

# Fußverkehrs-Checks in Coesfeld



Durchgeführt 2019 vom Fachverband  
Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.  
im Rahmen des Projekts „Bausteine für  
kommunale Fußverkehrsstrategien“;  
in Zusammenarbeit mit der Stadt Coesfeld

Das Projekt wird gefördert durch  
das Umweltbundesamt und  
das Bundesministerium für Umwelt,  
Naturschutz und nukleare Sicherheit.



# I. FUSSVERKEHRS-CHECK-FORMAT

Durch den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. wurde in Coesfeld ein zweistufiger Fußverkehrs-Check durchgeführt:

An drei normalen Werktagen (26.02. bis 28.02.2019) in den Zeiten zwischen 9 bis 20 Uhr wurde von den Mitarbeitern des FUSS e.V. (Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar) ein Fach-Fußverkehrs-Check im Format „**Blitzlicht**“ durchgeführt. Es handelt sich hierbei um eine recht schnelle und i.d.R. noch nicht in jedes Detail gehende Betrachtung der Zustände.

„Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird. Das Verfahren setzt weder eine umfassende Ortskenntnis voraus, noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen,

Beschlüssen, etc. Somit können die Ergebnisse gewisse Ungenauigkeiten und auch Ideen und Vorschläge für Maßnahmen enthalten, die in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Hingegen liegt eine der Vorteile dieses Formats in dem „frischen“ und unvoreingenommenen, von Außen kommenden Blick.



Aufbauend hierauf wurde an einem Werktag (27.06.2019) zwischen 17:30 und 20 Uhr ein **öffentlicher Fußverkehrs-Check** durchgeführt im Format „**Stadt wahrnehmen**“. Hierbei wurden zehn zuvor ausgewählte Orte gemeinsam aufgesucht. Jeweils an der Station angekommen, wurden die Teilnehmenden aufgefordert, die jeweilige Situation speziell aus Perspektive der Fußgänger genau zu betrachten und persönlich zu bewerten als „sehr gut“, „eher positiv“, „eher negativ“ oder „schlecht“. In einer vorbereiteten Vorlage konnten die Teilnehmer ihre persönliche Bewertung zu Protokoll geben. Anschließend wurden die Bewertungen abgefragt, woraus in der Regel ein Stimmungsbild erkennbar wurde. Schließlich wurden die persönlichen Beobachtungen und die Begründungen für die vorgenommene Bewertung abgefragt und in der Gruppe diskutiert. Hierbei waren mitunter gerade solche, aus einer allgemein eher übereinstimmenden Wahrnehmung abweichenden „Minderheiten-Eindrücke“ besonders anregend für die Erörterung der jeweiligen Problemlagen.

Der öffentliche Fußverkehrs-Check wurde u.a. begleitet von jeweils einem Vertreter des Verwaltungsvorstandes, der kommunalen Verkehrsplanung, der Polizei, dem Ordnungsamt, dem Jugendamt, dem Senioren-Netzwerk und den politischen Fraktionen der Grünen, SPD und FDP. Die Teilnehmer-Gruppe umfasste insgesamt 13 Personen, somit haben die erfolgten Bewertungen nur bedingten, quantitativen Aussagewert und sind keinesfalls repräsentativ. Hilfreich sind jedoch die in der gemeinsamen Erörterung deutlich gewordenen, qualitativen Beschreibungen der jeweiligen Situation. Auch ermöglicht dieses Format den einzelnen Teilnehmern, deren eigene Eindrücke mit den Wahrnehmungen und Bewertungen der anderen Teilnehmenden zu vergleichen. Dies fördert die Sensibilisierung für die Belange der



Fußgänger, was bereits ein wesentlicher positiver Effekt des Fußverkehrs-Checks darstellt.

Weitere Informationen zu Fußverkehrs-Checks finden Sie unter: [www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de).

Dieses vorliegende Protokoll führt die Beobachtungen, Änderungsvorschläge und Diskussionen aus den beiden Fußverkehrs-Checks zusammen. Es versteht sich als Dokumentation sowie als Empfehlung und Arbeitspapier für die Stadtverwaltung und Kommunalpolitik.

## II. BEOBACHTUNGEN UND VORSCHLÄGE

### *Allgemeiner Eindruck:*

Betrachtet wurde das Kernstadtgebiet von Coesfeld. Hierbei ergab sich hinsichtlich der Fußverkehrs-Infrastruktur ein zwiespältiges Bild.



In Relation zur Größe der Stadt besitzt Coesfeld eine ausgedehnte und verzweigte Fußgängerzone, die bis in die Abendstunden frequentiert wird. Beobachtet wurden viele Familien, häufig auch mit Kinderwagen, aber auch viele ältere gehende Personen, oft mit Gehhilfe oder Rollator. Der direkt im Zentrum gelegene Schlosspark mit Spielplatz und Zugang zum Wasser lädt sowohl zum Spazieren wie auch zum Aufenthalt ein. Der neu gestaltete und an den Schlosspark anschließende Wiemannweg parallel zum Fließgewässer Berkel bildet eine

attraktive Fußwegeverbindung zur nahen Grünanlage am Rande des Stadtzentrums zwischen Umflut und Schützenwall. Mehrere Parkbänke und die getrennte Führung des Radverkehrs steigern dort die Aufenthaltsqualität.

Der bauliche Zustand und die Sauberkeit der Gehwege zeigte sich entlang der untersuchten Abschnitte weitgehend in ordentlichem Zustand. Diesbezüglich wurden keine besonderen Mängel festgestellt. Der öffentliche Raum ist vielfach durch geschnittene Hecken von benachbarten Grundstücken, Parkplätzen oder Wasserläufe abgegrenzt. Dieses wiederkehrende, grüne Element lässt in einzelnen Situationen eine gewisse Großzügigkeit spürbar werden. Das Stadtzentrum verfügt somit bereits über bemerkenswerte, attraktive Fußwege und Qualitäten, an die angeknüpft werden kann.



Im allgemeinen Eindruck sind jedoch Bemühungen zur Förderung des Radverkehrs vergleichsweise deutlicher erkennbar. Nicht wenige realisierte Umgestaltungen zur Förderung des Radverkehrs wurden in Vergangenheit „erkauft“ mit Nachteilen für Fußgänger bzw. erwecken den Eindruck, dass bei einigen Maßnahmen die Fußgänger nicht im selben Maße mitgedacht wurden. Bezeichnenderweise wäre die Promenade (der Wall), welche das Stadtzentrum umschließt, an sich sehr einladend zum Spazieren, jedoch ist die hohe Frequenz an Radfahrern und deren flotte Geschwindigkeit dem Gehen auf der Promenade auf weiten Abschnitten abträglich. Ein bequemes Nebeneinandergehen ist kaum möglich, während der Spitzenstunden vermutlich gänzlich unmöglich – sein Kind wird man hier aus Angst vor einer Kollision mit Radfahrern nicht von der Hand lassen. Aus Perspektive der Förderung des Radverkehrs mag es Sinn machen, die Promenade als wichtige Radwegeverbindung zu priorisieren – bei der gegebenen Wegebreite und dem beobachteten Verkehrsaufkommen läuft dies jedoch der Förderung des Fußverkehrs entgegen.

