



Endbericht

Fußverkehrs-Checks NRW 2021

Stadt Krefeld

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



STADT KREFELD
INNOVATIV – KREATIV – WELTOFFEN

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartner Koordinierungsstelle
Rhein-Ruhr
Ulrich Hornig
Telefon: 0209/ 1584171
E-Mail: hornig@vrr.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr
Nordrhein-Westfalen.

Auftragnehmer

Planersocietät

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

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

www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)
Nils Becker, B.Sc. (Bearbeitung)

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
1 Einleitung	6
2 Analyse	7
3 Handlungsfelder	11
3.1 Barrierefreiheit (A)	11
3.2 Querungen (B)	21
3.3 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (C)	29
3.4 Schulwegplanung (D)	36
4 Verstetigung	41
4.1 Umsetzungshorizont	41
4.2 Fördermöglichkeiten	46
4.3 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung	46
4.4 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW	47
4.5 Angebote Zukunftsnetz Mobilität NRW	48
5 Fazit	49
6 Dokumentation	51
6.1 Protokoll der Auftaktveranstaltung am 24.08.2021	51
6.2 Protokoll der 1. Begehung am 16.09.2021	55
6.3 Protokoll der 2. Begehung am 28.09.2021	63
6.4 Protokoll der Abschlussveranstaltung am 03.11.2021	69
7 Quellenverzeichnis	73
8 Maßnahmentabelle	75

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2021.....	6
Abbildung 2: Erreichbarkeit im Fußverkehr in der Krefelder Innenstadt	7
Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr der Uerdinger Innenstadt	9
Abbildung 4: Differenzierte Bordhöhe mit Nullabsenkung und 6 cm Bord.....	12
Abbildung 5: Fehlende barrierefreie Ausstattung von Querungsanlagen inn Krefeld (links) und in Uerdingen (rechts) ..	12
Abbildung 6: Querungsanlage Petersstraße im Bestand (links) und Querungsanlage Von-Brempt-Straße (rechts)	13
Abbildung 7: Modellkasten Gehwegbreiten	15
Abbildung 8: Geringe Gehwegbreiten in der Innenstadt (links) in Uerdingen (rechts)	16
Abbildung 9: Hohe Querneigung Petersstraße (links) Absenkung mit Schrägbord (rechts).....	17
Abbildung 10: Eingeschränkte Gehwegbreite Alte Krefelder Straße (links) und Luisenstraße (rechts).....	17
Abbildung 11: Engstelle Kurfürstenstraße, Uerdingen	19
Abbildung 12: LSA Am Hauptbahnhof, Innenstadt (links) und der Bahnhofstraße, Uerdingen (rechts)	23
Abbildung 13: Verkehrsinsel Ostwall, Bestand (links) und der LSA Ostwall, Visualisierung (rechts)	24
Abbildung 14: Schwertstraße, Bestand (links) und FGÜ Schwertstraße, Visualisierung (rechts).....	25
Abbildung 15: Alte Krefelder Straße, Bestand (links) und Doppelbord, Markierung, Visualisierung (rechts).....	26
Abbildung 16: Mariannenstraße, Innenstadt (links) und Joseph-Görres-Straße, Uerdingen (rechts).....	27
Abbildung 17: Beispiele eines vorgezogenen Seitenraums auf gerader Strecke (links) und im Kurvenbereich (rechts) in Dortmund	28
Abbildung 18: Gastronomie und Radabstellanlagen auf Parkplätzen (links); "Parking Day" (rechts).....	30
Abbildung 19: Holzstuhl mit Rückenlehnen (links), Sitzpoller (mitte) und Bank um eine Baumscheibe (rechts).....	31
Abbildung 20: Spielelemente.....	32
Abbildung 21: Temporäre Straßenraumnutzung, Parklets (links) und Radabstellanlagen (rechts)	34
Abbildung 22: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg	36
Abbildung 23: Haltepunkt eines Laufbusses	38
Abbildung 24: Schulwegmarkierung auf dem Gehweg und an Querungsstellen in Schwerte	39
Abbildung 25: Verortung der Maßnahmenempfehlungen, Innenstadt.....	43
Abbildung 26: Verortung der Maßnahmenempfehlungen, Uerdingen	45
Abbildung 27: Fußverkehrsförderung	49
Abbildung 28: Frau Dr. Molenda begrüßt die Teilnehmenden in Namen des Zukunftsnetz	52
Abbildung 29: Frau Foltys-Banning und die Teilnehmenden am Willy-Brandt-Platz	56
Abbildung 30: Begehungsrouten in der Innenstadt Krefelds	56
Abbildung 31: Kreuzungsbereich Am Hauptbahnhof / Kölner Straße	57
Abbildung 32: Außengastronomie in der Neusser Straße	58
Abbildung 33: Schmale Gehwege in der Petersstraße	59
Abbildung 34: Gruppe der Teilnehmenden auf dem Ostwall	60
Abbildung 35: Piktogramm für Kinder im Umfeld der Mariannenschule	61
Abbildung 36: Teilnehmende der Begehung am Hauptbahnhof Krefeld	62
Abbildung 37: Begehungsrouten in Uerdingen	63
Abbildung 38: Teilnehmende an der S-Bahnhaltestelle	64
Abbildung 39: FGÜ über die Vom-Brempt-Straße und Verengung des Gehwegs der Kurfürstenstraße.....	65
Abbildung 40: FGÜ Am Röttgen	66
Abbildung 41: Beispielhafte Gehwegnase aus Sprühkreide in der Nähe der Paul-Gerhardt-Schule	67

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmenempfehlungen, Innenstadt	42
Tabelle 2: Umsetzungshorizont der Maßnahmenempfehlungen Uerdingen	44

Abkürzungsverzeichnis

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

1 Einleitung

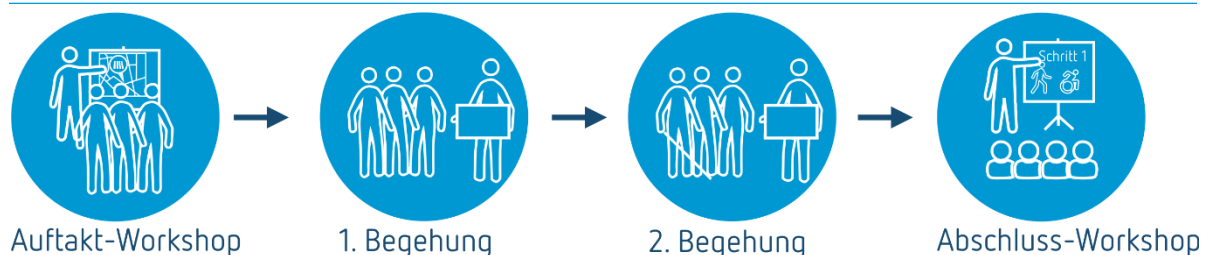
Gehen ist die ursprünglichste Form der Fortbewegung: Einfach, umwelt- und sozialverträglich, zudem gesund. Die fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßen und Plätzen ist eine wichtige Voraussetzung, um die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Sicherheit für alle Menschen in

