

Fußverkehrs-Check
im Hengte-Gebiet der Stadt Coesfeld
im Auftrag der Stadt Coesfeld

Köln, im Januar 2022

FUßVERKEHRS-CHECK IM HENGTE-GEBIET DER STADT

Stadt Coesfeld

Markt 8
48653 Coesfeld
www.coesfeld.de

Holger Ludorf
Fachbereich Planung, Bauordnung, Verkehr
Team Stadtplanung, Verkehrsplanung, Umlegung
Mail: holger.ludorf@coesfeld.de
Tel.: 0 25 41/ 939 13 08

Planungsbüro VIA eG

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

Bearbeitet durch:
Andrea Fromberg
Luca Davids
Kirsten Niklas

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

17. Januar 2022

Inhaltsverzeichnis

1	Zielsetzung und Aufgabenstellung	6
2	Vorbereitungen zum Fußverkehrs-Check.....	8
3	Begehung vor Ort.....	12
4	Dokumentation der Begehungsrout.....	13
5	Maßnahmenempfehlungen	16
5.1	Verkehrssicherheit.....	16
5.2	Barrierefreiheit.....	27
5.3	Stärkung der Fußwegebeziehungen und Aufenthaltsqualität.....	34
5.1	Maßnahmen zu Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	36
5.2	Maßnahmenprogramm für infrastrukturelle Maßnahmen	40
6	Empfehlungen zur Umsetzung	42
7	Zusammenfassung und Fazit	46
8	Quellen.....	48
9	Anhang.....	49

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1:	Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2016 - 2021 im Hengte-Gebiet (n=2)	9
Abbildung 2-2:	Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in den Jahren 2016 - 2021 im Hengte-Gebiet (n=13)	10
Abbildung 2-3:	Untersuchungsraum und Ziele für den Fußverkehrs-Check im Hengte-Gebiet.....	11
Abbildung 3-1:	Begehungsrouten und Zwischenstopps.....	12
Abbildung 4-1:	Gehwegbreiten und Aufenthalt.....	13
Abbildung 4-2:	Gehwegschäden und Knotenpunkte	14
Abbildung 4-3:	Konflikte mit anderen Verkehrsarten und Barrieren	15
Abbildung 5-1:	Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks im Hengte-Gebiet.....	16
Abbildung 5-2:	Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern	17
Abbildung 5-3:	Querungsstelle am Hengtering.....	18
Abbildung 5-4:	Querungsstelle an der Hengtestraße	18
Abbildung 5-5:	Beispiel für einen aufgepflasterten, vorgezogenen Seitenraum in Essen.....	19
Abbildung 5-6:	westliche Mittelinsel am Knotenpunkt Borkener Straße / Hengtestraße	19
Abbildung 5-7:	östliche Mittelinsel am Knotenpunkt Borkener Straße / Hengtestraße	20
Abbildung 5-8:	Erläuterungsschild zur Radverkehrsführung am Knotenpunkt.....	20
Abbildung 5-9:	Musterlösung zur Sicherung des abbiegenden Radverkehrs.....	21
Abbildung 5-10:	fehlende Sicherung des querenden Fuß- und Radverkehrs am Knotenpunkt Hengtering / Hengtestraße	21
Abbildung 5-11:	fehlende Sicherung des querenden Fuß- und Radverkehrs am Knotenpunkt Hengtering / Seminarstraße	22
Abbildung 5-12:	Musterlösung Minikreisel.....	22
Abbildung 5-13:	Fehlende Nebenanlagen am Hengtekamp	25
Abbildung 5-14:	Radfahrende fühlen sich auf der Hengtestraße oft nicht sicher	26
Abbildung 5-15:	Gestaltungsbeispiele für Fahrradstraßen	27
Abbildung 5-16:	Formen der Mobilitätseinschränkung	28

Abbildung 5-17: Mindestgehwegbreiten werden oft nicht erreicht	29
Abbildung 5-18: Wurzelaufbruch an der Hengtestraße.....	30
Abbildung 5-19: Differenzierte Bordhöhen fehlen mancherorts	30
Abbildung 5-20: Differenzierte Bordhöhen	31
Abbildung 5-21: unklare und gefährliche Führung des Fuß- und Radverkehrs über Parkplatz.....	32
Abbildung 5-22: Vorgaben für die Maße von Umlaufsperrern.....	33
Abbildung 5-23: Markierungen zur Sicherung von Sperrpfosten	33
Abbildung 5-24: Beispiele für Sitzmöbeltypen	35
Abbildung 5-25: Spielplatz am Hengteweg.....	35
Abbildung 5-26: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW	37
Abbildung 5-27: Hol- und Bringzone vor einer Schule in Düsseldorf	38
Abbildung 5-28: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet.....	39
Abbildung 5-29: Ausschnitt Maßnahmenkataster	40
Abbildung 5-30: Maßnahmenkarte zur Begehung im Hengte-Gebiet in der Stadt Coesfeld.....	41

Tabellenverzeichnis

Tabelle 6-1: Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit.....	43
Tabelle 6-2: Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit.....	44
Tabelle 6-3: Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität	45

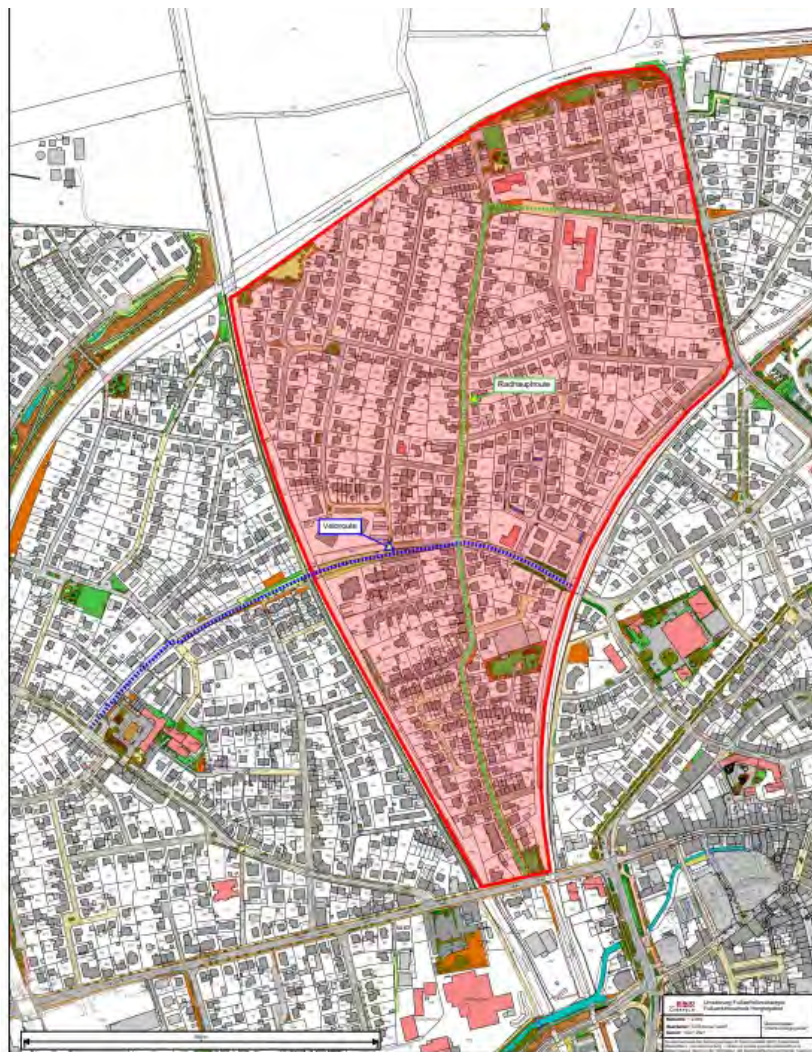
1 Zielsetzung und Aufgabenstellung

Die Stadt Coesfeld als „klassische“ Fahrradstadt im Münsterland möchte nun auch den Fußverkehr mehr in den Fokus rücken, um die nachhaltige Mobilität umfassend zu fördern.

Kriterien für die Auswahl des Untersuchungsgebietes

Nach einem bereits im Jahr 2019 durchgeführten Fußverkehrs-Check in der Coesfelder Innenstadt wurde nun ein zentrumsnahes Wohngebiet untersucht, mit dem Ziel, einen konkreten Umsetzungskatalog zu erarbeiten, der kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden kann, ohne dass Abhängigkeiten mit anderen zentralen Planwerken, wie dem Masterplan Mobilität, berücksichtigt werden müssen. Die Stadtverwaltung Coesfeld hat für einen weiteren Fußverkehrs-Check das Hengte-Gebiet ausgewählt.

Abbildung 1: Übersichtsplan über das Hengte-Gebiet in Coesfeld



Quelle: Stadt Coesfeld

Dort stehen mittelfristig keine Sanierungsarbeiten an und das Gebiet ist durch Bahnlinien und Hauptverkehrsstraßen deutlich abgegrenzt. Zum Untersuchungsgebiet gehört auch die Veloroute, die im Westen und Osten aus dem Gebiet herausläuft, und eine Radhaupttroute in Nord-Süd-Richtung, so dass im Rahmen des Fußverkehrs-Checks auch die besonderen Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden müssen.

Methodik

Der Fußverkehrs-Check für das Hengte-Gebiet wurde methodisch angelehnt an die Fußverkehrs-Checks des Landes NRW, die seit 2019 durchgeführt und vom Zukunftsnetz Mobilität NRW koordiniert werden. Das Planungsbüro VIA führte bislang siebzehn Fußverkehrs-Checks in NRW durch, je weitere sechs Fußverkehrs-Checks wurden für die Jahre 2022 und 2023 beauftragt. Basierend auf den Erfahrungen aus den von uns bereits durchgeführten Fußgänger- und Nahmobilitäts-Checks wurde auch der Fußverkehrs-Check im Hengte-Gebiet durchgeführt.

In den Fußverkehrs-Checks steht der Austausch zur Situation des Fußverkehrs vor Ort zwischen den Bürgerinnen und Bürgern, den Vertreter*innen der Verwaltung und der Politik und dem externen Planungsbüro im Vordergrund. Die Checks sollen alle Teilnehmenden für die Belange des Fußverkehrs sensibilisieren und in die Lage versetzen, möglicherweise verschiedene Sichtweisen einzunehmen. Denkbare Lösungsansätze können in der Begehung bereits diskutiert und durch die Teilnehmenden bewertet werden. Im Anschluss an die Begehung arbeitet das Planungsbüro Maßnahmenvorschläge aus, die über den vorliegenden Bericht, ein Kataster und eine Maßnahmenkarte dokumentiert werden. Diese Maßnahmenvorschläge müssen i.d.R. verwaltungsintern abgestimmt und mit einer Umsetzungsstrategie in die politischen Gremien getragen werden, um die finanziellen und personellen Ressourcen für die Umsetzung bewilligt zu bekommen.

2 Vorbereitungen zum Fußverkehrs-Check

Starter-Gespräch

Im Vorfeld zu den Begehungen fand ein interner digitaler Starter-Termin am 6. Oktober 2021 statt. Von Seiten der Stadt Coesfeld haben Holger Ludorf, Uwe Dickmanns und Rudolph Berning teilgenommen. Die gezeigte Präsentation und das Protokoll des Starter-Termins werden dem Bericht als Anhang beigefügt.

Bestandsanalyse: angeordnete Höchstgeschwindigkeiten

Das Hengte-Gebiet ist ein zentrumsnahes Wohngebiet. Das Gebiet ist eine Tempo 30-Zone, in einigen kleineren Wohnstraßen wurden Verkehrsberuhigte Bereiche angeordnet.

Bestandsanalyse: Unfallanalyse

Es wurden die polizeilich registrierten Unfälle mit Fußverkehrs- und Radverkehrsbeteiligung aus den Jahren 2016 bis 2021 für das Hengte-Gebiet zur Verfügung gestellt. Insgesamt waren dies 15 Unfälle.