Deutlich wird, dass hier ein Verdrängungseffekt stattgefunden hat: Da Radfahrer sich in vielen Straßen auf den Fahrbahnen anscheinend nicht mehr sicher fühlen, bzw. in Vergangenheit die Radverkehrseinrichtungen häufig nicht auf den eigentlichen Fahrbahnen realisiert worden sind, kommt es in der Folge davon zu Konflikten zwischen Radverkehr und Fußverkehr.



**„Die Sicherung des  
Fußgängers [...] ist eine  
der vornehmsten  
Aufgaben der  
Straßenverkehrs-  
behörde und der  
Polizei.“**

VwV-StVO zu § 25 Fußgänger; zu Absatz 3, 1 I

Walkenbrückenstraße in Coesfeld

## **Innerstädtische Gehwege: Ungenügende Gehwegbreiten**

Insbesondere aus den Ansprüchen des fahrenden sowie des ruhenden motorisierten Individualverkehrs resultieren gravierende Beeinträchtigungen. Dem geschuldet sind innerhalb des Stadtzentrums in fast jeder Straße (außer Fußgängerzone) die Bedingungen für Fußgänger deutlich beeinträchtigt bis gravierend unzureichend. Die Gehwegbreiten in der Innenstadt entsprechen sehr häufig nicht den Mindestmaßen, wie diese in einschlägigen Richtlinien als Grundanforderungen vorgegeben werden.

- ➔ Nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 2002 müssten die untersuchten Gehwege in der Regel über eine Breite von 2,5 m und an den Querungsstellen über vorgezogene Seitenräume verfügen. (Vgl. EFA 2002, Tabelle 2: Grundanforderung für geschlossene Bebauung, geringe Dichte, max. 3 Geschosse) Tatsächlich sind aber viele Gehwege lediglich 1,0 bis 1,2 m breit. Selbst Gehwege mit weniger als 90 cm Breite kommen vor.
- ➔ Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 2006 besagen: „An angebauten Straßen sind Anlagen für Fußgänger überall erforderlich. Diese umfassen Anlagen für den Längs- und Querverkehr. Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen diese Grundausstattung nicht unterbrechen.“ (RASt 2006, S. 81) Tatsächlich finden sich im Stadtzentrum aber Straßen ohne Gehwege, so etwa in der Kapuzinerstraße. Auch gibt es Straßen mit derart engem Seitenraum, dass dieser nicht als Gehweg bewertet werden kann, so etwa in der Hamms Gasse oder in der Walkenbrückenstraße.

Dieser Befund ist insbesondere daher als eklatanter Missstand zu bewerten, da die betreffenden Straßen zumeist ausreichende oder sogar komfortable Fahrbahnbreiten für den motorisierten Verkehr aufweisen. Bedingt durch die unzureichenden Gehwegbreiten ist ein Begegnungsverkehr der Fußgänger ohne Ausweichen auf die Fahrbahn häufig nicht möglich. Ebenfalls ist ein Ausweichen auf dem Gehweg nicht möglich, sobald sich zwei Kinderwagen oder Rollatoren etc. begegnen. Das Nebeneinandergehen zweier Personen ist in vielen Straßen nicht möglich.

- ➔ Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 2006 enthalten jedoch klare Vorgaben: „Die Regelbreite eines Seitenraums ergibt sich aus den Anforderungen ausreichender Gehwegbreite sowie notwendiger Abstände: Zwei Fußgänger sollen sich begegnen können: Dies erfordert neben der zum Gehen benötigten Breite der beiden Fußgänger einen Begegnungsabstand. Zur Fahrbahn und zur Hauswand sind jeweils Abstände einzuhalten. [Daraus ergibt sich] im Regelfall eine Seitenraumbreite von 2,50 m. Diese kann sich je nach Entwurfssituation verbreitern.“ (RASt 2016, S. 81)

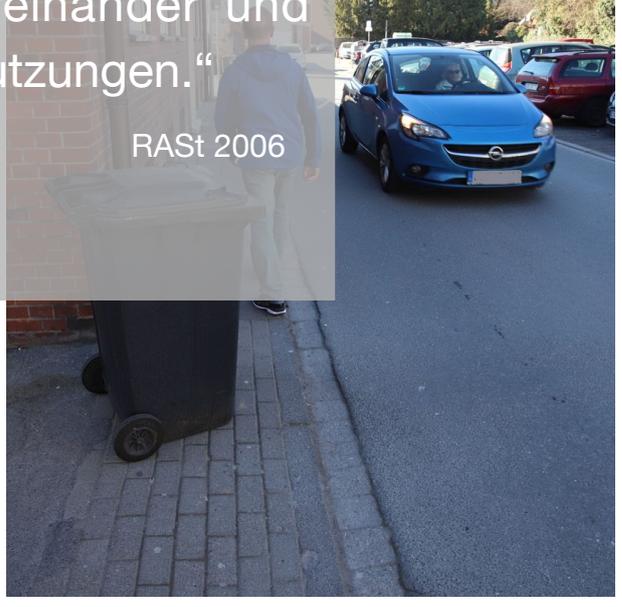
Der Grundsatz der notwendigen städtebaulichen Bemessung innerstädtischer Straßen scheint in Coesfeld regelmäßig nicht angewendet; die nötige Abwägung zwischen verkehrlich notwendig erachteten Fahrbahnbreiten und Verkehrseinrichtungen einerseits gegenüber den städtebaulich verträglich möglichen Fahrbahnbreiten und Standards andererseits ist im Stadtzentrum oft außer Acht gelassen.

Erinnert und eingefordert werden müssen die Grundsätze der Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen: „Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielsetzungen orientieren, die sich aus der Wohnbarkeit und Funktionsfähigkeit [...] ergeben und die eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern. [...] Das Hauptziel bei Planung und Entwurf von Stadtstraßen ist die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen, die auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit einschließt.“ (RASt 2006, S. 15)



„Das Hauptziel bei Planung und Entwurf von Stadtstraßen ist die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen.“

RASt 2006



## Unvollständige Barrierefreiheit



Die seit langem eingeforderte Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. Rollator-Nutzer, Rollstuhlfahrer; aber auch hilfreich für Kinderwagen) ist in Coesfeld noch nicht durchgängig vorhanden. So sind etwa Gehwegabsenkungen an Kreuzungen und Einmündungen in Coesfeld nur teilweise realisiert; wiederholt fehlt der „Anschluss“ auf dem jeweils gegenüberliegenden Gehweg. Ein Blindenleitsystem mit taktilen Elementen in den Gehwegoberflächen scheint nur bruchstückhaft ausgebildet.



