit Reflektoren		Barrierefreiheit	mittel	X		
Boshtelstraße (Höhe K&K-Fahrgleis)	Der Gehweg auf Höhe des K&K ist sehr schmal und es kommt durch den rüberden Verkehr zu Nutzungskonflikten	Erstall der Sitzplätze vor dem K&K-Fahrgleis		Ausreichende Sitzplätze auf dem K&K-Fahrgleis vorhanden	Gehwegbreite, Verkehrssicherheit	mittel		X	
Boshtelstraße / Staufenstraße (Kreiselverkehr)	Fehlende sichere Querungsmöglichkeit; besetzt durch Einkaufsmöglichkeiten + Schrägkante; Vornehme die vorgeschriebenen Sichtbeziehungen (Tempo 30) durch K&K-Versatz	Einrichtung einer RSG (weitaus) gepasst mit einer angebotenen Fahrbahn im Querungsbereich, um Geschwindigkeit zu senken		Berücksichtigung über Barrierefreiheit (hörspezifische Bandbreite, Besondere Indikatoren) ebenfalls müssen Sinnhaftigkeit an der Verkehrsleistung, um die Sichtbarkeit zu erhöhen, die der Stelle in einem Barrierefrei-Stationen installiert werden, Umkleekabinen	Querungen	niedrig	X		
Lingener Damm (Einkaufszentrum/Waldstraße)	Aufbau Fläche der Querungsmöglichkeit ist schmal, keine barrierefreie Gestaltung	Barrierefreie Gestaltung mit differenzierter Barriere- und Bodenindikatoren, Prüfen einer gelblichen Dimensionierung		Umhang des Kreisverkehrs zu einem Kreisverkehr, über Umkleekabinen der Maßnahme	Barrierefreiheit	mittel		X	
Lingener Damm / Staufenstraße (Kreiselverkehr)	Fehlende Querungsweg, hohe Gefällung, hohe Sichtweite, Querung ohne Gewährleistung der Sichtweite sowie Gefährdung im Radverkehr auf halber Seite als K&K-Querschnitt	Installation einer Querungsweg mit Vorweg RSG		Stadt plant Kreisverkehr an dieser Stelle für 2021, Berücksichtigung der dort verbleibenden Gestaltung (hörspezifische Bandbreite und Bodenindikatoren), Erstellung / Umbau der Ort auf der Staufenstraße in dem Zuge	Querungen	niedrig	X		
Lingener Damm (Staufenstraße bis Adalbertstraße, verläuft)	Nutzbare Gehwegbreite zum Teil unter 1,50 m, Nutzungskonflikte mit Radverkehr durch geringe Breite	Prüfen eines Schutzstreifens auf dem Lingener Damm; VZ 233 mit Zusatzschild "Radverkehr frei" um mehr Platz im Bewegungsraum zu schaffen und gleichzeitig Radfahrer eine Alternative zur Benutzung der Fahrbahn zu geben	Gemeinsamer Geh- und Radweg mit VZ 240 (über möglichst zu vermeiden aufgrund der nutzbaren Seitenraumbreite)	Kleinschulterkonzept steht in diesem Teil vorhanden, Geh- und Radweg über Absicht der Radfahrerpriorität auf 1,50 m vor 2m prüfen, ob Schutzstreifen mit Schwellenverkehrsweniger (> 1000 pro h)	Gehwegbreite	mittel	X		
Lingener Damm (Staufenstraße bis Adalbertstraße)	Heckengrün und über den Gehweg und schräg ist nutzbares Gehwegbreite	Grünstreifen			Gehwegbreite	mittel	X		
Lingener Damm (Höhe Seniorenwechsellage)	Querungsmöglichkeit nicht barrierefrei, Aufstellfläche für aufgedeckt	Barrierefreie Gestaltung der Querungsmöglichkeit mit differenzierter Barriere- und Bodenindikatoren		Hohe Querungsbedarf an hochstufenden Personen	Barrierefreiheit, Querungen	niedrig	X		
Salweg (von Lingener Damm abgehen)	Wassergewundene Decke, zum Teil fehlende Beleuchtung, Umkleekabinen schränken Durchgangsweg	(Teil-)Aufkantung, Installation von Laternenmasten, Entleerung der Umkleekabinen		Wichtige Wegverbindung von Lingener Damm zur Ludgeri-Kirche und den Einkaufsmöglichkeiten	Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit	mittel		X	