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

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

So konnte sich aus 41 Bewerbenden Krefeld als eine von zwölf geförderten Kommunen durchsetzen. In Begleitung der Planersocietät hat Krefeld den Schwerpunkt in der Innenstadt und dem Stadtteil Uerdingen auf die Barrierefreiheit, das sichere Queren und die Aufenthaltsqualität gelegt. Gemeinsam wurde im Rahmen von vier Vor-Ort-Terminen eine Bestandsanalyse sowie vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt. Vorab legte die Verwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro die Schwerpunkträume fest und bereiteten den Fußverkehrs-Check vor. Während des öffentlichen Auftakt-Workshops am 24.08.2021 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben und gemeinsam mit den 27 Teilnehmenden Problempunkte und mögliche Routen für die Begehungen diskutiert. Anschließend fanden am 16. September sowie am 28. September 2021 die Begehungen in der Krefelder Innenstadt und im Stadtteil Uerdingen statt. Die eruierten Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in dem öffentlichen Abschluss-Workshop am 03. November gemeinsam mit den 30 Teilnehmenden diskutiert.

Abbildung 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2021



Quelle: Planersocietät

Ziel des Fußverkehrs-Checks in Krefeld ist es, sichere und attraktive Fußverbindungen zu schaffen. Die Fußverkehrs-Checks sollen zugleich ein Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs bei Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit schaffen. Zudem sollten sie auch die Belange von Mobilitäts- und Seheingeschränkten als besonders sensible Gruppen in den Fokus rücken. Das wurde zum Beispiel bei der Wahl der Routen und dem geladenen Teilnehmerkreis besonders berücksichtigt.

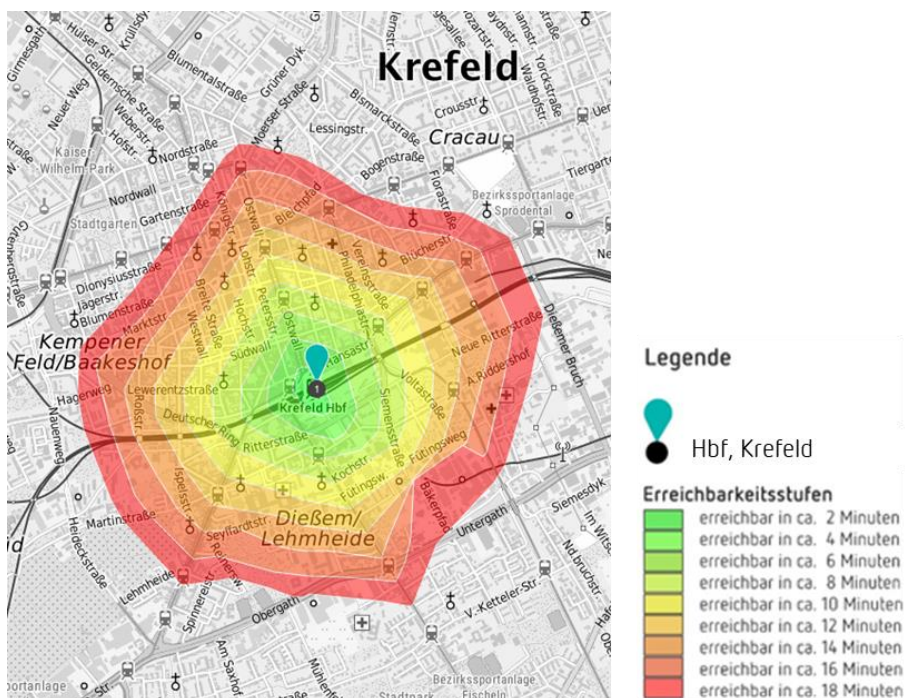
2 Analyse

Die Krefelder Innenstadt und der Stadtteil Uerdingen standen im Fokus des Fußverkehrs-Checks. Die Innenstadt ist einer der bevölkerungsstärksten Stadtteile Krefelds, verfügt über ein Geflecht an Infrastrukturen, Wohngebieten und Gewerbe. Der Stadtteil Uerdingen gehört ebenso zu den größeren Stadtteilen und liegt rund 5 Kilometer östlich des Stadtzentrums und

besitzt im Norden das größte Industrie- und Gewerbegebiet der Stadt. Aufgrund seiner früheren Eigenständigkeit besitzt er, gemessen an seiner Größe, verhältnismäßig viele städtische Einrichtungen wie Schulen, ein Krankenhaus, Einzelhandelsgeschäfte und Nahversorger, Gastronomie und einen Wochenmarkt sowie den Sitz der Stadtverwaltung.

Der Modal-Split der Stadt Krefeld spiegelt die Notwendigkeit der Fußverkehrsförderung zu Teilen wider. In Nordrhein-Westfalen werden 22 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt, in Krefeld sind es lediglich 15 % (Stand 2017). Das Potenzial der kurzen Wege, die einfach zu Fuß zu bewältigen sind, ist gegeben. Wege im Binnenverkehr Krefelds mit einer Länge von bis zu 1 km werden bereits zu 62 % zu Fuß zurückgelegt. Hingegen werden Wege von bis zu 2 km nur noch zu 26 % zu Fuß bewältigt.

Abbildung 2: Erreichbarkeit im Fußverkehr in der Krefelder Innenstadt



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

Den Fußverkehr-Check sieht Krefeld als Anstoß, den Fußverkehr nachhaltig zu fördern und eine Sensibilisierung für zu Fuß Gehende bei den Bürgerinnen und Bürgern sowie der Verwaltung und Politik zu erzielen (vgl. Mobilitätsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten 2017; Stadt Krefeld 2017).