Bezeichnend in diesem Zusammenhang ist der im Jahr 2001 herausgegebene Stadtplan für Menschen mit Behinderung. Auf der Website der Stadt Coesfeld ist dazu vermerkt: „Menschen mit Behinderung sollen Coesfeld ebenso entdecken und erleben können wie andere Mitbürger. Angesichts von Stufen, Bordsteinkanten und anderen Barrieren ein großes Ziel, das jedoch ein Stück näher gerückt ist.“ Allerdings sind die in der Karte verzeichneten Barrieren auch 2019 noch nicht behoben, was in einem Zeitraum von achtzehn Jahren

aber durchaus leistbar gewesen wäre. In diesem Sinne ist diese Karte nunmehr als dringlicher Arbeitsauftrag für Stadtpolitik und Stadtverwaltung zu interpretieren.

Eine weitergehendere, umfassende Analyse (als dies im Rahmen dieser Untersuchung möglich war) im Hinblick auf Barrierefreiheit wird angeraten.

## Lösungsansatz Gemeinschaftsstraße / Verkehrsberuhigter Bereich

Für viele Straßen stellt sich vordringlich die Aufgabe, bessere Gehbahnbreiten im Längsverkehr bzw. eine komfortablere Bewegung entlang der Straße zu organisieren. Für einige, besonders schmale Straßen wird hierfür die Ausweisung als Gemeinschaftsstraße bzw. als Verkehrsberuhigter Bereich (StVO-Zeichen 325) vorgeschlagen.

Dadurch ändert sich grundlegend die Vorrang-Regelung: „Zu Fuß Gehende haben Vorrang, sie dürfen nicht behindert oder gar gefährdet werden und dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen.“ Fußgänger erhalten damit die Freizügigkeit, die Straße in der gesamten Breite begehen zu dürfen, sie dürfen aber „den Fahrverkehr nicht unnötig behindern“. Fahrzeuge dürfen weiterhin innerhalb dafür gekennzeichneten Flächen parken. Innerhalb eines Verkehrsberuhigten Bereichs dürfen Fahrzeuge maximal Schrittgeschwindigkeit fahren, insbesondere müssen sie jederzeit sofort stoppen können.

Vorgeschlagen wird eine etappenweise Ausweitung der Gemeinschaftsstraßen im Stadtzentrum – denn: Je mehr Straßen als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen sind, desto gewöhnlicher wird die damit verbundene Verkehrsordnung, welche letztlich als die für die Stadtmitte normale Regelung gelten könnte. Perspektivisch ließe sich eventuell diese Verkehrsregelung sukzessive auf die gesamte Stadtmitte innerhalb der Wallstraßen ausweiten, wobei einzelne Straßenabschnitte als zu begründende Ausnahmen (z.B. Münsterstraße) möglich wären. Auf dem Weg zu diesem Ziel sollten etappenweise jeweils mehrere Straßen gleichzeitig zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgewidmet werden, stets begleitet von einer breiten Öffentlichkeitskampagne. Durch ein etappenweises Vorgehen kann beim nächsten Schritt auf die jeweiligen Beobachtungen und Erfahrungen reagiert werden.

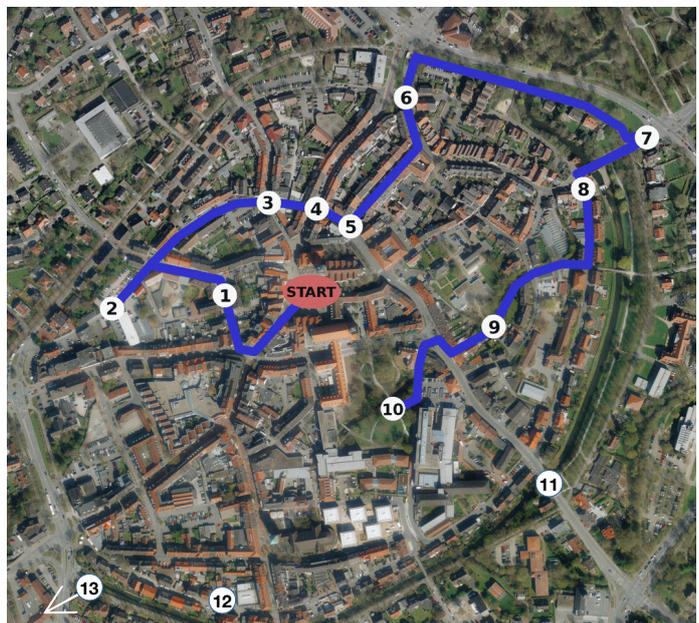
Die Leitlinien zur Innenstadtentwicklung Coesfeld formulieren die Zielstellung, Durchgangsverkehr aus der Stadtmitte so weit wie möglich fern zu halten. Die Überlegungen sollten sich also auf Ziel- und Quellverkehre in der Altstadt konzentrieren. Dies sind dann im Prinzip radiale Wegebeziehungen von ca. 300 bis 400 Meter Länge, was den Vorgaben zur Länge von verkehrsberuhigten Bereichen entspräche.

Als erste Etappe sollten besonders schmale Straßen ohne besonderen Durchgangsverkehr in eine Gemeinschaftsstraße umgewidmet werden. Hierfür kommen in Betracht: Burgring, Jacobiring, Hamms Gasse, Hinterstraße, Rosenstraße, Walkenbrückenstraße.

Mit der Einführung der Regelung „Gemeinschaftsstraße“ kann häufig die bauliche Trennung in Fahrbahn und durch Bordstein abgetrennter Seitenraum entfallen. Die dann in ganzer Breite gemeinsam genutzte Straße bietet Fußgängern deutlich mehr Bewegungsfreiheit. Damit kann auch die Barrierefreiheit weiter umgesetzt werden – wobei natürlich die nötigen Orientierungshilfen für Blinde und Sehbehinderte nicht außer Acht gelassen werden dürfen.

## Fußverkehrs-Check

Der öffentliche Fußverkehrs-Check untersuchte zehn Stationen. Der Fach-Fußverkehrs-Check betrachtete darüber hinaus weitere Punkte. Die in der Karte dargestellten Nummern entsprechen der Nummerierung der nachfolgenden Tabelle.



## Punktuelle Beobachtungen entlang der Check-Route:

### #1 Rosenstraße und Köbbinghof



Insbesondere im südlichen Abschnitt (ab Einmündung Köbbinghof) gleicht die Rosenstraße eher einem ungeordneten Hinterhof oder einem wilden Parkplatz. Gleichwohl gibt es in diesem Innenstadtbereich aber auch Wohnungen und zum Teil soziale Einrichtungen (Martin-Luther-Schule). Hier gilt es daher, die Qualität des öffentlichen Raums insgesamt wie auch die Bedingungen für Fußgänger deutlich zu verbessern.