Nur zwei Unfälle haben sich in den untersuchten Jahren mit Fußverkehrsbeteiligung ereignet. Beides waren Abbiege-Unfälle und beide ereigneten sich an Knotenpunkten mit klassifizierten Straßen: am Knotenpunkt Holtwicker Straße (L581) / Feldweg und am Knotenpunkt Borkener Straße (K46) / Hengtestraße. Der letztgenannte Knotenpunkt war Teil der Begehungsrouten.

13 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung sind polizeilich registriert worden. Davon passierten zwei Unfälle am Knotenpunkt Borkener Straße (K46) / Hengtestraße (ein Fahrnfall und ein Einbiegen/Kreuzen-Unfall) und einer am Borkener Straße (K46) / Teichweg, einer am Knotenpunkt Holtwicker Straße (L581) / Feldweg und einer an der Holtwicker Straße vermutlich an einer Grundstücksausfahrt. Darüber hinaus wurden zwei Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung am Buchholzweg registriert, ein Abbiege-Unfall am Knotenpunkt Hengtering / Auf der Hengte und zwei in der Hengtestraße (ein Unfall im Längsverkehr und ein Fahrnfall). Ein weiterer ist auf dem Wiedauer Weg verzeichnet. Auch die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung wurden in der Bewertung der Verkehrssicherheit im Hengte-Gebiet berücksichtigt.

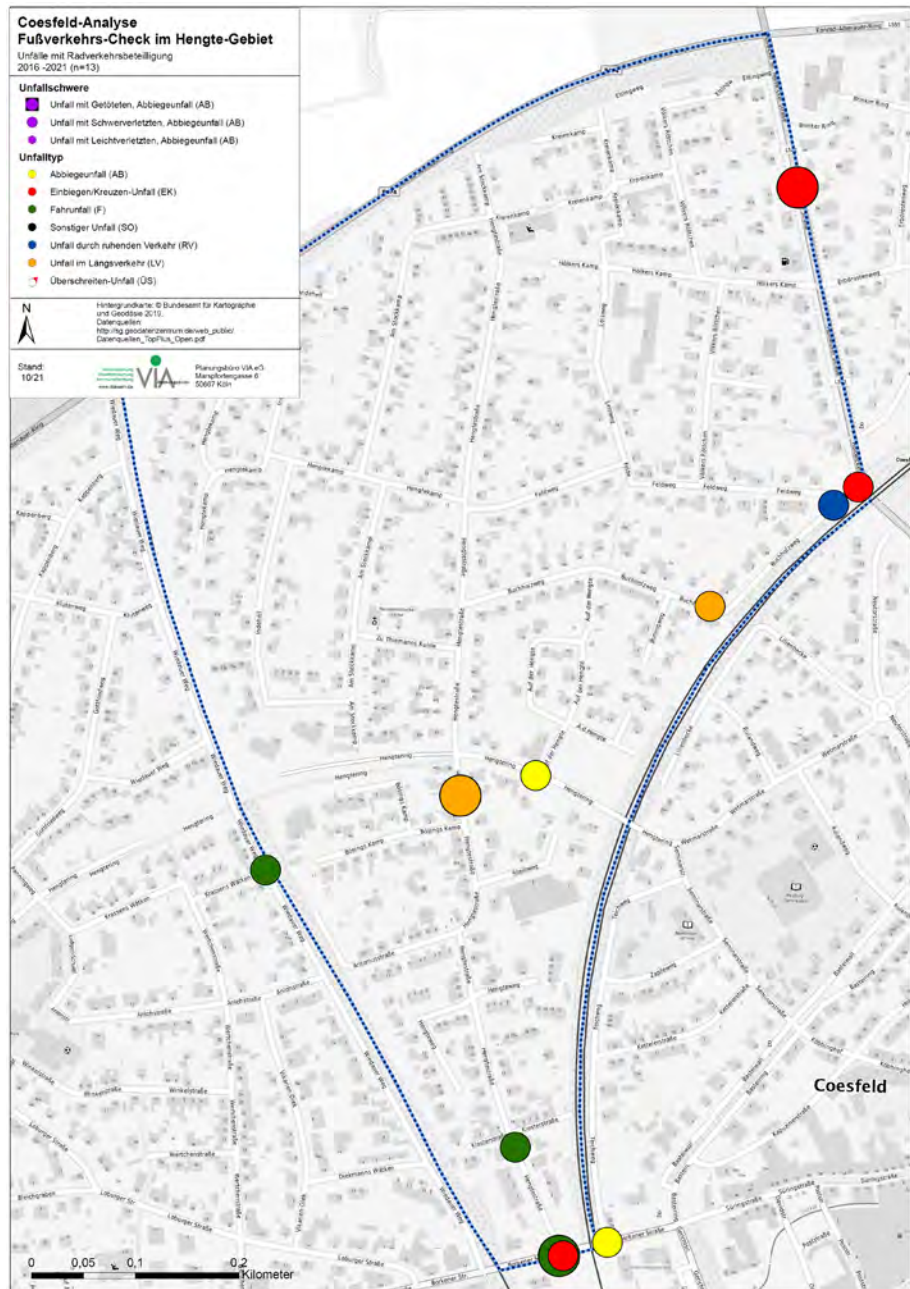
Damit ist die Unfallsituation bezogen auf die Nahmobilität im Hengte-Gebiet insgesamt unauffällig. Wenn überhaupt liefert die Unfallanalyse an den Knotenpunkten Borkener Straße (K46) / Hengtestraße und Holtwicker Straße (L581) / Feldweg mit je drei Unfällen unter Beteiligung der Nahmobilität Hinweise, dass möglicherweise die Infrastruktur optimiert werden sollte, alles andere sind singuläre Vorfälle.

Abbildung 2-1: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2016 - 2021 im Hengte-Gebiet (n=2)



Quelle: Planungsbüro VIA

Abbildung 2-2: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in den Jahren 2016 - 2021 im Hengte-Gebiet (n=13)

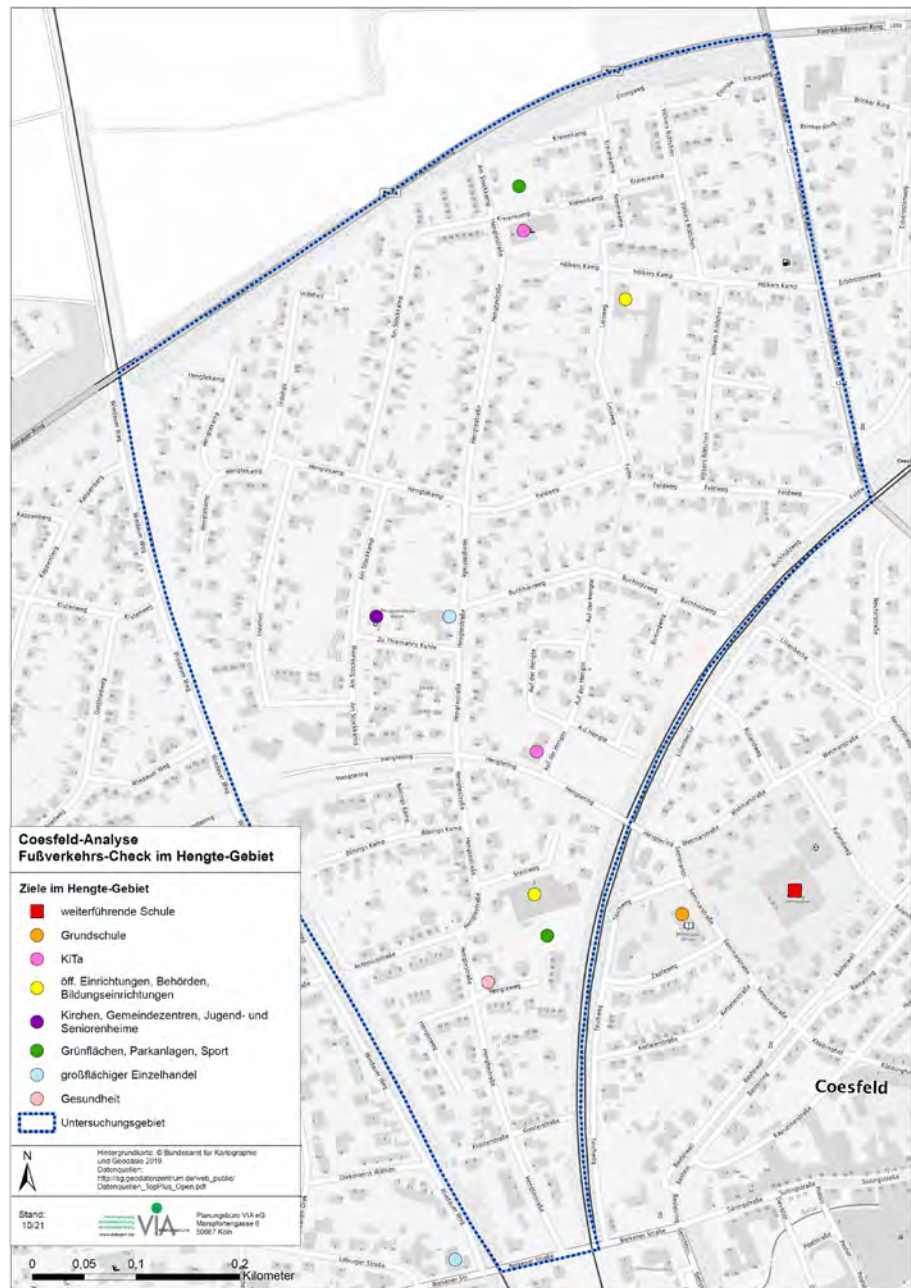


Quelle: Planungsbüro VIA

**Bestandsanalyse:
Ziele**

Die folgenden Karten zeigen den Untersuchungsraum und die wichtigsten Ziele im Untersuchungsgebiet.

Abbildung 2-3: Untersuchungsraum und Ziele für den Fußverkehrs-Check im Hengte-Gebiet



Quelle: Planungsbüro VIA

Die Schulen, die außerhalb des Gebietes liegen, sowie die Kitas und die Außenstelle der Bezirksregierung Münster am Leisweg sind die wohl größten Verkehrserzeuger. Darüber hinaus sind nur kleinere Einrichtungen mit geringem bzw. rein lokalem Verkehrserzeugungspotenzial im Hengte-Gebiet vorhanden.

Schulwegepläne für die beiden südöstlich gelegenen Schulen sind nicht vorhanden und Buslinien tangieren das Gebiet nicht.