Waldwegpark	Asphaltierung und Beleuchtung linear nur auf zwei Strecken, ungenutzte Zugänglichkeit des Parks von Lingener Damm aus durch versperrten Eingang, fehlende Barriere- und Anleihen an Sitzbänken	Erweiterung der asphaltierten und beleuchteten Strecken auf wichtige Wegverbindungen, Umgestaltung der Engpasssituation (Möglichkeit der Barriere) Austausch durch barrierefreie Sitzbänke			Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit	mittel		X	

Schotthock

Straße/Abchnitt (Verantwortung)	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungsorientiert		
							kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Waldgäpken	Waldgäpken besitzt bisher wenige Nutzflächen	zusätzliche Trenngrenze für alle Generationen; Markierung des Spielbereichs zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität			Arbeitsqualität	mittel		X	
Herbingsstraße / Adelerstraße und Herbingsstraße / Bohlstraße	Schlechte Sichtbeziehungen durch hohe Bäume auf prominenten Grundstück und große Schlepplänge	Verringerung der Schlepplänge durch vorgelagerte Seitenarme (geplant)	Markierung des vorgelagerten Seitenarms (z.B. angepflanzte, halb verwehte mit Busenbüschel)		Verkehrssicherheit	hoch	X		
Herbingsstraße	Schließung zu Fußgehender und Radfahrender Schulbusse durch Hal- und Ringverkehr	Schließung eines geeigneten Standorts für eine Elternhaltestelle; Markierung des Schwwegs (z. B. Fußabdrücke)		Ausklärung und Eintrag der Haltestellen ist vom Engagement der Eltern und Schülern abhängig	Verkehrssicherheit	hoch	X		
Herbingsstraße (Schulhof)	fehrender Spielplatz in unmittelbarer Nähe zu Wohnsiedlung, veraltete Spielgeräte	Früher eine Öffnung des Spielplatzes auf den Schulhof außerhalb der Schulzeiten für Öffentlichkeit; Einplanung der Außenanlage mit modernen Spielgeräten			Arbeitsqualität	mittel	X		
Herbingsstraße	Vor der Schule gibt es einen unklaren Querungsbereich durch schutzbedürftige Kinder durch den röhrenden Verkehr ist sicheres Gehen nicht möglich (Straßenverkehrsveränderung)	Vorgelagerte Seitenarme an mindestens zwei Stellen, ein Schutzzaun vom röhrenden Verkehr durch bauliche Maßnahmen eingehalten werden			Verkehrssicherheit, Querungen	hoch	X		
Rohrdstraße (Nähe Einmündung Herbingsstraße)	geringe Gehwegbreite und Fahrzeugüberhang bei Schrägen	Verengung der Fahrbahn, Verbleibung des Gehwegs		Potenzieller Standort für Elternhaltestelle (Langspalten?)	Gehwegbreite	mittel		X	
Pförtel-/Kreuzung Bonifaziusstraße / Rolandstraße / Dorfstraße	Warte- und kurze Querungsbereiche, fehlende barrierefreie Ausstattung / Gestaltung	Füllen der Einrischung eines Kreisverkehrs	Anpassung Ampelschaltung; barrierefreier Ausbau mit taktischen und akustischen Elementen		Querungen, Barrierefreiheit	hoch	00		X
Bonifaziusstraße (Buchholzerstraße / Kumpenstraße)	Nutzungsunterschied zwischen Fußgänger und weiteren Personen, da keine separate Aufzufahrten vorhanden	Früher Verlegung der Haltestelle weiter südlich; Schaffung einer Aufzufahrt durch Einfall des Mehrweckweilers		Busstop erstelle würde auf der Fahrbahn haben	Barrierefreiheit				