Die Teilnehmer des öffentlichen Fußverkehrs-Checks bewerteten diesen Bereich übereinstimmend als deutlich sanierungsbedürftig. (11X Bewertung *schlecht*)

Vorgeschlagen wird, die Rosenstraße und die Straße Köbbinghof (ab Kapuzinerstraße / Hohe Lucht) als verkehrsberuhigten Bereich zu gestalten. Dies bietet sich an, da beide Straßen als reine Anliegerstraßen bzw. als Anlieferstraße zur Fußgängerzone dienen (Sackgasse außerhalb der Lieferzeiten) und keinen Durchgangsverkehr aufweisen. In diesem Zuge sollten die Stellplätze neu geordnet und Straßenbäume ergänzt werden.

### #2 Kapuzinerstraße



Die Kapuzinerstraße ist mit einer Straßenraumbreite von stellenweise nur etwa 7,0 Metern eine sehr enge Straße. Das beobachtete Aufkommen an motorisiertem Verkehr ist für einen derartigen Straßenquerschnitt nicht adäquat (ca. 10.000 Kfz/24h).

Der Fahrverkehr wird im Zweirichtungsverkehr mit normaler Fahrbahnbreite geführt. Die Geschwindigkeit ist auf 30 km/h beschränkt. Ein ausgebildeter Seitenraum fehlt über weite Strecken; so etwa auf Höhe der Hausnummer 8. Hier aus dem Haus herauskommende Personen treten quasi unmittelbar auf die Fahrbahn. Es stellt sich die Frage, ob die Kommune ihrer Verkehrssicherungspflicht hier genügend nachkommt. Sollte sich an betreffender Stelle ein Verkehrsunfall mit Personenschaden ereignen, wäre ein darauf folgender Rechtsstreit gegen die Stadt Coesfeld denkbar oder auch wahrscheinlich.



Für Fußgänger besteht hier keinerlei Angebot – so lautete im Tenor übereinstimmend die Kritik beim öffentlichen Fußverkehrs-Check (12X Bewertung *schlecht*). Angemerkt wurde, dass die den Parkplatz verlassenden Autofahrer ebenfalls als Fußgänger in dieser Straße unterwegs sind und sichere Gehwege wünschen.

Die Verkehrssicherheit für Fußgänger ist in der Kapuzinerstraße dringlich deutlich zu verbessern. Verschiedene Varianten sollten hierzu erörtert und geprüft werden:



Die Ausweisung als Einbahnstraße böte die Möglichkeit, eine einspurige Fahrbahn mit einer Breite von ca. 3,5 Meter und zwei Seitenräumen von zusammen ebenfalls ca. 3,5 Meter auszubilden. Somit wären beidseitig sichere Gehwege geschaffen.

Soll die Verkehrsführung im Zweirichtungsverkehr aber beibehalten werden, so ist ungeachtet dessen auf beiden Straßenseiten ein mit Bordstein abgetrennter Gehweg mit ununterbrochen durchgehender Mindestbreite zu realisieren.



In einigen Abschnitte könnte hierzu der Straßenraum aufgeweitet werden, was allerdings Eingriffe in die Grundstücksgrenzen bedingen würde. So könnte der Parkplatz gegenüber Hausnummer 26 mit jetzt drei Parkreihen auf künftig zwei Reihen reduziert werden. Auf die Straßenlänge dieses Parkplatzes könnten so etwa vier Meter zum Straßenquerschnitt zugeschlagen werden zur beidseitigen Ausbildung von Gehwegen.

Im direkten Anschluss in westlicher Richtung könnten die Garagen gegenüber Hausnummer 8 (die mit der Vorderkante direkt an den Straßenrand grenzen) abgerissen werden und deren Fläche dem Straßenquerschnitt zugeschlagen werden, um auch hier beidseitig Gehwege auszubilden. Dies würde die Verkehrssicherheit in diesem jetzt besonders gefährlichen Abschnitt markant verbessern.



In dem sich nach Westen anschließenden Straßenabschnitt würde weiterhin eine Engstellen verbleiben (Haus-Nummern 1, 4, 5). Auch in diesem Abschnitt sollten die Gehwege beidseitig in Mindestbreite weitergeführt werden, woraus eine Fahrbahnverengung resultieren würde, die nur noch Platz für einen Fahrstreifen ließe. In diesem Abschnitt wäre dann einer Fahrtrichtung Vorrang vor dem Gegenverkehr einzurichten (Zeichen 308).

### #3 Hohe Lucht zwischen Neustraße und Kleine Viehstraße



In dem Abschnitt zwischen Neustraße und Kleine Viehstraße ist der Straßenquerschnitt sehr schmal. Die durch Bordstein von der Fahrbahn abgetrennten Seitenräume sind derart schmal, dass hier nicht mehr von Gehwegen gesprochen werden kann: Auf der südlichen Seite beträgt die Breite ca. 0,3 bis 0,5 Meter, auf der nördlichen Seite 0,8 bis 0,9 Meter.

Beim Fußverkehrs-Check wurde insbesondere die Situation in der Neustraße erörtert. Beobachtet wurden während dessen zahlreiche Fußgänger, die nicht die sehr schmalen Gehwege (ca. 0,9 m breit) nutzten, sondern auf der Fahrbahn gingen. Bemängelt wurden die fehlenden Bordsteinabsenkungen und die auf den Gehwegen abgestellten Fahrrädern.



Vorgeschlagen wird, die Hohe Lucht im Abschnitt zwischen Neustraße und Kleine Viehstraße für den Kfz-Verkehr zu sperren. Die jetzt hier entlang fahrenden Fahrzeuge könnten künftig nach Süden durch die Neustraße gelenkt werden bis zur Einmündung in die Kleine Viehstraße und dort auf die selbige nach Links einbiegen.



Im Ergebnis würde die Komplexität der Kreuzung Hohe Lucht / Pumpengasse / Kleine Viehstraße deutlich reduziert – somit würde die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht. Dies rechtfertigt einen geringfügig längeren Weg für den durch die Hohe Lucht nach Osten fahrenden, motorisierten Verkehr. Die Hohe Lucht wäre im Ergebnis in dem Abschnitt zwischen Kleine Viehstraße und Neustraße nur noch für Fußgänger und Radverkehr (in beide Richtungen) freigegeben. Allein für diese beiden Verkehrsarten bietet die Straße einen angemessenen Querschnitt. Die Zufahrt mit Kfz zu bestehenden Grundstückszufahrten und Garagen wäre aus westlicher Richtung über die Hohe Lucht weiterhin möglich.