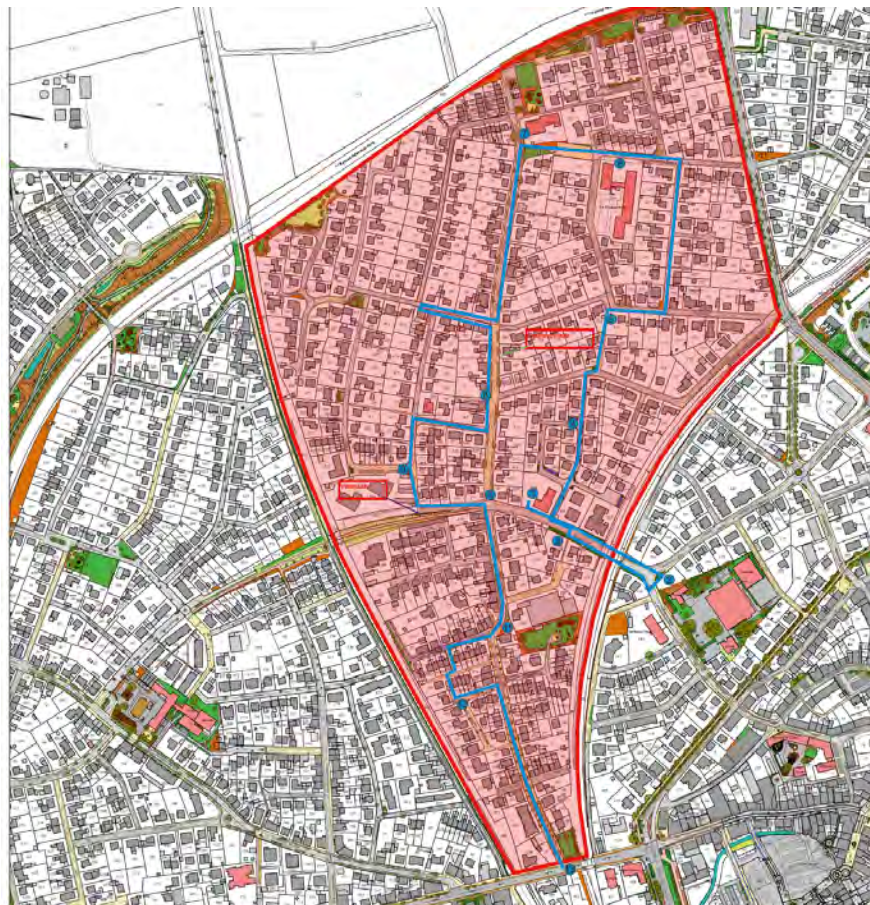
3 Begehung vor Ort

Die Begehung im Hengte-Gebiet fand am Mittwoch, 26.10.2021 von 16:00 bis 18:30 Uhr statt. Es haben rund 35 Personen teilgenommen, die Teilnehmerliste wurde von der Stadtverwaltung Coesfeld geführt. Im Gebiet gibt es sehr aktive Nachbarschaften, so dass Vertreter*innen dieser Nachbarschaften in die Begehung eingebunden wurden. Zudem waren Vertreter*innen der Verwaltung und der Politik anwesend.

Begehungsrouten

Die Route wurde vorab mit der Verwaltung intern abgestimmt und hatte eine Länge von rund 2,5 km. An vorher festgelegten Standorten wurden Zwischenstopps auf der Route eingelegt. Hier wurden Erfahrungen, Probleme sowie Verbesserungsvorschläge der Teilnehmenden diskutiert. Diese Anmerkungen wurden vom Planungsbüro VIA dokumentiert. Mit Hilfe von Fotos und der Mitschrift auf einem GPS-getrackten Tablet sind die Ergebnisse aus der Begehung in die Maßnahmenausarbeitung eingeflossen.

Abbildung 3-1: Begehungsrouten und Zwischenstopps



Quelle: Planungsbüro VIA

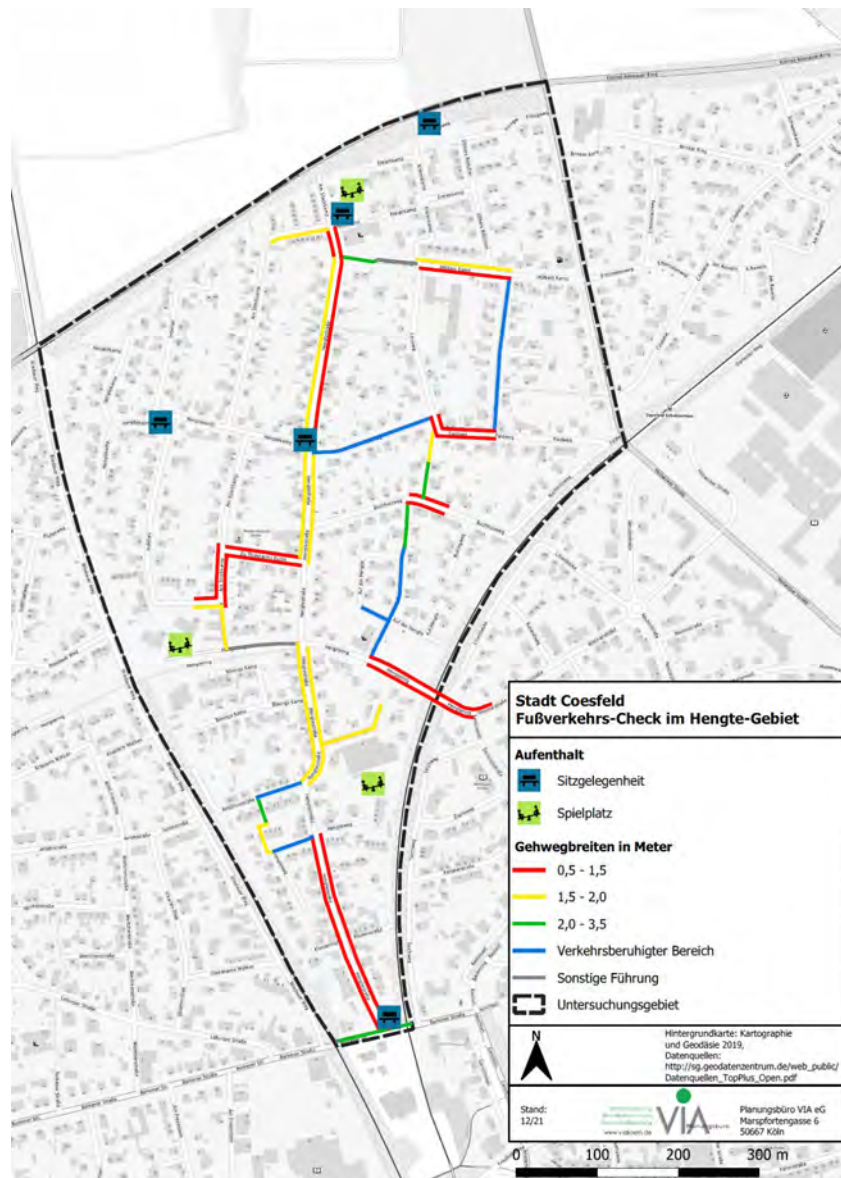
4 Dokumentation der Begehungsrouten

Im Vorfeld der Begehung wurde die Begehungsrouten in Bezug auf die Infrastruktur für den Fußverkehr detailliert dokumentiert. Die Ergebnisse werden im Folgenden kurz erläutert:

Gehwegbreiten und Aufenthalt

Die folgende Karte zeigt recht deutlich, dass es durchaus Abschnitte gibt, in denen die Gehwegbreiten unter den Regel- und auch unter den Mindestbreiten liegen. Für ein weitgehend durch Einzelhausbebauung geprägtes Wohngebiet sind die vorhandenen drei Spielplätze bereits ein recht gutes Angebot.

Abbildung 4-1: Gehwegbreiten und Aufenthalt

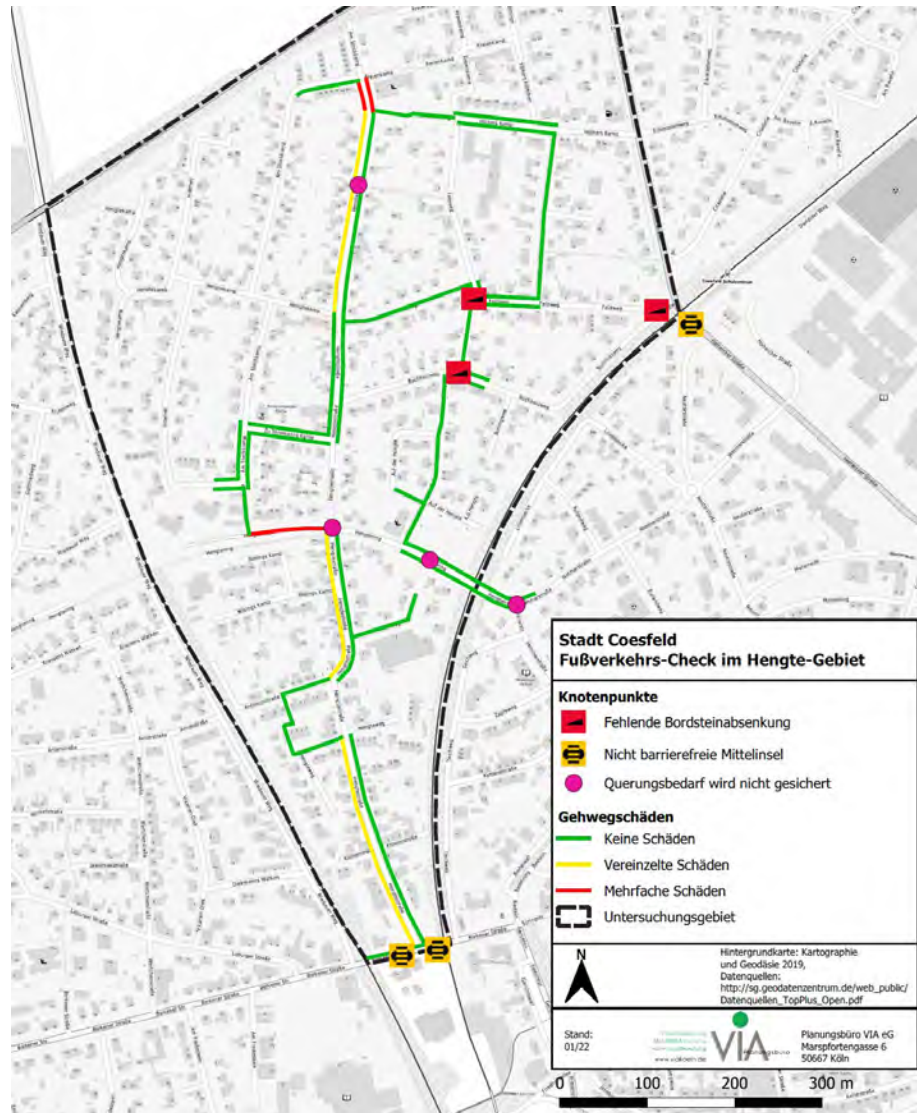


Quelle: Planungsbüro VIA

Gehwegschäden und Knotenpunkte

Die Gehwege weisen fast überall eine gute Oberflächenqualität auf, auf der Hengtestraße sind auf längeren Abschnitten Oberflächenmängel vorhanden. Einige Knotenpunkte auf der Begehungsroute bieten keine Sicherung für den Fußverkehr, andere sind optimierungsfähig vor allem im Hinblick auf die Barrierefreiheit.

Abbildung 4-2: Gehwegschäden und Knotenpunkte

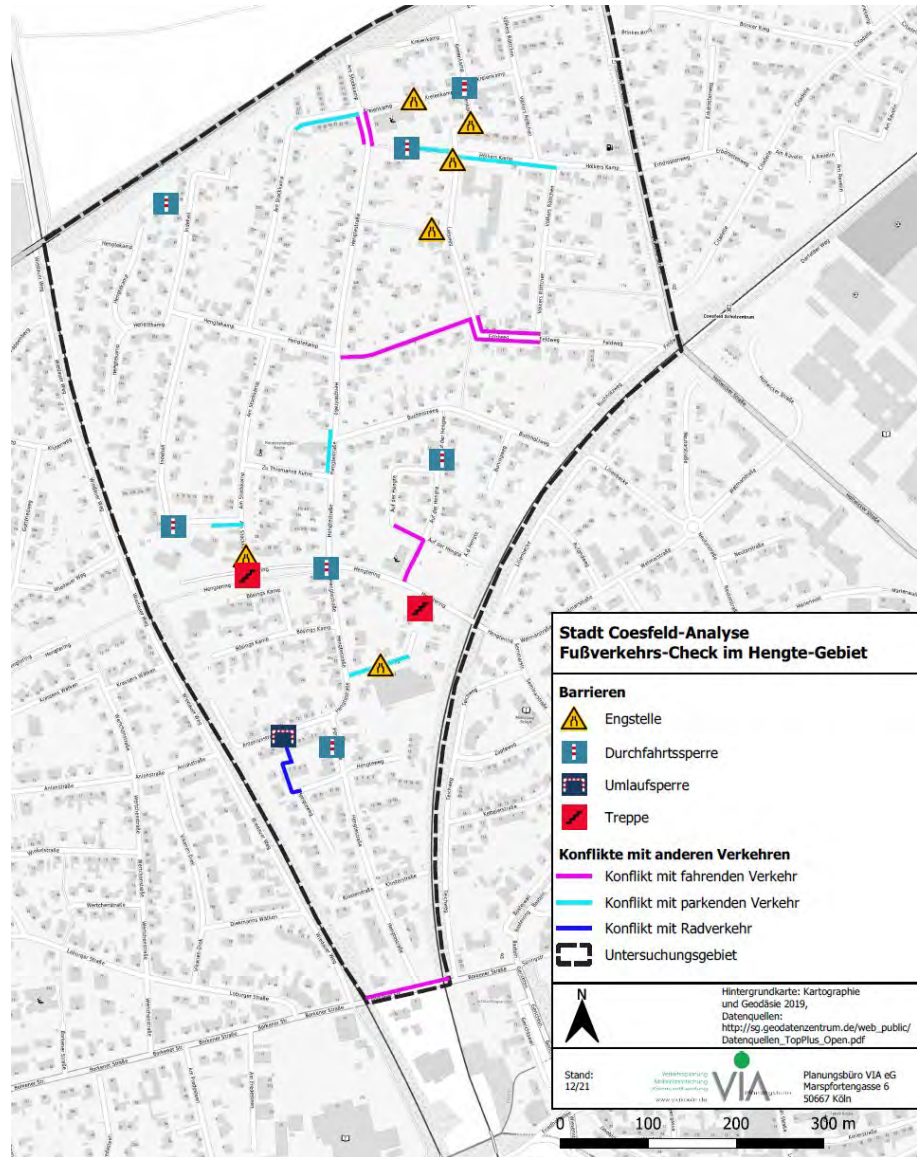


Quelle: Planungsbüro VIA

Konflikte und Barrieren

Die dritte Analysekarte zeigt die Konflikte mit anderen Verkehrsarten und die vorhandenen Barrieren auf:

Abbildung 4-3: Konflikte mit anderen Verkehrsarten und Barrieren



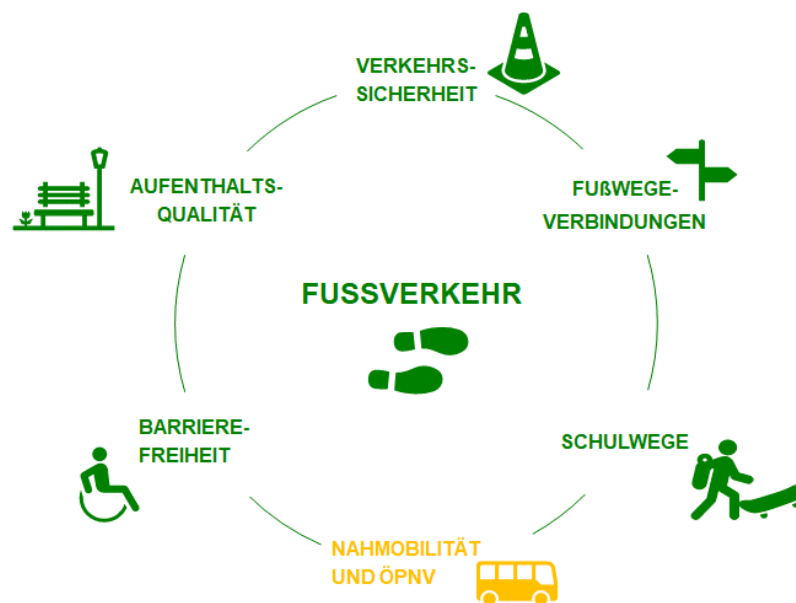
Quelle: Planungsbüro VIA

Die Analyseergebnisse werden in die Empfehlungen des Maßnahmenkatalogs integriert.

5 Maßnahmenempfehlungen

Im Folgenden sollen die empfohlenen Maßnahmen nach Themenfeldern beschrieben und begründet werden. Dabei werden die Themenbereiche und Maßnahmenempfehlungen behandelt, die in der Begehung im Hengte-Gebiet von besonderer Bedeutung waren. Mit Ausnahme des Themenfeldes „Nahmobilität und ÖPNV“ sind dies alle Themenbereiche, die bei jedem Fußverkehrs-Check eine Rolle spielen.

Abbildung 5-1: Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks im Hengte-Gebiet



Quelle: Planungsbüro VIA

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

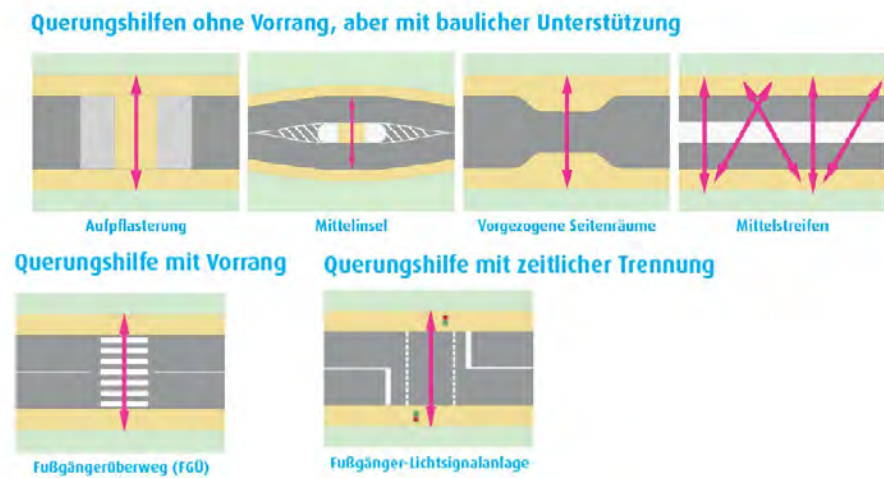
5.1 Verkehrssicherheit

Im Folgenden sollen die verschiedenen Möglichkeiten einer Verbesserung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet aufgezeigt werden.

Querungen optimieren

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

Abbildung 5-2: Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern



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

Im Folgenden werden die Querungshilfe-Typen Aufpflasterung und vorgezogener Seitenraum erläutert, da diese im Untersuchungsgebiet als kombinierte Maßnahme empfohlen werden. Zusätzlich wird am Knotenpunkt Borkener Straße / Hengtestraße auf die vorhandenen Querungshilfen über Mittelinseln eingegangen. Eine Besonderheit im Hengte-Gebiet stellt die Maßnahmenempfehlung dar, zwei Knotenpunkte in Mini-Kreisverkehre umzubauen, da auch die Umgestaltung vorfahrtgeregelter Knotenpunkte in innerörtliche Kreisverkehre mit Fußgängerüberwegen die Querung von zu Fuß Gehenden sichern hilft.

Aufpflasterung und vorgezogene Seitenräume

Am Hengtering in der Nähe der Kita sollte eine Umgestaltung der Querungsstelle in Höhe der Treppe geprüft werden. Nach Information der Teilnehmenden besteht hier ein erhöhter Querungsbedarf, zudem wird berichtet, dass Kfz hier zu schnell fahren. Im Bestand ist hier eine Fahrbahnverschwenkung und -verengung vorhanden. Die Bordsteine sind an dieser Querungsstelle nicht barrierefrei abgesenkt.

Abbildung 5-3: Querungsstelle am Hengtering



Die gleiche Situation ist auf der Hengtestraße vorhanden: Auch hier trifft eine selbständig geführte Wegeverbindung auf die Straße und die Querungsstelle sollte barrierefrei gesichert werden.

Abbildung 5-4: Querungsstelle an der Hengtestraße



Es sollte geprüft werden, ob beide Querungsstellen barrierefrei auf das Gehwegniveau angehoben und einstreifig verengt werden können, was eine Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeit und eine erhöhte Aufmerksamkeit auf Querende nach sich zieht. Auch Radfahrende müssen dann diese Querungsstelle mit erhöhter Aufmerksamkeit und ggf. reduzierter Geschwindigkeit passieren.

Abbildung 5-5: Beispiel für einen aufgepflasterten, vorgezogenen Seitenraum in Essen



Mittelinsel

Querungsbedarf für den Fuß- und Radverkehr ist auch an der Borkener Straße (K46) / Hengtestraße vorhanden. Da die Querungsstelle in unmittelbarer Nähe des Bahnüberganges (BÜ) gelegen ist, kann dem Fußverkehr hier kein Vorrang gegeben werden, da ein Kfz-Rückstau auf die Gleise unbedingt zu verhindern ist. Hier sind jedoch Unfälle unter Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs polizeilich registriert, die einen Hinweis auf Optimierungsbedarf geben.

Wir empfehlen, die vorhandenen Mittelinseln und ihre Zuführungen mit taktilen Leitsystemen auszustatten und die Einhaltung der Regelmaße zu prüfen.

Abbildung 5-6: westliche Mittelinsel am Knotenpunkt Borkener Straße / Hengtestraße



An der östlichen Mittelinsel fehlt ein Inselkopf; daher haben die Teilnehmenden diese Mittelinsel als Querungshilfe nicht wahrgenommen. Es sollte unter Anlegung der Schleppkurven geprüft werden, ob der Inselkopf nachgerüstet werden kann.

Abbildung 5-7: östliche Mittelinsel am Knotenpunkt Borkener Straße / Hengtestraße



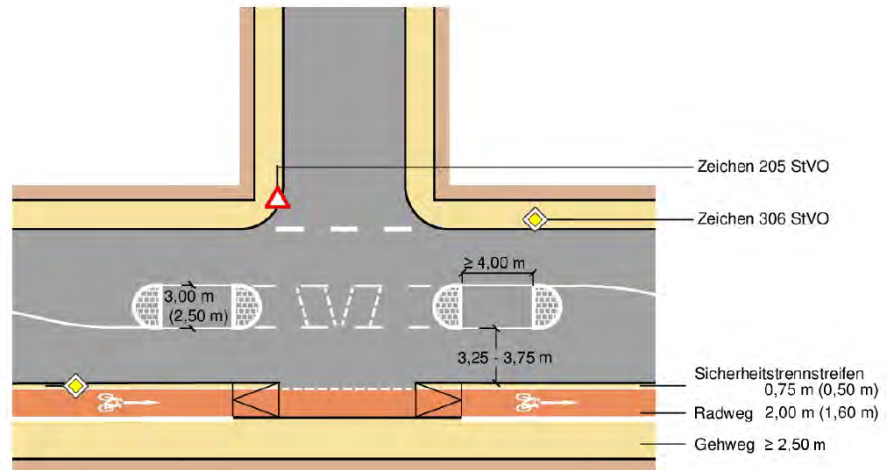
Schließlich scheint vor allem der Radverkehr gefährdet zu sein, da sich offensichtlich Unfälle durch Radfahrende auf dem linksseitigen Radweg ereignen und die empfohlene Führung über die Mittelinsel keine große Akzeptanz findet:

Abbildung 5-8: Erläuterungsschild zur Radverkehrsführung am Knotenpunkt



Hier empfehlen wir zu prüfen, ob der geschützte Raum zwischen den beiden Mittelinseln als Aufstellfläche für den Radverkehr durch Markierungen sichtbar gemacht werden kann. Die folgende Musterlösung zeigt das Prinzip:

Abbildung 5-9: Musterlösung zur Sicherung des abbiegenden Radverkehrs



Quelle: Planungsbüro VIA

In einigen Kommunen werden die markierten Aufstellflächen zusätzlich mit Fahrradpiktogrammen versehen und ggf. auch rot eingefärbt.

Kreisverkehr

An zwei Knotenpunkten wurde die fehlende Sicherung des querenden Fußverkehrs besonders offensichtlich: Am Knotenpunkt Hengtestraße / Hengtering und am Knotenpunkt Hengtering / Seminarstraße.