Bonifaziusstraße (Kornelstraße - Gekörnung)	Gehweg in sehr Dimensionierung zu schmal; Nutzungsunterschied mit anderen Verkehr	Erweitern des Mehrweckweilers für den röhrenden Verkehr	Ausbildung kleiner, baulicher Parkbuchten, um die zwischen Begegnungspunkten zu vermeiden; Anlegen von Baumstreifen		Gehwegbreite	mittel		X	
Bonifaziusstraße / Servatiusstraße (Köpenstein)	lange Warte- und kurze Querungsbereiche, fehlende barrierefreie Ausstattung / Gestaltung	Anpassung der Ampelschaltung; Anforderungsspezifischer barrierefreier Ausbau mit taktischen und akustischen Elementen			Querungen; Barrierefreiheit	mittel		X	
Friedrich-Eberl-Ring (Servatiusstraße - Bergstraße)	fehlende Querungspassage bei hohem Querungsbereich aufgrund des Schwwegs und der Einbaumöglichkeiten	Früher Einrichtung einer Querungspassage mit Fuß- oder LSA (Abwägung)		Wegweisung wird von vielen Schülern dem genutzt; vorzeitliche Einrichtung von ggf. Pflanz- / Baum-Ring / Belegstraße	Querungen	hoch		X	
Gehweg Bergstraße - Bonifaziusstraße (über Kirchplatz)	sehr schmale und verwinkelte Gehwegführung	Verbleibung des Gehwegs und direkte Wegführung		Wahrscheinlich Eigentum der Kirche	Gehwegbreite	niedrig		X	

Mesum

Straße/Abchnitt (Verantwortung)	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungsorientiert		
							kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Bahnhof (Kornelstraße)	Reduzierung der Sichtbeziehungen, insbesondere keine modernen Anordnungen; Halte werden an Gehwege abgetrennt; Nutzungsunterschiede mit Fußverkehr	Austausch der Bekleider durch moderne Bekleider, an denen sich das Rad anstellen lässt; Überdachung und Beschattung der Haltebereiche; an Parkplatz (z.B. LSA) im Bereich des Bahnhofs, um Anwohner zu trennen (bisher häufig genutzt); Anbringen von Schildern, die Bikes an Stellen anhalten			Verkehrssicherheit	hoch	X		
Bahnhof (Bismarckstraße)	Zuwegung vom Parkplatz zu Bahnhöfen durch hohe Bäume; Zuwegung bewachsen	Entfernung des Pollers; Grünschnitt und Entfernung des Grüns auf der Platzierung			Barrierefreiheit	hoch	X		
Bahnhof	Bahnsteige nicht barrierefrei, kein niveaugleicher Einstieg und Ausstieg möglich	Barrierefreie Gestaltung der Bahnsteige		Liegt im Aufgabenbereich der DB AG; Fortschrittlichkeit vom Land NRW bereits vorhanden	Barrierefreiheit	hoch	X		
Bahnhof	fehlende Wägen im Bahnhofsumbau	Anbringen von Wägen			Arbeitsqualität	gering	X		
Burgsteinkurve Dann	Querungsbereich nicht barrierefrei; Aufzufahrt zu hoch für Personen mit Kinderwagen oder Rollstühle; Übermitten des Busses an Haltestelle aufgrund breiter Fahrbahn möglich	Barrierefreie Ausstattung mit differenzierter Bordhöhe und Bodenmarkierungen; Prüfen einer größeren Aufzufahrtshöhe (z.B. mit durchgängiger Fahrbahnfläche, Prüfen der Einrischung eines Pollers in Kombination mit der UH		eingeschränkte Sicht aufgrund der Umföhrung (Kurve)	Barrierefreiheit, Querungen	mittel		X	
Burgsteinkurve Dann und Industriestraße	fehlende Ampel / Beschattung der Bahnsteige für stehende Personen	Installation einer Ausschleifung (bei kritischer Hinweis auf barrierefreie Zuwegung)			Wegweisung	gering		X	