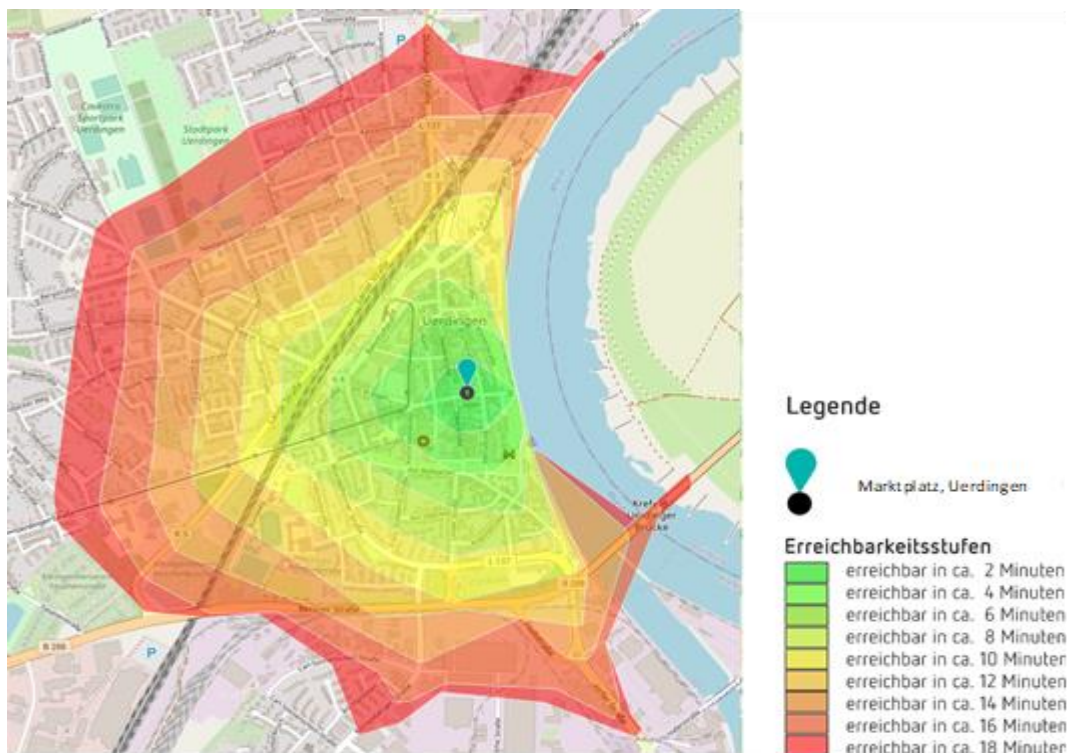
Die Innenstadt besitzt aufgrund der flachen Topographie und der kompakten Siedlungsstruktur gute Voraussetzungen für den Fußverkehr. Die in Abbildung 2 dargestellten Isochronen lassen gut erkennen, dass innerhalb von wenigen Minuten viele Ziele im Stadtteil fußläufig zu erreichen sind. Eine Gehminute entspricht dabei durchschnittlich ungefähr 90m, abhängig von der Personengruppe. Die Fußgängerzone, die Schulen, das Seniorenheim und der Hauptbahnhof als Quelle und Ziel von Verkehren liegen in fußläufiger Nähe zueinander. Deutlich wird auch, dass besonders eigenständige Fußwege die Erreichbarkeit wesentlich verbessern können.

Insgesamt wird ein dichtes Netz aus Gehwegen und eigenständigen Fußwegen angeboten, wobei die Flächen des Fußverkehrs im Bestand teils eng sind. Insbesondere die Parallelstraßen zur Fußgängerzone sowie die Wegeverbindungen über den Ostwall zeigen Einschränkungen der Barrierefreiheit durch fehlende oder unzureichend dimensionierte Gehwegbreiten sowie fehlenden Querungshilfen und Absenkungen und taktile Elemente. Bei der Begehung sind außerdem starke Querneigungen, Stolperfallen und für zu Fuß Gehende unfreundliche Warte- und Grünzeiten sowie eine mangelhafte barrierefreie Gestaltung in den Wohnstraßen negativ aufgefallen. Häufig sind auch Lichtsignalanlagen nicht nach barrierefreien Standards ausgebaut.

Die Aufenthaltsqualität variiert in den unterschiedlichen Räumen zum Teil sehr. Verbesserungswürdig sind in dieser Hinsicht u.a. kleine Platzflächen innerhalb des Stadtgebiets sowie die Grünfläche südlich des Hauptbahnhofs. Mit dem städtebaulichen Wettbewerb „Neubau Mobilitäts-Hub 4.0 und Neugestaltung Willy-Brandt-Platz in Krefeld“ liegen Planungen für diesen Bereich bereits vor, die auch Belange der Fußverkehrsförderung und Verweilqualität berücksichtigen. Der Ostwall bietet großes Potential für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität, welche besonders durch die Stärkung des Fußverkehrs erreicht werden kann. Diese Bereiche und ihre Wegeverbindungen sind aufgrund der fußläufigen Nähe zum Bahnhof sowie der zentralen Lage besonders an die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden anzupassen. Auch kritisch zu betrachten sind die Wegeverbindungen von Einrichtungen wie Schulen und Seniorenheimen. So kommt es beispielweise an der Schwertstraße oder der Mariannenstraße, welche stark von den Schülerinnen und Schülern sowie der Anwohnerinnen und Anwohnern der Wohngebiete frequentiert werden, zu Problemen zwischen dem Fuß - und Kfz-Verkehr (ruhend wie fließend). Auf der Petersstraße werden aufgrund der geringen Breite der Wege, Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden sowie Rad- und Kfz-Fahrenden sichtbar.

Auch Uerdingen als weiterer untersuchter Stadtteil bringt aufgrund der flachen Topographie und der kompakten Siedlungsstruktur gute Voraussetzungen für den Fußverkehr mit sich. Neben großen Anteilen von Wohngebieten stellt Uerdingen den zentralen Anlaufpunkt für wichtige infrastrukturelle Einrichtungen und zentrale Funktionen wie auch die Bezirksverwaltungsstelle als Sitz der Stadtverwaltung dar. Die in Abbildung 3 dargestellten Isochronen lassen erkennen, dass innerhalb von wenigen Minuten alle Ziele im Stadtteil fußläufig zu erreichen sind. Auch die Distanz zwischen Bahnhof und dem Marktplatz ist mit ca. 7 min als fußläufig einzuschätzen, wenngleich die Barrierewirkung der Straßenbahn für den Fußverkehr deutlich wird. Vom Bahnhof aus sind mit dem Zug und mit den Buslinien wichtige Ziele wie das Stadtzentrum, weitere Stadtteile sowie die Kernstadt Krefeld zu erreichen.

Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr der Uerdinger Innenstadt



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

Insgesamt wird auch hier ein dichtes Netz aus Gehwegen und eigenständigen Fußwegen angeboten, wobei die Flächen des Fußverkehrs im Bestand teils eng sind und häufig nicht die ausreichende Dimensionierung bieten, die hinsichtlich der Bedürfnisse der unterschiedlichen Zielgruppen notwendig wären. Der Marktplatz und die Alte Krefelder Straße im östlichen Bereich weisen einen hohen Geschäftsbesatz auf und zeichnen sich durch ihren historischen Gebäudebestand aus. Deutlich wird jedoch, dass durch die bereits erwähnten geringen Gehwegbreiten und das zusätzliche Fehlen von Absenkungen und taktilen Elementen an Querungsanlagen, ein Gefühl des Flanierens eingeschränkt wird. Durch Aufsteller und Straßenlaternen wird der ohnehin geringe Gehweg noch weiter eingeschränkt und es kommt zu Konfliktsituationen zwischen dem fließenden Kfz-Verkehr und dem Fußverkehr. Im Geschäftsbereich, der Niederstraße, ist die Aufenthaltsqualität verbesserungswürdig. Hier fehlen konsumfreie Sitzmöglichkeiten sowie Grünelemente, die einen attraktiven Raum schaffen. Positiv anzumerken ist, dass die Haltestellen am Bahnhof Uerdingen bereits mit taktilen Elementen ausgestattet sind. Die Verbindung in das Stadtzentrum erfolgt größtenteils über die Kurfürstenstraße.

Hier sind jedoch Gehwegbreiten für mobilitätseingeschränkte Personen nicht umsetzbar, sodass langfristig alternative Routen gefunden werden müssen.

An der Paul-Gerhardt-Schule herrscht ein hoher Bring- und Holverkehr. Die zur Schule führenden Straßen werden stark vom Kfz-Verkehr als auch dem Schulverkehr mit dem Rad oder zu Fuß genutzt. Positiv anzumerken ist, dass im Umfeld der Schule abschnittsweise Tempo 30 gilt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sollte zusätzlich über den Bau von vorgezogenen Seitenräumen nachgedacht werden. Durch den hohen Anteil des ruhenden Verkehrs und des beidseitigen Parkens fehlen hier oftmals die Sichtbeziehungen zwischen Schülerinnen und Schülern sowie Kfz-Fahrenden. Diese sollten zur Sicherheit des Schülerverkehrs flächendeckend eingeführt werden. Zu morgendlichen Stoßzeit kommt es zusätzlich zu einem hohen Kfz-Aufkommen durch Bringverkehre. Dabei entstehen unsichere Situationen durch nicht ordnungsgemäß haltende Fahrzeuge, enge Fahrwege und Rückstaus in Querungsbereichen. Mit dem Einführen von Elternhaltestellen kann diesem Problem entgegengewirkt werden.

3 Handlungsfelder

Die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmvorschläge sind das Ergebnis der vier partizipativen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks NRW 2021 in Krefeld. Auf Grundlage der Diskussionen und Anregungen während der Workshops und der Begehungen sowie planerischer Rückschlüsse aus den gewonnenen Eindrücken, wurden die folgenden Maßnahmvorschläge formuliert und in Handlungsfelder unterteilt. Diese Handlungsfelder konnten herausgearbeitet werden: Barrierefreiheit, Querungen, Aufenthaltsqualität und Schulverkehre. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmvorschläge stellvertretend für das gesamte Stadtgebiet stehen und auch auf gleichartige Situationen in anderen Stadtbereichen übertragbar sind.

3.1 Barrierefreiheit (A)

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

Querverkehr

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

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

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

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

Abbildung 4: Differenzierte Bordhöhe mit Nullabsenkung und 6 cm Bord



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

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

Abbildung 5: Fehlende barrierefreie Ausstattung von Querungsanlagen in Krefeld (links) und in Uerdingen (rechts)



Quelle: Planersocietät

Bei Lichtsignalanlagen ist darüber hinaus, neben der taktilen Komponente, die Ausstattung mit einem akustischen Signalgeber im Sinne des sogenannten „Zwei-Sinne-Prinzips“ weiterzuerfolgen. Das Prinzip sieht vor, dass mindestens zwei Sinne (visuell, taktil, akustisch) angesprochen werden, um die barrierefreie Gestaltung möglichst umfassend und auf alle Zielgruppen abzustimmen. Akustische Signalgeber sind bereits an einigen Stellen an Hauptverkehrsstraßen im Krefelder Stadtgebiet zu finden, fehlen jedoch mancherorts, wie beispielsweise an der HansasträÙe und am Hauptbahnhof in der Innenstadt.

Abbildung 6: Querungsanlage Petersstraße im Bestand (links) und Querungsanlage Von-Brempt-StraÙe (rechts)



Quelle: Planersocietät

Die Querungsstelle auf der Petersstraße auf Höhe der HansasträÙe suggeriert eine sichere Möglichkeit zum Überqueren der StraÙe. Jedoch besteht nur einseitig auf dem westlichen Gehweg ein qualitativer Ausbau der Querungsanlage. In der Gehspur der sehingeschränkten Personen fehlen auf dem östlichen Gehweg eine differenzierte Bordhöhe sowie taktile Leitelemente, sodass diese keine Tastkante finden können. Die Gehspur von Personen die auf Rollen angewiesen sind, wird durch Poller beschränkt, sodass diese gezwungen sind in die Gehspur der sehingeschränkten Personen auszuweichen. Um die Sicherheit zu erhöhen, sollten die Poller entfernt oder in der Breite versetzt und kontrastierend gestaltet werden. Zusätzlich sollte ein differenzierter Ausbau des östlichen Gehwegs erfolgen. Aufgrund der hohen Fußverkehrsfrequenz durch die ansässigen Seniorenheime und den schlecht einsehbaren Kurvenbereich, sollte auch die Möglichkeit zur Einrichtung eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) geprüft werden.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch an der Von-Brempt-StraÙe in Uerdingen. Die Querungsstellen mit fehlender differenzierter Bordhöhen sind nicht in der Flucht des FGÜ angeordnet und durch eine StraÙenlaterne eingeschränkt. Auch hier sollte, um eine barrierefreie Querung zu ermöglichen, der FGÜ versetzt und mit einem Doppelbord ausgestattet werden.