#### #4 Kleine Viehstraße / Pumpengasse



Die Kreuzung Kleine Viehstraße / Pumpengasse ist für alle Verkehrsteilnehmer eine schwierige Situation. In Relation zu den Straßenquerschnitten ist das Verkehrsgeschehen mitunter sehr dominierend, was der Aufenthaltsqualität und dem Charakter des öffentlichen Raums sehr abträglich ist.

Die Gehwegbreiten in der Kleinen Viehstraße (nördlich Pumpengasse) betragen lediglich zwischen 1,7 bis 1,9 Meter, was für eine innerstädtische Straße mit Einzelhandelslagen als unbefriedigend zu bewerten ist.



Durchaus unterschiedlich fiel die Bewertung dieser Situation seitens der Teilnehmer beim Fußverkehrs-Check aus (1X *schlecht*, 9X *eher negativ*, 2X *eher positiv*). Angeführt wurde, dass das Verkehrsgeschehen unfallfrei abläuft, die Situation trotz der Schwierigkeiten kein Unfallschwerpunkt darstellt. Betont wurde jedoch auch, dass für „langsame Fußgänger“ die Querung der Fahrbahnen eine Herausforderung bedeute, insbesondere die breite Fahrbahn in der Pumpengasse schwierig zu passieren sei.



Überprüft werden sollte, ob sich die Breite der Fahrbahn der Kleinen Viehstraße reduzieren lässt (derzeit ca. 4 m) auf das unbedingt nötige Maß (z.B. 3,25 m). Die darüber gewonnene Fläche könnte dem westlichen Gehweg (Ladengeschäfte) zugeschlagen werden. Die markierte Sperrfläche in der Kleinen Viehstraße (westliche Seite, nördlich Pumpengasse) wird häufig von Lieferfahrzeugen (z.B. Paketdienste) zum Halten und Ausladen genutzt. Dadurch wird jedoch die Sichtbeziehung für den aus der westlichen Pumpengasse einmündenden Verkehr gravierend beeinträchtigt, was eine deutliche Unfallgefährdung mit sich bringt. Um dies zu unterbinden sollte das Halten auf der Sperrfläche baulich verhindert werden. So könnte die jetzige Sperrfläche als Gehwegvorstreckung ausgebildet werden. Da auf Grund der erforderlichen Bordsteinabsenkung die entstehende Gehwegvorstreckung einfach zu befahren bzw. missbräuchlich zu beparken sein wird, sollte dieser Bereich baulich abgesichert werden, bspw. durch Fahrradständer, Mülleimer, Poller und Ähnliches.

Dadurch sollte aber nicht die Sicht in die Kleine Viehstraße eingeschränkt werden.

Das Überqueren der Pumpengasse auf deren östlichen Seite müsste erleichtert werden; vgl. hierzu Ausführung #5.

## #5 Pumpengasse bis Münsterstraße / Große Viehstraße



Die Gehwegbreiten in der Pumpengasse betragen ca. 1,6 m und 1,8 Meter, während die Fahrbahn eine Breite von ca. 7,5 Meter aufweist. Entsprechend der Grundregel der städtebaulichen Bemessung (30 : 40 : 30) müssten die Gehwegbreiten etwa das Doppelte betragen. Diese schmalen Gehwege in der Pumpengasse (Einzelhandelslage), wie auch in der Großen Viehstraße, sind dem zweispurigen Einrichtungsverkehr und den fahrbahnseitigen Stellplätzen geschuldet – also dem MIV.



Beim öffentlichen Fußverkehrs-Check fielen die Bewertungen widersprüchlich aus. Übereinstimmend bemängelt wurden aber die für die Situation unangepassten hohen gefahrenen Geschwindigkeiten. „Als Fußgänger musst du schnell sein“, lautete etwa ein Kommentar. Die Gestaltung einer Mittelinsel als Querungshilfe wurde von einigen Teilnehmern angeregt.



Um für diesen Ort zu einer zeitgemäßen Straßenraumgestaltung und einem qualitätsvollen öffentlichen Raum zu gelangen, müssen die Belange sowohl des Fuß- als auch Radverkehrs gegenüber den Ansprüchen des MIV neu austariert werden. Vorgeschlagen wird, in der Pumpengasse den Einrichtungsverkehr (bestehende Einbahnstraßenregelung) nur noch einspurig zu führen sowie die hier bestehenden vier Stellplätze aufzulösen. (In fünf- bis zehnminütiger fußläufiger Entfernung befinden sich zahlreiche öffentliche Stellplätze.) Die hierüber freiwerdenden Flächen können beidseitig den Gehwegen zugeschlagen werden. Ferner könnte auf der nördlichen Seite ein nach Westen führender Radweg (entgegen Einbahnrichtung) angelegt werden (Lückenschluss Radwegenetz). Im Detail gelöst werden müsste der Erhalt der Grundstückszufahrt und die Möglichkeit für die Anlieferung (Aufstellfläche für Lieferfahrzeuge).



Geprüft werden sollte, ob in der Pumpengasse neue Straßenbäume gepflanzt werden können. Diese würden sich sowohl auf das Straßenbild als auch auf das Stadtklima positiv auswirken.

Das Straßendreieck Pumpengasse / Münsterstraße / Große Viehstraße bedeutet in der jetzigen Gestaltung für Fußgänger und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen eine unbefriedigende Situation. So fehlen beispielsweise für alle Querungsbeziehungen die Bordsteinabsenkungen – die Barrierefreiheit ist gänzlich ungenügend. Die Mittelinsel könnte im Prinzip eine Querungshilfe darstellen. Insbesondere auf Grund der fehlenden Bordsteinabsenkungen ist diese Dreiecksinsel für mobilitätseingeschränkte Personen jedoch eine zusätzliche Behinderung – deren Gestaltung scheint ausschließlich für Belange des Kraftfahrzeugverkehrs entworfen zu sein.



Vorgeschlagen wird, diesen Bereich mit der Verkehrsinsel umzugestalten, wobei der bestehende vitale Straßenbaum (Linde; mit einem Stammumfang ca. 110 cm) erhalten werden soll.

In der Großen Viehstraße könnte eine Fußgängerfurt mit angehobener Fahrbahn unter Einbeziehung der jetzigen Verkehrsinsel ausgebildet werden, was Fußgängern die niveaugleiche Querung der Viehstraße ermöglichen würde. Damit verknüpft könnten die jetzt lediglich markierten Sperrflächen im Einmündungsbereich der Großen Viehstraße zu Gehwegvorstreckungen umgestaltet werden.