Burgsteinkurve Dann (Einmündung Alte-Bahnhofstraße)	Aufzufahrt der Querungsbereich zu schmal; keine barrierefreie Ausstattung	Barrierefreie Ausstattung mit differenzierter Bordhöhe und Bodenmarkierungen; Prüfen einer größeren Einmündung		Lösung des Kreisverkehrs zu einem Kreisverkehr; Berücksichtigung der Maßnahme	Barrierefreiheit	mittel		X	
Dorn-Bosco-Straße	Barrierefrei in der Gehwege; fehlende Haltestellen (z.B. Bus, Bahn, Fahrrad)	Prüfen der Notwendigkeit der Poller, falls erforderlich Ersatz durch barrierefreie und alternative Poller (z.B. Baumstämme) - Reduzierung der Anzahl, um mehr Platz zum Parkieren zu ermöglichen; Neuplanung der Haltestellen, alternative Standörtlichkeiten			Barrierefreiheit	hoch	X		
Dorn-Bosco-Straße / Alte-Bahnhofstraße	Sitzbank fehlen; Ampel; nicht barrierefrei	Ersatz der Sitzbank durch barrierefreie Bank mit Rücken- und Sitzfläche			Barrierefreiheit	gering		X	
Hessenbrotweg (Einmündung Dorn-Bosco-Straße)	Weiter Querungsbereich und eingeschränkte Sichtbeziehungen durch große Schlagschatten und Einbaumöglichkeiten	Verringerung der Schlepplänge durch vorgelagerte Seitenarme (geplant); am Sichtbeziehungen herstellen; Querungsbereich (z.B. durch vorgelagerte Fahrbahnfläche) in südlich in Straße verlagert	temporäre Markierung des vorgelagerten Seitenarms (z.B. angepflanzte, halb verwehte mit Busenbüschel und Parkmark)	Schließung Befahrer der Fußwege und des Busverkehrs und zu prüfen	Verkehrssicherheit	hoch	00		X

Mesum									
Straße/Abschnitt (Verortung)	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungszeitpunkt		
							kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Hasebrockweg (Rheine Sportplatz)	fehlernde Sitz- und Verweilmöglichkeiten, keine Aufenthaltsqualität	Installation von Sitzmöglichkeiten und weiteren Nutzungen, um Aufenthaltsqualität zu erhöhen		ist im Zuge der Überplanung des Bereichs zu berücksichtigen	Ausreichungsqualität	mittel		X	
Don-Bosco-Straße und Hasebrockweg	keine einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzung, schnelle Geschwindigkeiten	Reduzierung der Geschwindigkeitsniveau auf Tempo 30, Einrichtung eines Geschwindigkeitsplans		Schulung, Befähigung der Feuerwehr ist zu berücksichtigen	Verkehrssicherheit	mittel	X		
Rheiner Straße (Rheine Dorfplatz)	fehlernde Barrierefreiheit	Barrierefreie Ausstattung mit taktilem und akustischen Elementen, Anpassung Ampelschaltung			Barrierefreiheit	mittel		X	
Dorfplatz / Alte Schule	fehlernde Aufenthaltsqualität	Installation von Sitz- und Verweilmöglichkeiten, Prüfung weiterer Nutzungen		Umgestaltung des Dorfplatzes in einer separaten Planung vorgesehen, Berücksichtigung der Barrierefreiheit	Ausreichungsqualität	hoch		X	
Schulstraße	Beförderung zu Fuß gehender und Rad fahrender Schüler/innen durch Mittel- und Breitenverkehr	Schaffung eines geeigneten Standorts für eine Einbahnstraße, Minderleistung der Schulwege (z. B. Fußabstreifen)		Ausführung und Einbau der Maßnahmen ist vom Engagement der Eltern und Schulen abhängig	Verkehrssicherheit	hoch	X		
Schulstraße	fehlernde Bodenindikatoren an Schul- und Haltestellen	Barrierefreie Ausstattung			Barrierefreiheit	mittel		X	
Schulstraße und Alte Kirchstraße	Sicherer Queren für Schüler/innen nur eingeschränkt möglich zu Schulzeiten aufgrund der Hof- und Bänkebereiche	Vorgezogene Seilensysteme, um Sichtachsen zu verbessern und Querungsweg zu reduzieren (Drohnen und Hubschrauber)		Wichtige Wegweisung Schulweg	Querungen	hoch	X		