Weitere Schwachstellen fanden sich bei der Begehung in der Krefelder Innenstadt v.a. am Süd- und Ostwall (mangelhafte Bodenindikatoren, keine akustischen Zusatzeinrichtungen, keine ausreichend differenzierte Borde z. B. bei der Querung die auf den Grünbereich führt). Daneben ist auch die Mittelinsel auf der Grünachse (Ostwall/Dreikönigenstraße) zu nennen.

Grundsätzlich sollte versucht werden eine Prioritätenliste zu erstellen, anhand derer die Querungen nach aktuellem Standard sukzessive umgebaut werden. Eine mögliche Priorisierung der Verbesserung

an bestehenden Querungsstellen könnten anhand von Indikatoren, wie Bedeutung der Straße im Verkehrsnetz (Hauptverkehrsstraße etc.), Typ der Querungsanlage (zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden; Querungsanlage mit Fußgängervorrang; Querungsanlage ohne Fußgängervorrang) und ggf. die Bedeutung im Wegenetz von zu Fuß Gehenden², und Umfeldnutzung (z.B. Einkaufsgelegenheiten, Schule etc.) beinhalten. Darüber hinaus sind unbedingt anstehende Vorhaben zu berücksichtigen, um bei Neubaumaßnahmen einen barrierefreien Ausbau mit einzuplanen. Solche Stellen sind systematisch zu identifizieren und aufzulösen. Insbesondere neu geschaffene Querungsstellen sollten barrierefrei ausgebaut werden.

Längsverkehr

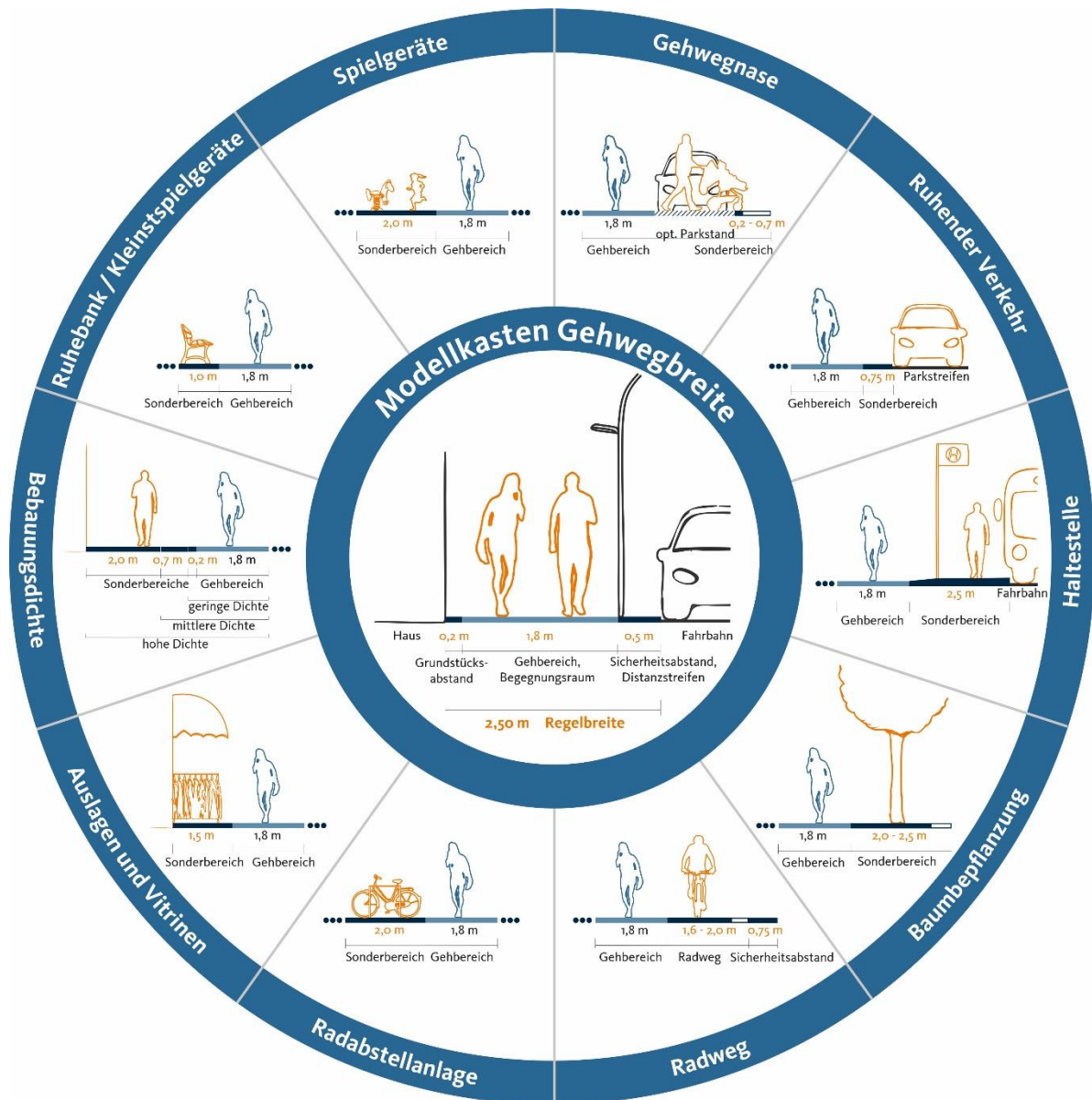
Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren **Gehwegbreiten**. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern, Verkehrsschildern oder Straßenlaternen, zusätzlich eingeengt. Es sollte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

Abbildung 7 gibt einen Überblick über die Regelbreiten von Gehwegen nach unterschiedlichen Anforderungen. So sollen sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden. Daraus ergibt sich eine Seitenraumbreite von 2,50 m. Eine nutzbare Mindestbreite als Bewegungsraum zweier sich begegnender zu Fuß Gehender liegt demnach bei mindestens 1,80 m. Eine Mindestbreite insofern, da die verschiedenen Zielgruppen im Fußverkehr einen unterschiedlichen Raumbedarf haben. So benötigen Rollstuhlfahrende oder Personen mit Rollator mehr Platz in Form der nutzbaren Gehwegbreite, um sich begegnen zu können. Für gemeinsam geführte Wege von Fuß- und Radverkehr wird hingegen eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 2,50 m veranschlagt. Hinzu kommt ein Abstand von 0,2 m zur Hauswand, bei niedrigen Einfriedungen kann dieser in Ausnahmefällen entfallen. Zur Fahrbahnseite ist ein Sicherheitsabstand von 0,5 m einzurichten, der bei geringem Schwerlastverkehrsaufkommen auch mit 0,3 m angelegt werden kann. Bei einer hohen Fußgängerfrequenz, Bebauungsdichte oder Geschäftsnutzung empfiehlt sich eine Gehgasse von über 2,50 m. Dieser Raum bezieht sich jedoch rein auf den fließenden Fußverkehr. Für vertikale Elemente wie Laternenmaste, Baumscheiben, Verkaufsauslagen oder Sitzgelegenheiten im Seitenraum sind Zusatzbreiten zu veranschlagen, die auf die Regelbreite zu addieren sind (vgl. EFA 2002: 16). Diese Anforderungen und Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden bauen auf