Abbildung 5-10: fehlende Sicherung des querenden Fuß- und Radverkehrs am Knotenpunkt Hengtering / Hengtestraße

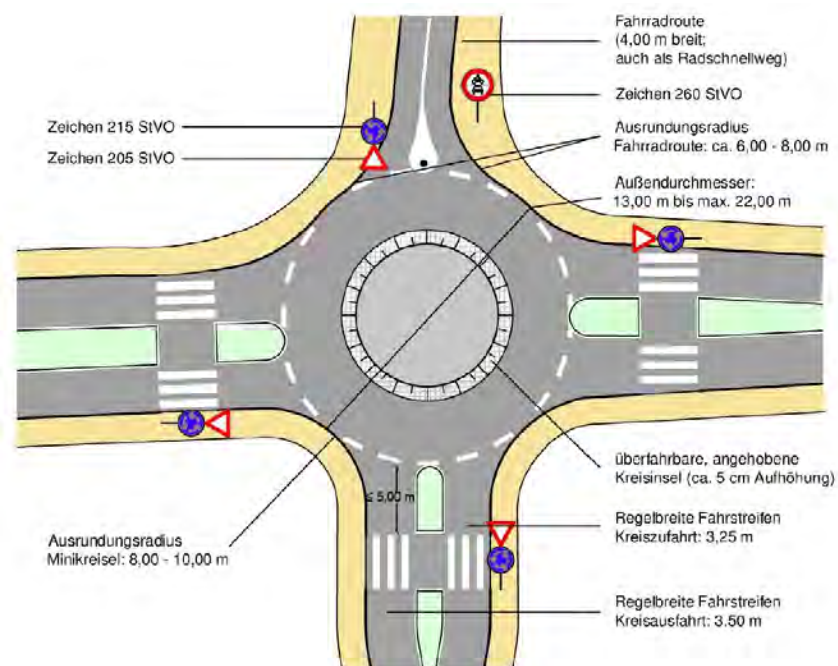


Abbildung 5-11: fehlende Sicherung des querenden Fuß- und Radverkehrs am Knotenpunkt Hengtering / Seminarstraße



Um die Verkehrssicherheit vor allem für den Fußverkehr, aber auch für den Radverkehr an diesen Stellen zu optimieren, sollte geprüft werden, ob ein Mini-Kreisverkehr gebaut werden kann, der in allen Knotenpunktzufahrten mit Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) ausgestattet wird.

Abbildung 5-12: Musterlösung Minikreisel



Quelle: Planungsbüro VIA

Ein Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen an allen Knotenarmen hat folgende Vorteile für zu Fuß Gehende:

- Vorrang von zu Fuß Gehenden wird eindeutig geregelt und für alle deutlich sichtbar

- Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten
- übersichtliche Knotenpunktgestaltung
- gut für die Schulwegsicherung!

**Verkehrsberuhigter
Bereich**

Die Geschwindigkeitsreduzierung ist immer ein Beitrag für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit: Es finden weniger Unfälle statt und die Unfallfolgen sind weniger schwer. Daher empfehlen wir, weitere Verkehrsberuhigte Bereiche im Untersuchungsgebiet anzuordnen und einzurichten.

Im verkehrsberuhigten Bereich darf nur mit Schrittgeschwindigkeit¹ gefahren werden. Jegliche Behinderung oder gar Gefährdung von zu Fuß Gehenden - auf der gesamten Straßenbreite - muss verhindert werden. Geparkt werden darf nur auf dafür gekennzeichneten Flächen.² In der Verwaltungsvorschrift zur StVO wird dazu Folgendes ausgeführt:

Ein verkehrsberuhigter Bereich kann für einzelne Straßen oder Bereiche in Betracht kommen. Die Straßen oder Bereiche dürfen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und sie müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Solche Straßen oder Bereiche können auch in Tempo 30-Zonen integriert werden.

Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.

Zeichen 325.1 darf nur angeordnet werden, wenn Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen ist. [...] Mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Die zum Parken bestimmten Flächen sollen nicht durch Zeichen 314

¹ Grundsätzlich sollte sich die Höchstgeschwindigkeit an der Schrittgeschwindigkeit eines Fußgängers orientieren. Dies ist jedoch nicht gesetzlich festgelegt. In diesem Zusammenhang sind bereits unterschiedliche Urteile gefällt worden, die Geschwindigkeiten zwischen 4 und 10 km/h (Oberlandesgericht Hamm; Az.: 3 Ss OWi 1038/02) oder bis zu maximal 15 km/h (Amtsgericht Leipzig (Az.: 215 OWi 500 Js 83213/04) festlegen.

² Siehe § 42 Abs. 4 StVO

gekennzeichnet werden, sondern durch Markierung, die auch durch Pflasterwechsel erzielt werden kann.³

Das immer wieder vorgebrachte Argument, bei der Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs darf eine bestimmte Länge nicht überschritten werden, ist weder durch die bestehenden Gesetze und Regelwerke noch durch die Rechtsprechung begründet.⁴ Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) empfiehlt folgende Grundsätze bei Ausweisung von Verkehrsberuhigten Bereichen:⁵

- *Eine **adäquate Gestaltung** ist wesentlich, um das Geschwindigkeitsniveau möglichst weit auf ein für Fußgänger und Radfahrer verträgliches Maß zu reduzieren. Dabei sollte es keine „Abtrennung“ des Fahrrad- oder Fußgängerverkehrs geben. Außerdem sollten im gesamten Bereich Elemente eingebaut werden, die das Tempo senken, ohne die Sichtverhältnisse einzuschränken.*
- *Die **Übergänge** aus Verkehrsberuhigten Bereichen ins übergeordnete Straßennetz müssen eindeutig und verständlich für die Verkehrsteilnehmer gestaltet und geregelt sein.*
- *Die derzeitigen Vorschriften begrenzen die Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen auf Straßen mit sehr geringem Verkehrsaufkommen. Die Untersuchungen zeigen jedoch, dass verkehrsberuhigte Bereiche auch bei stärkerem Verkehr **ein geeignetes Mittel zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität** sein können, **ohne dass die Sicherheit darunter leidet**. Eine entsprechende Modifikation in der StVO und zugehörigen Verwaltungsvorschriften sollte deshalb geprüft werden. [...]*

Im Hengte-Gebiet sind bereits einige Straßen als Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen, auf der Begehungsrouten waren dies Auf der Hengte, Abschnitte des Feldweges, Antoniusstraße und Hengteweg. Vor allem zu den Straßen Auf der Hengte und Feldweg berichteten die Teilnehmenden, dass der Verkehrsberuhigte Bereich nicht gut

³ http://www.verwaltungsvorschriften-im-inter-net.de/bsvwbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen am 18.01.2021

⁴ Siehe auch: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.: Auswirkungen der Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen auf das Unfallgeschehen. Berlin, 2015 und juris.de

⁵ <https://www.gdv.de/de/medien/aktuell/verkehrsberuhigte-bereiche-haben-sich-bewaehrt-19346>

funktioniere: Kfz führen zu schnell und zu Fuß Gehende fühlten sich auf der Mischfläche nicht sicher.

In beiden Fällen empfehlen wir, die Gestaltung zu verändern und vor allem die Eingangstore sichtbarer zu machen. Auch Begrünung sollte deutlich stärker zum Einsatz kommen. Wir empfehlen der Stadt Coesfeld (ggf. in Zusammenarbeit mit einem externen Landschaftsplanungsbüro) ein Gestaltungshandbuch für Verkehrsberuhigte Bereiche in Coesfeld zu erarbeiten und die Ergebnisse auf neue und bestehende Verkehrsberuhigte Bereiche anzuwenden.

Zusätzlich zu den bestehenden Verkehrsberuhigten Bereichen im Hengte-Gebiet wünsche sich die Teilnehmenden die Einrichtung weiterer Verkehrsberuhigter Bereiche, wie z.B. auf dem Hengtekamp.

Abbildung 5-13: Fehlende Nebenanlagen am Hengtekamp



Hier fehlen die Nebenanlagen, so dass die Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereichs unter entsprechender Umgestaltung zu Fuß Gehende sichern helfen würde und durch die Geschwindigkeitsreduzierung die Aufenthaltsqualität in dieser Wohnstraße verbessert werden würde.

Grundsätzlich sollte die Stadt Coesfeld stadtweit prüfen, ob Wohnstraßen ohne Nebenanlagen in Verkehrsberuhigte Bereiche umgewandelt und umgestaltet werden können.

Fahrradstraße

Das Hengte-Gebiet wird in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung durch wichtige Radverkehrsachsen (Veloroute und Radhaupttroute) durchzogen. Hier ist Tempo 30 angeordnet. Von den Teilnehmenden wurde berichtet, dass dennoch die Nebenanlage durch Rad Fahrende genutzt werde, da trotz Tempo 30 zu schnell gefahren und zu eng

überholt werde. Der Beobachtung nach sind bereits heute viele Radfahrende auf beiden Achsen unterwegs, die Ost-West-Verbindung ist zudem eine wichtige Schulwegroute.

Abbildung 5-14: Radfahrende fühlen sich auf der Hengtestraße oft nicht sicher



Wir empfehlen der Stadt Coesfeld auf beiden Achsen eine Fahrradstraße anzuordnen, um den Radverkehr auf der Fahrbahn zu sichern und zu stärken und ihn nachhaltig aus der Nebenanlage heraus zu bekommen. Ähnlich wie bei der Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen empfehlen wir der Stadt Coesfeld auch bei der Einrichtung von Fahrradstraßen ein Gestaltungshandbuch zu erarbeiten, dessen Vorgaben dann auf bestehende und neu eingerichtete Fahrradstraßen anzuwenden ist. Das Gestaltungshandbuch sollte vor allem die aufzubringenden Randmarkierungen für die Einhaltung des Sicherheitsabstandes zum Kfz-Parken bzw. für eine optische Verschmälerung zu breiter Fahrbahnen sowie das stadtweite Design an den Eingangstoren und an den Knotenpunkten definieren. Aktuell erarbeiten viele Kommunen ein solches Gestaltungshandbuch für Fahrradstraßen, da Fahrradstraßen sich nur bei hohem Wiedererkennungswert und ausreichender Sicherheit im Hinblick auf den fahrenden und parkenden Kfz-Verkehr großer Akzeptanz erfreuen.