Rheiner Straße (Rheine Kirchplatz)	fehlernde Querungsmöglichkeit bei hohem Querungswegbedarf	Einrichtung eines Querungswegs mit farblicher Markierung		Querungsanlage befindet sich im Rahmen der Barrierefreiheitsausbau der Buskhaltestellen teilweise mit Finanzmitteln	Querungen	hoch		X	
St. Johannes Baptist Kirchplatz	fehlernde Aufenthaltsqualität, steigende Oberflächenschwächel	Installation von Sitz- und Verweilmöglichkeiten, ebene Oberfläche, weitere Nutzungen prüfen	Ausbau von Bänken als temporäres Angebot zum Ausleihen	Umgestaltung ist in separater Planung vorgesehen, Kirchplatz im Eigentum der Kirche, Berücksichtigung der Barrierefreiheit	Ausreichungsqualität	mittel		X	
Alte Bahnhofstraße	eingeschränkte Aufenthaltsqualität aufgrund der Gestaltung und Nutzungsmuster mit räumlicher Verkehr, Radwegen, Außenbestuhlung	Umgestaltung nach dem Shared-Space-Prinzip, Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Raum (z. B. Ersatz durch Behinderten-Stellplätze), Installation von nicht-kommerziellen Sitzmöglichkeiten, Begrünung und Begrünung, Installation von Kioskstellplätzen in regelmäßigen Abständen	als temporäre Maßnahmen Einrichtung von Parkbänken, Fahrradständer und Außenbestuhlung auf Kiosk-Stellplätzen (in der warmen Monaten), Prüfung der Einrichtung einer Einbahnstraße (einseit. Richtungspriorität)	umfassende Bürgerbeteiligung notwendig, Umgestaltung sollte in separater Planung erfolgen; Barrierefreiheit beachten; Wegweisesystem ist verstärkt zu berücksichtigen; eventuell ist Bereich des Shared-Space aufgrund der Situation der Feuerwehr auf Abschnitt Rheine Straße - Don-Bosco-Straße zu begrenzen	Ausreichungsqualität, Verkehrssicherheit	hoch	00		X
Alte Bahnhofstraße	Kundenkassen und Anlagen liegen in Gefahrenbereich und behindern Fußverkehr	Berücksichtigung der Eigentümer / Geschäftsbetreiber	alternativ, falls nicht funktionell: Säulung entfernen		Gewegneheit	hoch	X		
Alte Bahnhofstraße	erhöhte Geschwindigkeit bei hohem Querungswegbedarf	Ausweisung von Tempo 20		Bereich ist eventuell aufgrund der Breite der Feuerwehr auf Abschnitt Rheine Straße - Don-Bosco-Straße zu begrenzen	Verkehrssicherheit	hoch	X		

Allgemein									
Allgemein	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungszeitpunkt		
							kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Schüttloch, Mesum	fehlernde Bodenmarkierungen im Kreuzungsbereich und an Querungen	Bodenindikatoren und differenzierte Bordsteine	alternativ Ausweisung auf 30 km/h als Kompromisslösung bei zu starker Querungslage oder geringem Kantenbestand		Barrierefreiheit	mittel			stufenweise
Schüttloch, Mesum	Starke Querungslagen auf Querwegen	Anpassung der Querungslage auf ein vertretbares Niveau			Barrierefreiheit	mittel			stufenweise
Schüttloch, Mesum	Abkürzungen an Grundstückseinfahrten	Anpassung der Abkürzung auf Gehweg-Niveau, Einsatz abgestrichelter Bordsteinkanten an Einfahrten			Barrierefreiheit	mittel			stufenweise
Schüttloch, Mesum	Veraltete Schulwegpläne	Aktualisierung und Anpassung der Schulwegpläne			Schulwegplanung	hoch	X		