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

der Grundlage der Regelwerke EFA und RASt der FGSV auf. Auch die Oberflächenqualität der Gehwege ist von großer Bedeutung. Eine sichere und komfortable Fortbewegung ist durch eine ebene Oberfläche, ohne Kanten und Löcher, sicherzustellen.

Abbildung 7: Modellkasten Gehwegbreiten



Quelle: Planersocietät

Die Gehwege im Untersuchungsgebiet in Krefeld sind oftmals unterdimensioniert und weisen an vielen Stellen nicht die erforderliche Regelbreite auf. Der nur begrenzt zur Verfügung stehende Straßenraum, häufig bedingt durch seine historische Entwicklung, lässt oftmals keine größeren Gehwegbreiten zu. Die Regelbreite kann in diesen Fällen nur als Orientierung dienen, falls sich durch Straßenumbauten neue Chancen für den Fußverkehr ergeben. Bei Neuplanungen sind die von der EFA genannten Maße zu beachten. In Krefeld ergeben sich bspw. im Verlauf der Petersstraße in der Innenstadt und der Alten Krefelder Straße in Uerdingen mehrere Engstellen, die besonders für Personen mit Rollstuhl, Rollator

oder Kinderwagen kaum oder nicht auf dem Gehweg zu passieren sind. Sie bedürfen kurzfristig einer verbesserten Sicherung. Eine Verbesserung kann zum einen durch regelmäßige Querungsmöglichkeiten erfolgen. Engstellen ließen sich aber auch durch eine Nullabsenkung gemeinsam mit Begrenzungspfosten besser sichern. So ist einerseits ein Ausweichen auf die Fahrbahn problemlos möglich und andererseits sichergestellt, dass Fahrzeuge den Gehweg nicht überfahren und nach Möglichkeit einen gewissen Sicherheitsabstand einhalten. Wichtig ist zudem, durch Beschilderung an geeigneter Stelle auf Engstellen hinzuweisen und entsprechende Umwege zu empfehlen. Dies ist für Ortsunkundige eine besondere Hilfe. Sie können zudem die Gefahren tendenziell schlechter einschätzen.

Beispiele für eine Unterdimensionierung findet man in der Petersstraße in der Innenstadt, aber auch an der Alten Krefelder Straße in Uerdingen (vgl. Abb. 8).

Abbildung 8: Geringe Gehwegbreiten in der Innenstadt (links) in Uerdingen (rechts)



Quelle: Planersocietät

Die Petersstraße zeigt aber auch, dass durch eine Neuverteilung des Straßenraums in einigen Fällen mehr Platz für den Fußverkehr eingeräumt werden kann. So ist im Abschnitt zwischen dem Südwall und der Stephanstraße eine Wegnahme der Parkbucht denkbar. Der gewonnene Raum könnte dem Gehweg zugeschlagen werden, bauliche Änderungen wären vorzunehmen. Eine Aufwertung könnte zudem auch durch das Aufstellen von Pflanzkübeln erzielt werden. Das gleiche Bild zeigt sich in der Alten Krefelder Straße in Uerdingen. Auch hier könnte durch die Wegnahme von Stellplätzen der Gehweg verbreitert werden bzw. Schrägborde zum barrierefreien Verlassen der Gehwege installiert werden. Langfristig sollte jedoch über eine ganzheitliche Umgestaltung des Straßenraums nachgedacht werden (vgl. Kapitel 3.3).

Eine weitere Einschränkung in der Barrierefreiheit besteht durch Querneigungen und Absenkungen an Grundstückszufahrten auf den Gehwegen. Diese sollten von zu Fuß Gehenden nicht wahrnehmbar sein. Vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl oder mit Rollator, erschweren starke Querneigungen und Gehwegabsenkungen an Grundstückseinfahrten die Mobilität immens und schränken sie ein. Im Rahmen der Begehungen wurden diese insbesondere entlang der Petersstraße als problematisch empfunden. Hier sollte die Maßgabe gelten, bei Umgestaltungen eine Aufhebung der Querneigung anzustreben. Querneigungen sollten im Sinne der Barrierefreiheit maximal 2 % betragen. Durch bauliche Anpassungen lassen sich diese reduzieren.

Abbildung 9: Hohe Querneigung Petersstraße (links) Absenkung mit Schrägbord (rechts)



Quelle: Planersocietät

Der Einsatz von Schrägbordsteinen kann die Absenkungen an Grundstückseinfahrten zudem auf ein fußgängerverträgliches Niveau reduzieren. Die baulichen Anpassungen werden in der Regel nicht kurzfristig erfolgen können, sollten jedoch bei Umbauten Berücksichtigung finden und sukzessive im Stadtgebiet erfolgen. An besonders kritischen Engstellen sollte auch kurzfristig eine Lösung in Betracht gezogen werden, da hier die Gefahr, die von Querneigungen ausgeht, nochmals verstärkt ist. So kann in der Petersstraße kurzfristig über die Beseitigung der Querneigungen nachgedacht werden, bis eine tiefergehende Planung für den gesamten Planungsbereich Petersstraße abgeschlossen ist.

Weitere Einschränkungen im Fußverkehr können durch Barrieren in der Gehgasse entstehen. Häufig kommt es zu Nutzungskonflikten im Straßenraum, da dieser begrenzt ist und zugleich verschiedene Zielgruppen, Nutzungen und Verkehrsarten unterbringen muss. Engstellen für zu Fuß Gehende treten aus unterschiedlichen Gründen vielfach auf. Das zu Fuß Gehen wird attraktiver, wenn die Gehgasse nicht erst gesucht werden muss und konfliktfrei an anderen zu Fuß Gehenden vorbeigegangen werden kann. Aufgenommen wurden Situationen, in denen die nutzbare Gehwegbreite durch Hindernisse oder Barrieren eingeengt werden. Solche Einschränkungen können durch schlecht positionierte Straßenschilder, Stadtmobiliar, Baumscheiben bzw. Beete oder Stellplätze im öffentlichen Raum erzeugt werden. Überdies treten aufgrund von Verkaufs- /Kundenstoppn, Geschäftsauslagen, Mülltonnen oder Bestuhlung Engstellen auf, die ein komfortables Gehen einschränken.