Abbildung 5-15: Gestaltungsbeispiele für Fahrradstraßen

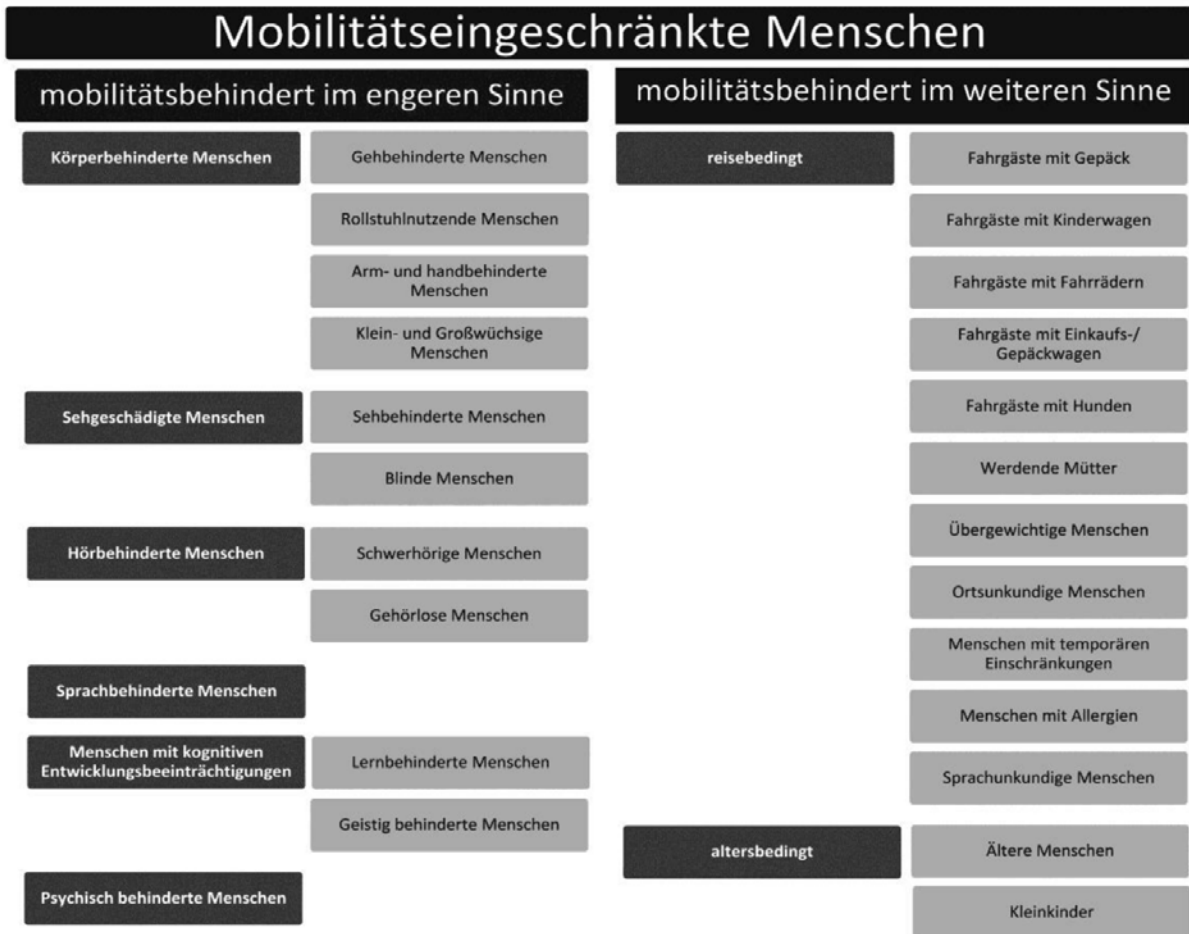


Ein wichtiger Vorteil einer gut und sicher gestalteten Fahrradstraße ist, dass die Nebenanlagen ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden können und Radverkehr auf der Fahrbahn stattfindet. Da auf der Hengtestraße die Nebenanlage vrsl. aufgrund des alten Baumbestandes nicht verbreitert werden kann, sollte alles versucht werden, den Radverkehr sicher auf die Fahrbahn zu bringen.

5.2 Barrierefreiheit

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

Abbildung 5-16: Formen der Mobilitätseinschränkung



Quelle: H BVA der FGSV

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks im Hengte-Gebiet waren folgende Themen im Hinblick auf die Barrierefreiheit grundsätzlich von Bedeutung.

Flächengerechtigkeit

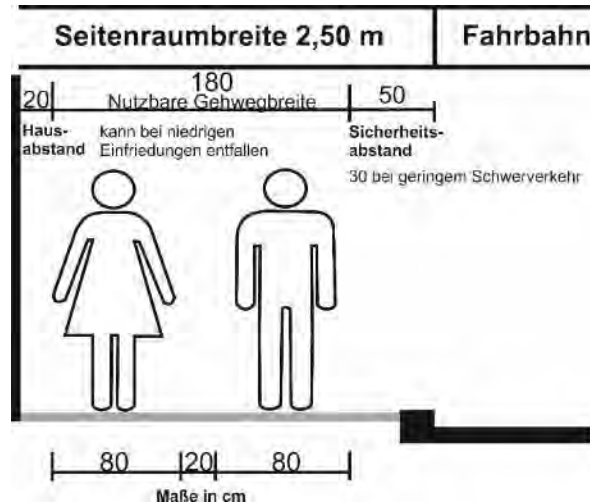
Das Thema Flächengerechtigkeit spielt im Fußverkehr eine relevante Rolle. Viele Verkehrsräume sind auf eine komfortable Nutzung mit dem Kfz ausgelegt. Aufgrund von räumlich begrenzten Straßenbreiten leiden darunter meist der Fuß- und Radverkehr. Zu schmale Nebenanlagen, (illegal) parkende Kfz und weitere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

Gehwegbreiten

Die nutzbare Gehwegbreite sollte mindestens 1,80 m betragen. Nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) entspricht dies im

Regelfall (Wohnstraße mit Hauswand und fließenden Verkehr) einer Gehwegbreite von 2,50 m.⁶

Abbildung 5-17: Mindestgehwegbreiten werden oft nicht erreicht



Quelle: FGSV: EFA, 2002: 16

**Oberflächen /
und Gehwegqualität**

Auf der Hengtestraße sind die Nebenanlagen zumindest in Abschnitten aufgrund von mangelhaften Oberflächen nicht barrierefrei begehbar. Durch wechselnde und beschädigte Oberflächen sowie starke Querneigungen wird vor allem Mobilitätseingeschränkten das zu Fuß Gehen erschwert.

Es sollte geprüft werden, ob es in Abschnitten besser wäre, die Nebenanlage ausschließlich wassergebunden auszugestalten, um den durch Wurzelaufruch verursachten Oberflächenschäden und der damit verbundenen Einschränkung der Barrierefreiheit zu begegnen. Das bedingt jedoch einen regelmäßigen und erhöhten Pflege- und Wartungsaufwand.

⁶ FGSV: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen" (EFA), S.16

Abbildung 5-18: Wurzelaufbruch an der Hengtestraße



Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Doppelbord)

Im Untersuchungsgebiet weisen die meisten Querungsstellen bereits ein Absenkung auf. Häufig ist die Querungsstelle aber nicht auf 0 cm-Niveau abgesenkt bzw. nicht mit einem Doppelbord ausgestattet, so dass auch Querungsstellen mit einer niedrigen Bordsteinkante für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis darstellen können.

Abbildung 5-19: Differenzierte Bordhöhen fehlen mancherorts



Im Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum wird aktuell an Querungsstellen eine differenzierte Bordhöhe von 0 cm und mehr als 4 cm, meist 6 cm empfohlen.⁷ Dies entspricht zum einen den Ansprüchen von

⁷ Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen S. 33

Rollator- und Rollstuhlfahrenden, die die Querungsstelle ohne Kante leicht und gefahrlos passieren können und zum anderen den Ansprüchen von Blinden und Sehbehinderten, die auf eine mit dem Langstock gut ertastbare Kante angewiesen sind. Damit löst die Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe die Querungsstelle mit 3 cm Bord ab, die als „Kompromisslösung“ in der Vergangenheit empfohlen wurde. Sie kann bereits bei 2,50 m Breite eingerichtet werden. In Zusammenarbeit z.B. mit dem Seniorenbeirat und Behindertenbeirat sollte eine Prioritätenliste für den Umbau von barrierefreien Knotenpunkten erarbeitet werden.

Abbildung 5-20: Differenzierte Bordhöhen



Bayerische Architektenkammer (1998), Broschüre zur DIN 18024, Barrierefreies Bauen

Kfz-Parken ordnen

An einigen Abschnitten sollte das Parken neu geordnet und über Markierungen bzw. die Ausweisung einer Parkzone definiert werden. So sind die legalen Stellplätze klar definiert und illegales Parken kann zweifelsfrei geahndet werden.

Am Hölkers Kamp werden zu Fuß Gehende und Radfahrende undefiniert über einen Parkplatz geführt, auf dem Kfz quer parken und folglich beim Rückwärtsausparken eine nur eingeschränkte Sicht haben.

Abbildung 5-21: unklare und gefährliche Führung des Fuß- und Radverkehrs über Parkplatz

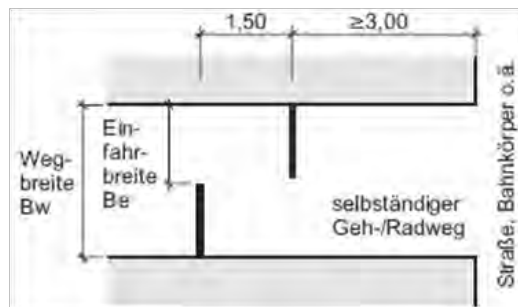


Hier empfehlen wir, an der Nordseite eine regelgerechte Nebenanlage für den Fuß- und Radverkehr zu errichten. Die Stellplätze sind ggf. umzusortieren, der tatsächlich benötigte Bedarf sollte ermittelt und auf den beiden vorhandenen Parkflächen auch nur zur Verfügung gestellt werden. Unter Umständen kann eine betriebliche Mobilitätsberatung in der Außenstelle der Bezirksregierung Münster auch den Stellplatzbedarf verringern helfen, schließlich liegt der Bahnhofpunkt in Fußwegentfernung.

Barrieren

Grundsätzlich ist bei Umlaufsperrern (auch „Drängelgitter“ genannt) immer zu fragen, ob sie tatsächlich erforderlich sind. Nur an wenigen Stellen sollten die Umlaufsperrern weiterhin bestehen bleiben, wie z. B. an abschüssigen Stellen. Dabei sind jedoch die Anforderungen aus Abbildung 5-22 zu beachten, damit die Befahrbarkeit auch für elektrische Rollstühle und Räder mit Anhänger möglich ist.

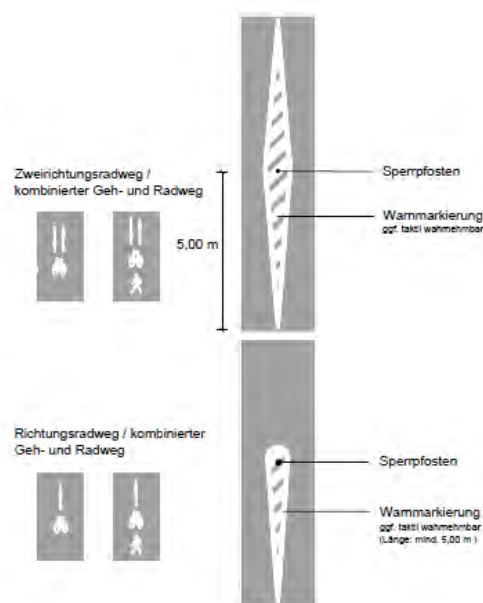
Abbildung 5-22: Vorgaben für die Maße von Umlaufsperrn⁸



Auch bei Sperrpfosten ist zunächst grundsätzlich das Erfordernis zu prüfen. Dabei sollte die Gefahr einer widerrechtlichen Nutzung durch Kfz gegenüber der Unfallgefährdung durch Sperrpfosten abgewogen werden. Am günstigsten ist, ähnlich wie bei Umlaufsperrn, der Verzicht auf Sperrpfosten.

Konnte der Nachweis erbracht werden, dass auf Sperrpfosten nicht verzichtet werden kann, sollte durch Markierungen eine Sicherung, wie auf Abbildung 5-23 dargestellt, erfolgen.

Abbildung 5-23: Markierungen zur Sicherung von Sperrpfosten



Quelle: Planungsbüro VIA

⁸ Siehe Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Seite 81. Köln, 2010

Wo auf dem Untersuchungsnetz Optimierungsmöglichkeiten bei Sperrpfosten und Umlaufsperrn bestehen, zeigt Abbildung 4-3.

5.3 Stärkung der Fußwegebeziehungen und Aufenthaltsqualität

Ein wiederkehrender Wunsch in allen Kommunen, die Fußverkehrs-Checks durchführen, ist die Stärkung der Fußwegebeziehungen und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Mobilität braucht Nicht-Mobilität

Im Rahmen der Begehungen wurde an mehreren Stellen Sitzmobiliar dokumentiert. Grundsätzlich kann das Angebot hier noch ausgeweitet werden, um zu Fuß Gehenden eine Pausenmöglichkeit zu ermöglichen, aber auch um die Aufenthaltsqualität von bestimmten Bereichen zu erhöhen und soziale Kontakte zu fördern.

Das technische Regelwerk für barrierefreie Verkehrsanlagen⁹ benennt wesentliche Merkmale des Mobiliars für verschiedene Altersgruppen der Bevölkerung, für Menschen mit Behinderung, Schwangere und viele andere mehr:

- die Sitzfläche sollte im Material nicht zu kalt, dabei glatt, aber nicht zu tief sein, um ohne fremde Hilfe beim Aufstehen wieder hochzukommen (ca. 48 cm Höhe),
- neben der Rückenlehne sollte es auch Armlehnen zur Entlastung der Arm- und Schultermuskulatur, aber ebenfalls zum leichteren Aufstehen geben,
- für Blinde mit dem Langstock sollten Möbel gute ertastbar und für stark Sehbehinderte kontrastreich und so im Umfeld auffindbar sein.
- neben der Sitzgelegenheit sollte es eine stufenlos zugängliche ebene Fläche von 1,50 m x1,50 m (für Rollstuhl, Kinderwagen, Rollatoren) geben,
- der Aufstellort sollte außerhalb der Laufrichtung des Gehwegs, u.a. im Interesse der Blinden und Sehbehinderten, sein.