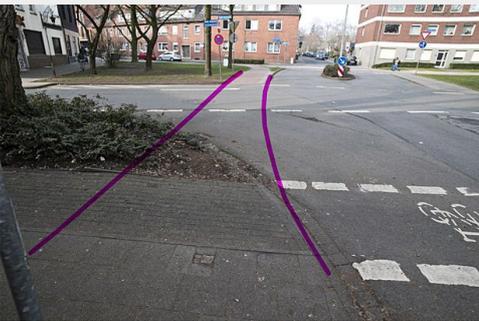


Auch in der Pumpengasse und der Münsterstraße könnte die Fahrbahn im Einmündungsbereich angehoben werden auf das heutige Niveau der Verkehrsinsel. Damit könnten Fußgänger hier zukünftig alle drei Straßen niveaugleich queren und die Fahrgeschwindigkeiten würden durch diese Maßnahme zugleich gebremst.

Das Anheben der Fahrbahn auf das bestehende Niveau der Verkehrsinsel kann erfolgen, ohne in den Wurzelraum der Linde eingreifen zu müssen.

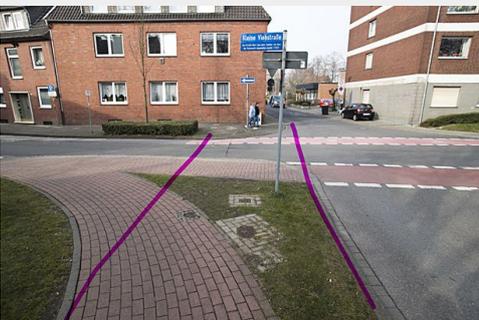
Vergleiche hierzu Prinzip-Skizze, Anlage 1

## #6 Fußwege-Verbindung Burgring – Marienring



Fußgänger, die auf der südlichen Seite aus dem Marienring kommend die Kleine Viehstraße und im Anschluss die Große Viehstraße nach Osten zum Burgring queren wollen, finden hier keine adäquate Quermöglichkeit vor. (Dies gilt entsprechend auch in umgekehrter Gehrichtung.)

Die Erörterung dieser Situation beim Fußverkehrs-Check verlief kontrovers und führte zu keiner allgemein gültigen Aussage. Ein Anwohner beklagte sich über die hohen Fahrgeschwindigkeiten in der Großen Viehstraße.



Abhilfe wäre mit relativ geringem Aufwand möglich mittels der Anpassung bzw. Ergänzung der jetzt lückenhaften Wegeverbindung mit entsprechender Bordsteinabsenkungen.

Vergleiche hierzu die Markierungen in den nebenstehenden Fotos.

## #7 Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Loddeallee / Billerbecker Straße



Die Querung der Friedrich-Ebert-Straße an der Kreuzung mit der Loddeallee und Billerbecker Straße bedeutet für Spaziergänger eine wichtige Verknüpfung des Stadtparks mit der Grünanlage parallel der Umflut und dem Schützenwall. Darüber hinaus stellt dieser Knoten zusammen mit der Loddeallee und dem Mühlenplatz eine wichtige Wegerelemente dar für die Nahmobilität zwischen dem Wohngebiet links und rechts der Stadtwaldallee und der Innenstadt.

Aus Fußgängerperspektive weist die Verkehrsregelung an dieser Kreuzung einige Mängel auf:



Der aus der Friedrich-Ebert-Straße abbiegende Verkehr wird über einen freien Rechtsabbieger geführt. Für Fußgänger wird dabei die zyklische Freigabe (Grün-Phase) nur auf Anforderung berücksichtigt. Zudem ist die beobachtete Wartezeit für Fußgänger sehr lang: bis zu 45 Sekunden.



Ärgerlich ist diese Kreuzung insbesondere für Fußgänger, die hier die Loddeallee oder Billerbecker Straße queren, denn sie müssen per Taster sowohl am Straßenrand als auch erneut auf der Dreiecksinsel ihre Grünphase (Freigabezeit) anfordern, können die Kreuzung also nicht in einer Phase queren.

Nach Aussage der Polizei beim Fußverkehrs-Check ist diese Kreuzung als eine Unfallhäufungsstelle bekannt. Diese soll – wie alle wichtigen Verkehrsknoten in Coesfeld – überprüft werden.



Im Sinne der Förderung der Nahmobilität müsste die Querung der Friedrich-Ebert-Straße an dieser Kreuzung fußgängerfreundlicher geregelt werden. Geprüft werden sollte, ob Fußgängern die Querung des Rechtsabbiegers durch die Anlage eines Fußgängerüberweges (FGÜ) ermöglicht werden kann. Eventuell wären in Verbindung damit die Rechtsabbiegespuren (in der Friedrich-Ebert-Straße) zu verlängern (im Sinne eines Verzögerungstreifens). Um den abbiegenden Verkehr zu verlangsamen, könnte der FGÜ auch als aufgepflasterte Furt ausgebildet werden.

Die Führung des Radverkehrs ist im Kreuzungsbereich nicht eindeutig. So zeigen die Lichtsignale für Fußgänger sowohl die Symbole für Fußgänger und für Radfahrer. Dahingegen sind die Gehwege nicht für den Radverkehr freigegeben. Auch sind in der Loddeallee und Billerbecker Straße im Bereich der Ampel jeweils Piktogramme Radfahrer auf der Fahrbahn markiert.

Um den Radverkehr eindeutig auf der Fahrbahn zu führen und diesen in der Loddeallee nicht auf den Gehweg zu lenken, sollten die jetzigen Fußgänger-Signalleuchten ausgewechselt werden und künftig ausschließlich die Symbole Fußgänger zeigen. Weiters sollten in der Loddeallee weitere Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn ergänzt werden.

## #8 Walkenbrückentor



Das Walkenbrückentor weist drei relativ enge Durchgänge auf, wobei die beiden seitlichen, kleineren Durchgänge lediglich über eine Breite von 1,5 m verfügen. Diese Breiten sind für die gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr ungeeignet, zumal ja ein Ausweichen innerhalb des Durchgangs nicht möglich ist. In der Praxis werden die seitlichen Durchgänge aber sehr häufig von Radfahrern benutzt.



Östlich des Tors (Loddeallee) verfügt die Fahrbahn über glatten Asphaltbelag, die Gehwege sind hier gepflastert. Westlich des Tors (Mühlenplatz) ist der Vorplatz einheitlich grob gepflastert. Die Belagsoberflächen sind somit für das Radfahren etwas komfortabler auf der Fahrbahn (mittleres Tor) – aus dem Belag lässt sich somit keine Erklärung ableiten, weshalb die seitlichen Tore bevorzugt werden. Diese Situation wurde durch die Teilnehmer des Checks sehr unterschiedlich wahrgenommen. Einstimmig wurde hingegen das grobe Straßenpflaster als schwierig für Rollstuhlfahrer und Rollator bewertet. Auch erkannten die meisten den Bedarf, das Parken auf dem Platz westlich vor dem Tor eindeutiger zu regeln. Insgesamt würde die Verkehrssituation im Alltag aber gut funktionieren, würden hier alle Verkehrsteilnehmer gegenseitig Rücksicht nehmen.