Abbildung 10: Eingeschränkte Gehwegbreite Alte Krefelder Straße (links) und Luisenstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Auch in der Innenstadt lässt sich eine Vielzahl von Stellen ausfindig machen, an denen die Gehgasse Behinderungen aufweist. Insbesondere durch temporäre Hindernisse wie Aufsteller, Bestuhlung und Mülltonnen wie beispielweise an der Luisenstraße (vgl. Abb. 10).

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

Im Falle der Mülltonnen wird das Einrichten einer multifunktionalen Aufstellfläche empfohlen. Durch den Ersatz von wenigen Stellplätzen können so die temporären Barrieren vom Gehweg entfernt werden. Als kurzfristige Maßnahme bietet es sich an, festinstallierte Hindernisse durch kontrastreiche Markierungen für sehingeschränkte Personen wahrnehmbarer zu gestalten.

Die Gehwegoberflächen sind ebenfalls entscheidendes Kriterium für eine komfortable Fortbewegung mit geringem Kraftaufwand, insbesondere in Bezug auf die Berollbarkeit. In Krefeld bestehen die Oberflächen teilweise aus Asphalt, teilweise auch aus Pflastersteinen. Asphalt ist im Sinne der Berollbarkeit grundsätzlich gut geeignet (DIN 18040-3). An zahlreichen Stellen wirken sich Schäden im Belag jedoch negativ auf den Rollkomfort aus oder erhöhen die Sturzgefahr (z.B. Dreikönigenstraße). Die verwendeten Pflastersteine bspw. am Marktplatz in Uerdingen gelten als barrierearm, jedoch sollten Fugenspalten so gering wie möglich gehalten werden, um einen guten Rollkomfort zu ermöglichen. Als ungeeignet gelten hingegen lose/aufgeschüttete, runde, krumme oder geschliffene Beläge. Zu vermeiden sind hierbei Fugenspalten von mehr als 2 cm sowie Beulen und Dellen von mehr als 2 cm auf einer Länge von mehr als 4 m (DIN 18040-3).

Exkurs: Barrierefreies Fußwegeleitsystem

Bei der Konzeption eines barrierefreien Fußgängerleitsystems soll es weniger darum gehen Besuchern die Stadt zu öffnen, sondern darum, möglichst kurze Wegeverbindungen festzulegen, die es mobilitätseingeschränkten Personen möglich machen, eine räumliche Orientierung über den Standort zu erhalten. Weiterhin sollen barrierefreie Routen aufgezeigt und Wege zu den wichtigen Zielpunkten angeboten werden. Grundsätzlich sollte das Leitsystem intuitiv, selbständig sowie über das Zwei-Sinne-Prinzip erfassbar sein.

Um eine einwandfreie Orientierung, insbesondere für beeinträchtigte Nutzer und Nutzerinnen zu garantieren, müssen jeweils barrierefreie und nicht-barrierefreie Routenabschnitt gekennzeichnet werden. Barrierefreie Routen für Menschen mit Gehbehinderung, Menschen mit Sehbehinderung und Rollstuhlfahrer können beispielsweise zur Kennzeichnung das Piktogramm „Rollstuhlgeeigneter Weg“ er-

halten. Dies kann sowohl im Straßenraum als auch auf Karten an Infostelen verortet werden. Die Piktogrammpalette kann dabei beliebig erweitert werden (z.B. barrierefreie ÖPNV-Haltestelle, ausreichende Gehwegbreite, Treppen, Steigungen etc.), jedoch sollte die Prämisse „Keep it short and simple“ verfolgt werden.³

Ein Anwendungsbeispiel stellt die Situation im Bereich des Übergangs von der Straße „Am Bahnhofplatz“ zur Kurfürstenstraße in Uerdingen dar (s. Abb. 11). Die Wegeführung am Bahnhof und der Straßenbahnhaltestelle Uerdingen vermittelt, dass die Anbindung zur Fußgängerzone über die Kurfürstenstraße erfolgt. Jedoch endet die direkte Wegeverbindung in einer Engstelle. Hier schränken die Hauseinfriedung sowie das Schutzgitter, aufgrund der Straßenbahnlinie, die Gehwegbreite stark ein. Ein Vorbeikommen von auf Rollen angewiesene Personen ist kaum bis unmöglich. Im weiteren Verlauf der Kurfürstenstraße verfügt diese nicht über die ausreichende Gehwegbreiten für einen konfliktfreien Begegnungsverkehr von zu Fuß Gehenden. Eine kurzfristige Straßenraumumgestaltung ist an dieser Stelle nicht möglich. Hier bietet es sich an, bereits am Bahnhof Uerdingen, eine barrierefreie Alternativroute auszuschildern, die beispielsweise über die nördliche Querungsstelle der Bahnhofstraße bis zur Niederstraße führt.

Abbildung 11: Engstelle Kurfürstenstraße, Uerdingen



Quelle: Planersocietät

Weitere Handlungsschwerpunkte

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

Weiterer Handlungsbedarf besteht an folgenden Stellen in Krefeld-Innenstadt:

- **Längsverkehr Ostwall, Innenstadt:** Der Ostwall stellt die zentrale Nord-Süd-Verbindung in der Krefelder Kernstadt dar. An den Kreuzungspunkten mit den Nebenstraßen fehlen teilw. barrierefreie Querungsmöglichkeiten. Hier sollten die Straßen auf die Installation von Doppelquerung mit Nullabsenkung und Bordhöhe 6cm geprüft werden. Wo dies nicht möglich ist, sollten Kompromisslösungen angestrebt werden.

³ Das Land Rheinland-Pfalz verfügt mit seinen „Leitfaden barrierefreie touristische Fußwegeleitsysteme in Rheinland-Pfalz“ bereits über eine beispielhafte Grundlage.