⁹ H BVA, FGSV 2014: 59

Abbildung 5-24: Beispiele für Sitzmöbeltypen



Im Hengte-Gebiet sind bereits angenehme Ruheorte und Spielplätze vorhanden, doch kann die Anzahl durchaus noch vergrößert werden und durch attraktiv gestaltete Plätze ergänzt werden.

Abbildung 5-25: Spielplatz am Hengteweg



Vor allem der Knotenpunkt Feldweg / Leisweg bietet aus Gutachter-sicht für eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität durch einen gestal-ten und begrün-ten Platz im Verkehrsberuhigten Bereich Potenzial.

Separates Fußwegenetz in Wert setzen

Im Hengte-Gebiet sind einige separat geführte Fuß-/Radwege vorhanden, die eine hohe Aufenthalts- und eine gute Verbindungsqualität aufweisen. Diese Wege sollten unbedingt erhalten bleiben, nach Möglichkeit barrierefrei ausgebaut, gut und sicher ins Netz eingebunden sein und auch kommuniziert werden. Denkbar wäre ein Fußwegeplan für das Hengte-Gebiet, der nach und nach zu einem stadtweiten Fußverkehrsplan ergänzt werden könnte. Diese Maßnahmenempfehlung leitet bereits in das Kapitel 5.1 über.

5.1 Maßnahmen zu Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Das Thema Schulwegsicherheit ist im Fußverkehrs-Check im Hengte-Gebiet durchaus ein sehr wichtiges Thema gewesen, auch wenn die Schulen nicht im Untersuchungsgebiet liegen. Auf Wunsch der Verwaltung und der Teilnehmenden wurde ein Abstecher zum städtischen Heriburg-Gymnasium und der Maria Montessori Grundschule gemacht und die verkehrlichen Themen erörtert, ohne dass im Detail Ortskenntnis z.B. zu den Schuleingängen vorhanden war.

Es wurde von gefährlichen Situationen und hohem Verkehrsaufkommen zu den Schulanfangs- und -endzeiten auf der Seminarstraße und dem Teichweg sowie der Umgebung berichtet, von Konflikten mit Elterntaxis und einer vorübergehenden Einbahnstraßen-Regelung auf der Seminarstraße.

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks konnte weder die Verkehrssituation dokumentiert, noch kann ein detaillierter Lösungsvorschlag erarbeitet werden. Dennoch sollen im Folgenden einige Empfehlungen gegeben werden, die über die bereits beschriebenen Maßnahmenempfehlungen zur Optimierung der Infrastruktur (z.B. Mini-Kreisel, Fahrradstraße) hinausgehen:

Mobilitätsberatung an Schulen

Das zu Fuß Gehen bietet gerade auch für Kinder viele Vorteile: Kinder, die zu Fuß zur Schule gehen oder in die Kita gebracht werden, sind durch die morgendliche Bewegung nachweislich wacher und fitter, durch die eigenständige Bewegung schulen sie ihre Orientierung im Raum und lernen die Verkehrsregeln, sie lernen aber auch die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden und das soziale Miteinander. Jedoch sind sichere und für Kinder attraktive Wege eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Kinder den Weg zwischen ihrem Zuhause und der Schule gerne alleine zu Fuß zurücklegen. Aber auch für Eltern, die mit ihren Kindergarten- oder Schulkindern ganz oder

teilweise zu Fuß in den Kindergarten oder die Schule gehen, sind sichere Wege die Grundvoraussetzung. Hierbei geht es um sichere, barrierefreie, beleuchtete und bei jedem Wetter nutzbare Gehwege, die die Schulkinder bis zum Schuleingang führen.

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

Abbildung 5-26: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW



Hol- und Bringeverkehr

An fast allen Schulen stellt der Hol- und Bringeverkehr durch haltende, parkende oder rangierende Elterntaxis, ein Risiko für die zu Fuß gehenden Kindern dar. Zu empfehlen ist die Verlagerung des Elterntaxi-Verkehrs z. B. auf naheliegende Parkplätze.

Elternhaltestellen

So definieren viele Kommunen Halteplätze, an denen Eltern, die ihre Kinder mit dem Kfz zur Schule bringen, aussteigen können, ohne sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden. Diese Haltestellen sind Kurzzeit-Haltestellen, Kfz-Parken ist hier nicht erlaubt. Sie befinden sich meist in einer Entfernung von ca. 250 m zur Schule, damit die Kinder Gelegenheit bekommen, auf einem Teil des Schulweges auch eigenständig unterwegs zu sein. Die Ausgestaltung der Hinweisschilder für Elternhaltestellen ist nicht festgelegt. Die Einrichtung von Elternhaltestellen sollte in ein schulischen Mobilitätsmanagement integriert werden. Gemeinsam können Konzepte erstellt werden, die Standorte für die Elternhaltestellen gefunden und eine

Kommunikationsstrategie geplant und umgesetzt werden. Auch hierfür gibt es viele gute Best-Practice-Beispiele und konkrete Handreichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Ideen für Strategien und Aktionen enthalten.

Abbildung 5-27: Hol- und Bringzone vor einer Schule in Düsseldorf



Die Einrichtung von Elternhaltestellen werden im Hengte-Gebiet nicht nur für die beiden Schulen, sondern auch für die beiden Kitas empfohlen. Hier sollte der tatsächliche Bedarf noch einmal geklärt werden, die Elternhaltestellen in Abstimmung mit allen Akteuren definiert, markiert und beschildert werden. Das Angebot muss in eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit eingebunden und regelmäßig allen „Neuen“ kommuniziert werden.

Schulstraße

Viele Schulen berichten, dass alle Kommunikation mit den Eltern zur Vermeidung des Elterntaxis nicht wirklich fruchtet und zudem sehr aufwendig ist. Aus diesem Grund gehen immer häufiger Schulen dazu über, sogenannte Schulstraßen einzurichten. Für die Schulstraße werden die direkten Straßen im Schulumfeld für ein kurzes Zeitfenster von etwa 30 Minuten zu den Schulanfangs- und -endzeiten für den Kfz-Verkehr gesperrt, Fuß- und Radverkehr sowie ggf. auch Busverkehr bleiben weiterhin zugelassen.

Wir empfehlen der Stadt Coesfeld, eine Schulstraße auf der Seminarstraße zu prüfen.

Abbildung 5-28: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet

Eltern-Taxis sollen nicht mehr vorfahren

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

VON HERIBERT RÖSGEN

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

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

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

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

Elke Schroeder, Klimafreunde

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

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

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

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

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

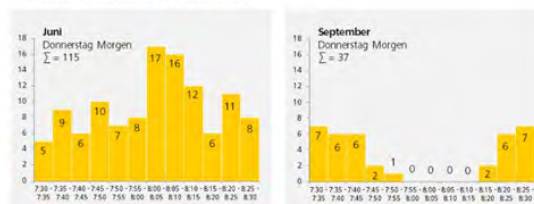
Foto: Rösgen

Quelle: Kölner Stadtanzeiger vom 24.12.21



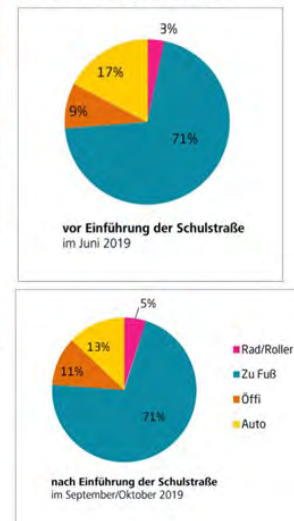
Lehrerinnen und Kinder der Volksschule Vereinsgasse machen die Autofahrerinnen auf die Sperrung aufmerksam. Foto: Mobilitätsagentur/Christian Färthner

Verkehrsaufkommen vor der Schule



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

So kommen die Kinder zu Schule



5.2 Maßnahmenprogramm für infrastrukturelle Maßnahmen

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

Abbildung 5-29: Ausschnitt Maßnahmenkataster

Maßnahmen-Nr.	COE001	Straße	Seminarstraße
Kommune	Coesfeld		



Zielzustand: Verkehrsberuhigung

Einzelmaßnahme(n): - Durchfahrtsperre setzen
- Elternhaltestellen einrichten
- Kommunikation intensivieren



Baulast: Stadt

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme

Priorisierung Ampel: rot

Beschreibung der Situation:
Die Teilnehmenden berichten von gefährlichen Situationen im Teichweg durch Elterntaxis, Teichweg in beide Richtungen zu befahren sei problematisch. Viel Verkehr morgens durch Busse, Autos und Fahrräder: sehr unübersichtlich. Gehwegbreiten Seminarstraße: Westlich 2,50 m, östlich 3,50 m. Es gab schon einmal einen Verkehrsversuch: Seminarstraße wurde zur Einbahnstraße Richtung Promenade, wurde nicht angenommen und wieder zurückgenommen.

Maßnahmenempfehlung:
Es sollte geprüft werden, ob zwischen Teichweg und Kettelerstraße eine Schulstraße morgens und nachmittags angeordnet werden kann, die zu Schulbeginn und -ende nur Radfahrende und Busse auf der Fahrbahn zulässt. Dies kann zunächst durch provisorische Absperrungen erprobt werden. Ggf. sollte diese Maßnahme mit einer Einbahnstraße auf dem Teichweg in Richtung Promenade kombiniert werden, so dass die Schule in diesen Zeiten nur noch über Schleifenerschließung randlich angefahren werden kann. Busse sollten auf jeden Fall durch die Schulstraße fahren und in ihr auch halten dürfen, da die Busschüler gefördert und nicht durch lange Wege von der Bushaltestelle zur Schule benachteiligt werden sollen. Für die Elterntaxis sollten Elternhaltestellen definiert werden, die möglichst nicht direkt vor den Schuleingängen, sondern etwa 250 m entfernt liegen sollten. Dies sollte im Detail vor Ort geprüft werden. Mit den Schulen sollte das Schulische Mobilitätsmanagement intensiviert werden. Das Netzwerk Mobilität NRW, in dem auch die Stadt Coesfeld Mitglied ist, bietet hierzu praktische und theoretische Unterstützung an.