Um den Radverkehr eindeutig auf der Fahrbahn durch das mittlere Tor zu führen, sollten die seitlichen Durchgänge in beiden Richtungen entsprechend als Fußweg (Zeichen 239) ausgeschildert werden. Ergänzend könnte das Zeichen Radfahrer auf der Fahrbahn vor dem mittleren Tor markiert werden, wiederum für beide Fahrtrichtungen, also östlich und westlich vor der mittleren Tordurchfahrt.

## #9 Wiemannweg



Diese neu hergestellte Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Berkel wurde beim öffentlichen Fußverkehrs-Check fast durchweg als sehr gut bewertet, dann aber doch überraschend kontrovers besprochen. Scharfe Kritik (geäußert von einer einzelnen Person) entzündete sich an den hierfür entstandenen Kosten, die für andere Aufgaben der Stadt dringlicher hätten verwendet werden sollen. Dieser Position entgegen gehalten wurde, dass der entstandene öffentliche Raum von hoher Qualität sei, gerade für Fußgänger und Radfahrer nun eine komfortable Wegeverbindung darstelle und es für eine positive Binnen- als auch Außenwahrnehmung der Stadt eben auch einiger solcher „Leuchtturm-Projekte“ bedarf.

## #10 Schlosspark



Der Schlosspark macht einen sehr gepflegten und übersichtlichen Eindruck. Mit vielen Sitz- und Spielmöglichkeiten und einigen groß gewachsenen, schattenspendenden Bäumen trägt der Schlosspark wesentlich zur Aufenthaltsqualität im Zentrum der Stadt bei.

Vereinzelte Trittsteine, die im Flusslauf der durch den Schlosspark fließenden Berkel installiert sind, bringen ein weiteres kreatives Element mit sich und ermöglichen Parkbesuchern abgesehen von zwei Fußgängerbrücken weitere spannende Überquerungsmöglichkeiten über den Fluss.

## #11 Münsterstraße



In der Münsterstraße ist die Höchstgeschwindigkeit abschnittsweise auf 30 km/h beschränkt (Zeichen 274). Die Seitenräume der Münsterstraße betragen auf beiden Seiten ca. 2,3 Meter, wobei durch rote Pflastersteine eine 0,8 Meter breite Radspur markiert ist; mit 30 cm Abstand zur Fahrbahn; die verbleibende Gehwegbreite beträgt 1,2 Meter und ist als ungenügend zu bewerten. Die Radspur ist weder durch Piktogramme noch durch Beschilderung als ein Radweg ausgewiesen (Benutzungspflicht wurde aufgehoben). Hingegen sind an der Kreuzung der Münsterstraße mit dem Südring und Schützenring in deren Einmündungsbereiche jeweils Radfahrfurten markiert und diese mit Piktogrammen Radfahrer markiert. Dies legt die Schlussfolgerung nahe, bei den auf dem Gehweg rot markierten Spuren würde es sich um Radwege handeln. In der beobachteten Praxis fahren dann auch die meisten Radfahrer auf dem Seitenraum, gänzlich unabhängig davon, ob oder wie viele Fahrzeuge auf der Fahrbahn unterwegs waren.

Besondere Radverkehrsanlagen sind bei Tempo 30 nach allgemeiner Auffassung von Experten überflüssig, wenngleich auch Bordsteinradwege als nicht-benutzungspflichtige Wege bestehen bleiben dürfen.

Angesichts der ungenügenden Gehwegbreite wird vorgeschlagen, den Radverkehr ausschließlich und eindeutig auf der Fahrbahn zu führen, wodurch für den Gehweg eine ausreichende Breite zurückgewonnen würde. Hierfür sollte Folgendes umgesetzt werden: Um den Kfz-Fahrern zu signalisieren, dass in dieser Straße verstärkt mit Radverkehr zu rechnen ist – und dass dieser berechtigt die Fahrbahn benutzt – sollten auf der Fahrbahn zahlreich Piktogramme Radfahrer aufgebracht werden.

Die roten Pflastersteine im Seitenraum sollen entfernt werden, um den Gehweg unmissverständlich als ausschließlich solchen zu gestalten.

Die Radfahrfurten in den Einmündungen von Südring und Schützenring sind folgerichtig zu korrigieren, da diese in deren jetzigen Anordnung in die Seitenräume bzw. auf die Gehwege lenken.



Beim Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) in der Münsterstraße ist auf der stadtauswärtigen Seite das Verkehrsschild (Z. 350) sowie ebenfalls die Signalleuchte durch die Vegetation des angrenzenden Grundstücks etwas verdeckt. Um die Verkehrszeichen für Autofahrer sichtbar zu machen, sollten das Verkehrsschild und die Signalleuchte näher an der Fahrbahn angebracht sein, was beispielsweise durch Befestigung an einem Ausleger erreicht werden könnte.

In diesem Zusammenhang wird empfohlen, sämtliche Fußgängerüberwege auf deren gute Einsehbarkeit zu überprüfen.

## #12 Jakobiring / Hinterstraße / Südring



Die Gehwege dieser Straßen sind auf weiten Strecken sehr schmal. In der Hinterstraße betragen die Gehwegbreiten zwischen 0,95 und 1,1 Meter, im Jakobiring ca. 1,1 bis 1,3 Meter. Im Südring südlich der Beguinenstraße betragen die Gehwegbreiten zu beiden Seiten ca. 1,0 Meter. Diese engen Abstände zwischen Hauswand und am Fahrbahnrand parkenden Autos ermöglichen nicht das Nebeneinandergehen oder ungehinderte Begegnen zweier Personen. Zu beachten ist dabei auch, dass Fußgänger häufig Gegenstände mit sich führen (z.B. Schirme, Taschen, Trolleys) und dass sowohl zur Hauswand als auch zu den Pkw's ein Abstand benötigt wird. Diese jetzige Situation ist daher als sehr unbefriedigend zu bewerten.

Vorgeschlagen wird, diese Straßen als Gemeinschaftsstraße bzw. verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen. Dadurch können die Fußgänger die Straße in ganzer Breite benutzen. Die Anordnung der Stellplätze sollte wechselseitig nördlich und südlich erfolgen, um hierüber die Verlangsamung des fahrenden Verkehrs zu unterstützen. Zu prüfen wäre, wie die Stellplätze möglichst nah an die Hauswände angeordnet werden können, um dadurch einen möglichst breiten, freien Straßenraum zu erhalten.

## #13 Spazierweg entlang der Berkel nördlich Friedhofsallee und Rekener Straße



Der attraktive Spazierweg entlang der Berkel könnte mit Parkbänken als Ort zum Verweilen aufgewertet werden.

Im Sinne eines engmaschigen Fußwegenetzes könnte eine weitere Querung der Berkel zwischen Reiningstraße und der Brücke auf Höhe der Rekener Straße ergänzt werden. Diese könnte auch in Form von Trittsteinen erfolgen, wie solche auch im Schlosspark realisiert wurden.

## #14 Bahnhof Coesfeld

Zugreisende müssen beim Verlassen der Bahnhofshalle auf dem Weg zu den Bahnsteigen eine Fahrbahn überqueren. Dies ist für Bahnhöfe sehr ungewöhnlich und wenig komfortabel. Die dicht am Ausgang vorbeiführende Fahrbahn wird insbesondere von Linienbussen befahren.

Um den Zugang zu den Bahnsteigen sicherer zu gestalten, sollte hier ein Fußgängerüberweg markiert werden (Z. 293) – in einer Breite, welche das schräge Queren der Fahrbahn zulässt (kürzeste Verbindung zwischen Ausgang und Abgang zum Fußgängertunnel).

Vergl. Skizze / Simulation in Foto; Anlage 2

## #15 Bahnhofsvorplatz

Für ankommende, ortsfremde Bahnreisende ist die Orientierung nach Verlassen des Bahnhofs derzeit nicht selbsterklärend. Als Orientierungshilfe und als eine gewisse Willkommensgeste sollte eine geeignete Wegweisung erfolgen. Diese könnte im Bereich des nahegelegenen Kreisverkehrs (Hansestraße / Bahnhofstraße / Gartenstraße) wiederholt werden.

## #16 Kreisverkehr Hansestr. / Bahnhofstr. / Gartenstr.



Am Kreisverkehr nahe dem Bahnhof ist in der Gartenstraße ein Fußgängerüberweg markiert, jedoch nur in der Breite der Fahrbahn. Der straßenbegleitende Radweg ist nicht in die Markierung mit einbezogen. Da aber auch Radfahrer hier gegenüber querenden Fußgängern wartepflichtig sind, muss die Markierung (Zeichen 293) über den Radweg hinweg verlängert werden.

(Vgl. Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ 2001; 3.3, (4): „FGÜ sollen an baulichen Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen nicht unterbrochen werden.“)

## #17 Gartenstraße / Querung der Wiesenstraße



Die Gartenstraße stellt zusammen mit der Letter Straße eine zügige Fußwegeverbindung zwischen Markt / Stadtmitte und Bahnhof dar. Die quer zu dieser Route verlaufenden Straßen Jakobring / Südring und Jakobwall / Südwall sind zumeist leicht zu passieren. Der Gang entlang dieser Route zum Bahnhof ist somit recht ungehindert, allein die Querung der Wiesenstraße bedeutet ein unterbrechender „Stopper“. Mit der Anlage eines Fußgängerüberwegs könnte diese Route zu einer durchgängigen Fußgänger-Vorzugsroute qualifiziert werden. Empfehlenswert wäre, zwei parallele Fußgängerüberwegen zur Querung der Wiesenstraße anzulegen, jeweils in Verlängerung des östlichen und westlichen Gehweges der Gartenstraße.



## FAZIT

Die Stadt Coesfeld hat großes Potenzial für eine Fußgängerstadt: Aufgrund der kompakten Stadtstruktur befinden sich sämtliche Ziele in fußläufiger Erreichbarkeit; die weitverzweigte Fußgängerzone einschließlich des Marktplatzes, die Wallanlage entlang der Umflut, der neugestaltete Weg entlang der Berkel und der Schlosspark im Herzen der Stadt stellen wichtige Elemente des Fußwegenetzes und als Funktionsträger der Nahversorgung und -erholung dar; der Jakobsweg sowie zahlreiche weitere Wanderwege bieten einen hohen touristischen Wert.

Dennoch bestehen vor allem im Innenstadtbereich schwerwiegende Defizite für den Fußverkehr, die zum einen der städtebaulichen Struktur, zum anderen aber auch Folgen der autogerechten Stadtplanung sowie der Förderung des Radverkehrs zu Lasten des Fußverkehrs geschuldet sind. Die vorzufindenden Gehwege sind in der Regel zu schmal oder stellenweise gar nicht vorhanden, Fahrbahnen sind stellenweise überdimensioniert (im Verhältnis zum Seitenraum) und Barrierefreiheit (z.B. in Form von Bordsteinabsenkungen und Blindenleitsystemen) ist in weiten Teilen nicht hergestellt.

Empfohlen wird im Wesentlichen:

- die Ausweitung / Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen (Z. 325) im Innenstadtbereich;
- die Ergänzung fehlender Gehwege (in nicht-verkehrsberuhigten Bereichen) und Verbreiterung von Gehwegen (soweit die jeweilige Situation dies ermöglicht);
- die Unterbrechung oder Entschleunigung des innerstädtischen Durchgangsverkehr und Entschärfung des neuralgischen Punktes an der Kreuzung Pumpengasse / Kleine Viehstraße (mittels Umleitung des Verkehrs über Neustraße und Lambertiplatz) bei Sperrung der Pumpengasse für den MIV zwischen Neustraße / Hohe Lucht und Kleine Viehstraße (Ausnahme: Anwohner bis zu Grundstückszufahrten) → siehe Skizze Anlage 1;
- die Ergänzung sicherer Quermöglichkeiten für Fußgänger mittels Zebrastreifen (FGÜ), Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen und die Überprüfung vorhandener Fußgängerüberwege;
- die Herstellung von Barrierefreiheit (im gesamten Stadtgebiet), v.a. durch Bordsteinabsenkungen in Einmündungs- und Kreuzungsbereichen;
- die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (in Straßen mit Tempo 30);
- perspektivisch: die Verlagerung des (Langzeit-)Parkens an den Rand des Innenstadtgebiets in Verbindung mit der Verbesserung des Angebots für den Umweltverbund. Maßnahmen zur Förderung des Fuß-, Radverkehrs und des ÖPNVs dürfen nicht zu Lasten einer anderen umweltfreundlichen Verkehrsart fallen, sondern müssen abgestimmt auf die Reduzierung des MIV abzielen.



## Anlage 2; Skizze zu Fußgängerüberweg zwischen Bahnhofshalle und Bahnsteig

Simulation / Prinzipskizze: Neuer Fußgängerüberweg zwischen Bahnhofshalle und Bahnsteigzugang



### Impressum:

**Autoren:** Patrick Riskowsky (M.Sc. Stadt- und Regionalplanung),  
Bertram Weisshaar (Dipl.-Ing. Landschaftsplanung)

**Fotos:** FUSS e.V., Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar

### Allgemeine Hinweise:

Das Protokoll soll weitestgehend die besprochenen Inhalte und Ergebnisse darstellen, legt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird einheitlich die gewohnte maskuline Form verwendet – es sind dabei stets beide Geschlechter gemeint.

Die hierin verwendeten Fotos wurden von Mitarbeitern des FUSS e.V. zum Zweck der Dokumentation des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)“ aufgenommen und sind nicht weiterzugeben.

Veröffentlicht im September 2019