Unfallschwere

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

Unfalltyps

- Fahrradfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbieger/Kreuzer-Unfall (EK)
- Überschneiden-Unfall (ÜS)
- Unfall durch verbotenen Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

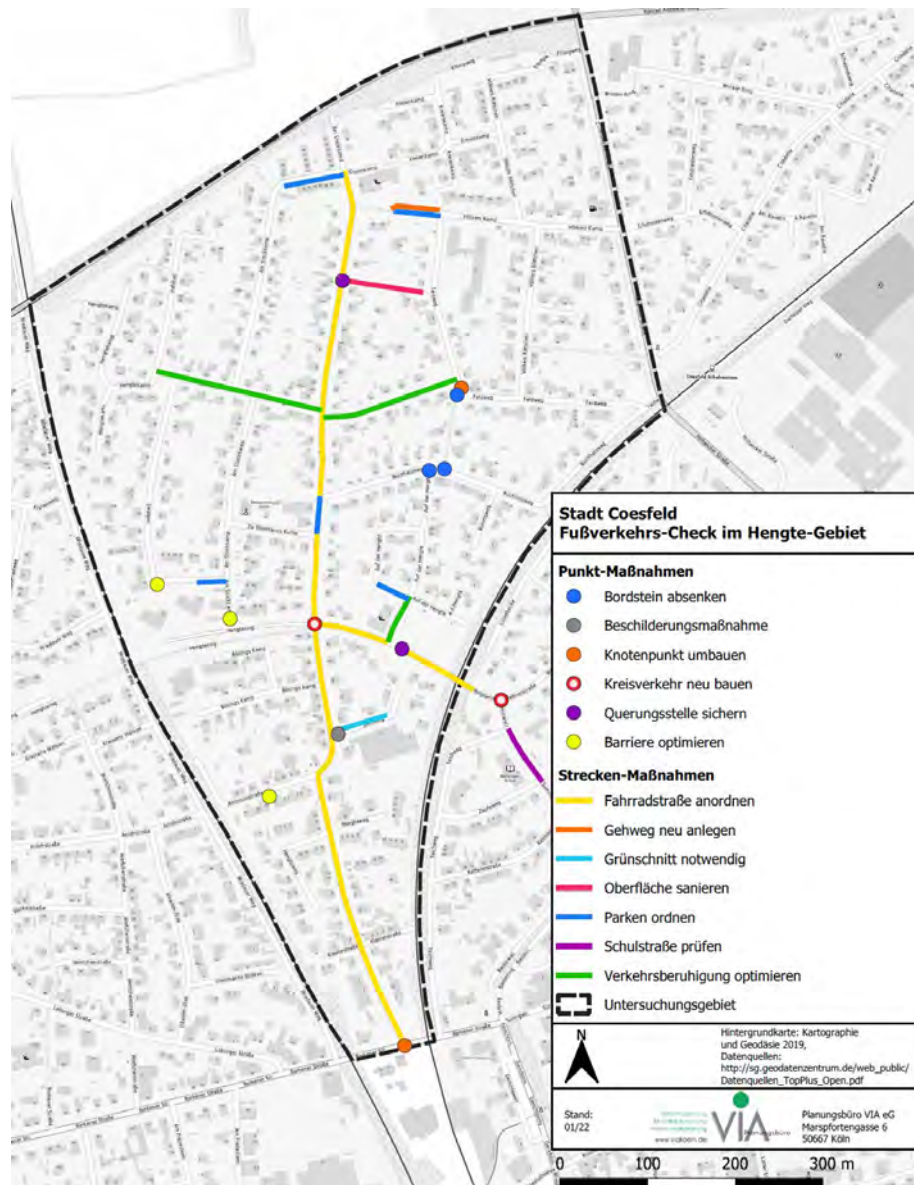


13.01.2022

Quelle: Planungsbüro VIA

Für die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse ist eine Maßnahmenkarte erstellt worden, die die Maßnahmenempfehlungen in der Übersicht darstellt. Die Maßnahmenkarte ist auch im Anhang enthalten.

Abbildung 5-30: Maßnahmenkarte zur Begehung im Hengte-Gebiet in der Stadt Coesfeld



Quelle: Planungsbüro VIA

6 Empfehlungen zur Umsetzung

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden 30 Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr erarbeitet. Diese Maßnahmenempfehlungen sollten von der Verwaltung der Stadt Coesfeld geprüft und müssten je nach Aufwand auch politisch beschlossen werden.

Umsetzungszeiträume

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

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

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

Bewertung der Maßnahmen

Um die Vielzahl der Maßnahmen aber nicht nur nach Umsetzungszeiträumen einordnen zu können und der Stadt Coesfeld noch eine weitere Bewertungsgrundlage an die Hand zu geben, wurden die Maßnahmen zudem nach den grundlegenden Bedürfnissen von zu Fuß Gehenden bewertet. Als grundlegende Bedürfnisse werden dabei die Kriterien

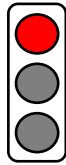
- Sicherheit
- Einschränkung der Bewegungsfreiheit und
- Attraktivität

gefasst.

Sicherheit

Um diese grundlegenden Bedürfnisse plakativ darstellen zu können, wurden sie mit „Ampelfarben“ hinterlegt. Dabei steht die Farbe Rot für

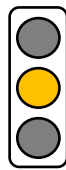
die Sicherheit als Basis für das zu Fuß Gehen und umfasst folgende Aspekte:



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

Einschränkung der Bewegungsfreiheit

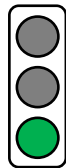
Mit der Farbe Gelb werden Maßnahmen die zur Einschränkung der Bewegungsfreiheit führen bewertet. Diese wirken insbesondere behindernd auf Menschen mit Handicap:



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

Attraktivität

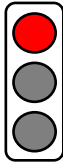
Mit der Farbe Grün werden alle Maßnahmen bewertet die die Attraktivität des zu Fuß Gehens erhöhen:



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

In den folgenden Tabellen werden die Maßnahmenempfehlungen in den Themenfeldern Sicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fußwegebeziehungen in Zusammenhang mit den Umsetzungszeiträumen eingeordnet:

Tabelle 6-1: Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 <p>Querungsstellen verbessern</p>	<p>Optimierung Mittelinsel Borkener Straße prüfen</p>	<p>Neubau Fahrbahneinengungen Neubau Mini-Kreisel</p>	

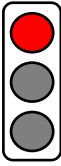
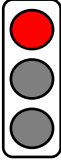
	Geschwindigkeit reduzieren	Fahrradstraßen einrichten Vorhandene Ver- kehrsberuhigte Bereiche umge- stalten Neue Verkehrs- beruhigte Berei- che einrichten
	Kfz-Parken optimieren	Parkplatz Hölkers Kamp umgestal- ten
	Schulisches Mobilitäts- management	Elternhaltestellen einrichten Schulstraße am Schulzentrum einrich- ten

Tabelle 6-2: Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit




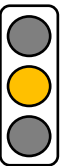
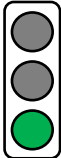
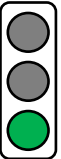
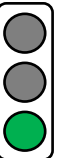
Barrierefreiheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 Wegeoberflächen optimieren	Nebenanlagen Hengtestraße bar- rierefrei herrichten Baumeinfassun- gen optimieren		
 Querungsstellen bar- rierefrei ausgestalten	Bordabsenkungen		
 Flächengerechtigkeit	Kfz-Parken auf die Fahrbahn verleg- en Kfz-Parken vor Edeka neu ordnen Kfz-Parken von Gehweg abgren- zen		
 Barrieren	Entfall prüfen bestehende Barri- eren regelgerecht platzieren und markieren		

Tabelle 6-3: Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität

Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fuß- wegebeziehungen	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 <p>Sitzmöbel und Spielmöglichkeiten errichten</p>	<p>Modelle und Ergänzungen prüfen</p>		
 <p>Aufenthaltsqualität verbessern</p>	<p>Platzgestaltung Feldweg/Leisweg</p>		
 <p>Wegeverbindungen attraktiver gestalten</p>	<p>Oberflächen erneuern Beleuchtung optimieren Grünschnitt Beschilderungsmaßnahmen</p>		

7 Zusammenfassung und Fazit

Das Hengte-Gebiet als reines Wohngebiet bietet grundsätzlich recht gute Bedingungen für das zu Fuß gehen. Es ist ein Tempo 30-Gebiet, in dem auch Verkehrsberuhigte Bereiche eingebettet sind und separat geführte Wege das Fußverkehrsangebot ergänzen.

Dennoch berichten die Teilnehmenden von Konflikten mit dem fahrenden Kfz-Verkehr. Dies zeigt, dass eine Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten in der Regel nicht ausreicht, sondern die Infrastruktur muss derart ausgestaltet werden, dass die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit durch sie unterstützt wird.

Zur Ausgestaltung von Verkehrsberuhigten Bereichen sollte demnach die Stadt Coesfeld ein Gestaltungshandbuch erarbeiten, das vor allem das einheitliche Design der Eingangsbereiche, der Knotenpunkte, der Flächen für den parkenden Kfz-Verkehr sowie der Begrünung und des Aufenthalts stadtweit einheitlich festlegt. Nur bei hohem Wiedererkennungswert werden intuitiv eindeutige Regeln verbunden, die die Akzeptanz eines rücksichtsvollen Verkehrsverhaltens unterstützen. Die Vorgaben sollten auf bestehende und neu einzurichtende Verkehrsberuhigte Bereiche auch im Hengte-Gebiet angewandt werden. Selbstverständlich sollte das Design evaluiert und ggf. neuen Erkenntnissen oder auch Rahmenbedingungen angepasst werden.

Durch das Hengte-Gebiet verlaufen zwei wichtige Radwegeachsen, auf denen in großen Teilen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit angeordnet sind. Dennoch berichten die Rad fahrenden Teilnehmenden auch hier von Geschwindigkeitsübertretungen, Überholmanövern mit zu geringem Sicherheitsabstand, unklaren Vorfahrtsregelungen und folglich einem Unsicherheitsgefühl beim Fahren auf der Fahrbahn, was im schlimmsten Fall bewirkt, das Radfahrende auf die ohnehin schmal bemessenen Nebenanlagen ausweichen. Auf den beiden Radachsen sollte die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden. An der Höchstgeschwindigkeit ändert sich demnach nichts, auch sollten Kfz als Anlieger weiter zugelassen werden. Auch die Fahrradstraße sollte ein unverwechselbares Design aufweisen. Wir empfehlen, die Fahrbahn auf 4,50 m bis 5,00 m optisch über eine Randmarkierung zu verengen und nach Möglichkeit nach Münsteraner Vorbild eine flächige Roteinfärbung vorzunehmen, die allen Verkehrsteilnehmern deutlich macht, die Fahrbahn ist der Radweg und Kfz fahren hier nur als Gäste und haben Rücksicht zu nehmen. Dies senkt die gefahrenen Geschwindigkeiten und bringt Radfahrende runter von der Nebenanlage.

Auch für die Ausgestaltung von Fahrradstraßen in Coesfeld sollte wie für die Verkehrsberuhigten Bereiche ein Gestaltungshandbuch erarbeitet werden.

Zudem kann durch die Ausgestaltung der Knotenpunkte eine Geschwindigkeitsreduktion unterstützt werden: Wir empfehlen den Neubau von zwei Mini-Kreisverkehren und dort, wo das separat geführte Fußwegenetz auf die Fahrstraßen trifft, vorgezogene Seitenräume mit zusätzlichen geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen wie Teilaufpflasterung oder Plateauaufpflasterung zu kombinieren. Dies sind Maßnahmen, die die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 unterstützen und den Fußverkehr, im speziellen auch den Schulweg, sichern.

In Zusammenarbeit mit den Institutionen, die in Coesfeld den Menschen mit Handycap eine Stimme geben, sollte für das Hengte-Gebiet und für jeden Coesfelder Stadtteil eine Prioritätenliste für die Absenkung von Bordsteinen erarbeitet und kontinuierlich umgesetzt werden. Dabei sollten vor allem Wegeverbindungen zu Einrichtungen, die für mobilitätseingeschränkte Personen wichtig sind, im Vordergrund stehen.

Schließlich können die bereits bestehenden schönen und sicheren Fußwegeverbindungen in einem Fußwege-Stadtplan für Coesfeld zusammengetragen werden, um auf sie aufmerksam zu machen und vor allem auch um sie zu sichern und zu einem Fußwegenetz weiterzuentwickeln.

Auch die Umgestaltung von Knotenpunkten, in denen heute der Asphalt dominiert, in Viertelsplätze, die dem Aufenthalt dienen, die die Kommunikation in den Nachbarschaften fördern und die zudem durch Begrünung den Herausforderungen des Klimawandels begegnen, ist eine Maßnahmenempfehlung, die nicht nur im Hengte-Gebiet, sondern stadtweit angewendet werden könnte.

8 Quellen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9 Anhang

Präsentation und Protokoll Starter-Gespräch

Karte: Ziele im Hengte-Gebiet

Karte: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung

Karte: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung

Karte: Begehungsrouten und Zwischenstopps

Karte: Gehwegbreiten und Aufenthalt

Karte: Gehwegschäden und Knotenpunkte

Karte: Konflikte mit anderen Verkehrsarten und Barrieren

Karte: Maßnahmenempfehlungen im Hengte-Gebiet

Maßnahmenkataster