- **Östliche Hansastrasse, Innenstadt:** Die LSA auf der östlichen Hansastrasse, Höhe Luisenstraße, ist nicht barrierefrei ausgebaut. Ein Ausbau mit Doppelbord sowie barrierefreien Ampeltastern und akustischen Signalgebern sollte hier erfolgen.
- **Alte Linner Straße/ Neue Linner Straße, Innenstadt:** Ähnlich wie in vielen Wohnstraßen des Krefelder Stadtgebiets fehlen hier qualitative Querungsmöglichkeiten (Nullabsenkung und Bordhöhe 6cm). Hier sollte die Installation von Doppelquerung mit Nullabsenkung und Bordhöhe 6cm geprüft werden. Wo dies nicht möglich ist, sollten Kompromisslösungen angestrebt werden.
- **Fußgängerzone (Hansastrasse), Innenstadt:** Heckengrün überragt in diesem Bereich das taktile Richtungsfeld und schränkt die Nutzbarkeit für sehingeschränkte Personen ein. Kurzfristig kann ein Grünschnitt oder Versetzen der Pflanzkübel die ursprüngliche Nutzbarkeit wiederherstellen. Kundenstopper und Außenbestuhlung ragen häufig in die Gehgasse und behindern so den Fußverkehr. Es sollte das Gespräch mit den Geschäftstreibenden gesucht werden, um einen Kompromiss bezüglich der freizuhaltenen Flächen zu erzielen. Sollte keine Einigung möglich sein, ist der Erlass einer Satzung denkbar.
- **Grünfläche südlich des Hauptbahnhofs, Innenstadt:** Die Wegeverbindung erfüllt aufgrund der wassergebundenen Oberfläche bisher nicht die Anforderungen der Barrierefreiheit. Hier wäre eine (Teil-)Asphaltierung denkbar, so dass Wurzelschäden möglichst unterbunden werden. Zudem ist der Weg bisher nicht beleuchtet und schränkt daher die Nutzbarkeit bei Dunkelheit ein. Die Installation von Laternenmasten sollte geprüft werden. Weiterhin sollte über das Aufstellen von Stadtmobiliar nachgedacht werden, um einen attraktiven (Warte-)Raum für die geplante Mobilstation rückwärtig des Hauptbahnhofes zu schaffen. Die Grünfläche liegt innerhalb des Wettbewerbsgebiets „Neubau Mobilitäts-Hub 4.0 und Neugestaltung Willy-Brandt-Platz in Krefeld“. Eine geänderte Planung liegt bereits vor.
- **Knotenpunkt nördlicher Hauptbahnhof:** Ausbau der Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen und taktilen Leitelementen nach aktuellen Standards. Weiterhin ein Versetzen oder Entfernen der steinernen Sitzelemente am nördlichen Platz (Duchwegung zur Ampel freihalten).
- **Platz vor dem Hansahaus/Westliche Querungsstelle Ostwall/Am Hauptbahnhof:** Korrektur des taktilen Leitsystems um den Lichtmast. Weiterhin Ersetzen des Aufmerksamkeitsfeldes (Noppen) am Kreuzungspunkt mit Wendehammer durch Sperrfeld (Rippen)

Weiterer Handlungsbedarf besteht an folgenden Stellen in Krefeld-Uerdingen:

- **Alte Krefelder Straße (Bereich Marktplatz), Uerdingen:** Der Gehweg auf der südlichen Seite ist relativ gering dimensioniert. Zudem verfügt dieser über keine Bordsteinabsenkungen.

Aufgrund der Nähe zum Markt und Stadtteilzentrum kommt es zu einer erhöhten Frequentierung. Jedoch ist ein komfortables Begegnen vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen aufgrund der vorhandenen Gehwegbreite nicht möglich. Zugunsten des Fußverkehrs sollte der Gehweg verbreitert werden. Aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts sollte langfristig über die Umgestaltung zu einer Begegnungszone mit niveaugleichem Ausbau und Markierung von Parkplätzen nachgedacht werden.

- **Am Röttgen (Bushaltestelle), Uerdingen:** Die Bushaltestelle ist derzeit nicht barrierefrei ausgestattet. Die Nachrüstung eines Busbords mit Bodenindikatoren zum taktilen Auffinden ist daher vorzunehmen. Für einen qualitativen Ausbau sollten weiterhin Sitzmöglichkeiten und Wartehäuser aufgestellt werden.
- **AugustasträÙe (Bushaltestelle), Uerdingen:** Die Bushaltestelle ist derzeit noch nicht barrierefrei ausgestattet. Eine Nachrüstung mit Bodenindikatoren zum taktilen Auffinden ist daher vorzunehmen. Für einen qualitativen Ausbau sollten weiterhin Sitzmöglichkeiten und Wartehäuser aufgestellt werden.
- **Niederstraße, Uerdingen:** Die Niederstraße bildet die Fußgängerzone und das Stadtteilzentrum in Uerdingen ab. Hier fehlen teilw. taktile Leitelemente. Diese sollten langfristig installiert werden, um auch sehingeschränkten Personen ein attraktives Wegenetz bereitzustellen.
- **KurfürstenstraÙen, Uerdingen:** Entlang der Kurfürstenstraße gibt es eine Vielzahl an Querungsstellen, die nur über eine Nullabsenkung verfügen. Aufgrund der Nähe zum Krankenhaus und der umliegenden Wohngebiete sollte die zusätzliche Installation einer Tastkante geprüft werden.

3.2 Querungen (B)

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

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr
- die Verkürzung der Querungsstrecke

- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden
- die Verringerung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

Die genannten Ansätze können dabei sowohl einzeln als auch kombiniert eingesetzt werden. Bei der Wahl der geeigneten Querungsanlage ist, neben den Empfehlungen der technischen Regelwerke zu Verkehrsstärken, Position und Ausstattung, auch die Nutzerakzeptanz zu berücksichtigen. In der öffentlichen Wahrnehmung gelten der Fußgängerüberweg (FGÜ, auch Zebrastreifen) und die Lichtsignalanlage (LSA, auch Ampel) als die gängigsten und sichersten Querungsanlagen. Ihr Einsatz ist allerdings nur an Stellen sinnvoll, an denen sie durch die Nutzenden auch akzeptiert werden. Fußgängerampeln an Querungen mit schwachen Kfz-Belastungen können beispielsweise durch zu lange Wartezeiten schnell zu Rotlichtverstößen der zu Fuß Gehenden führen. Ist andererseits ein FGÜ nur sehr schwach frequentiert, kann es passieren, dass ihn Autofahrende nach einer bestimmten Zeit nicht mehr berücksichtigen.

Das Thema Querungen nimmt eine besondere Relevanz beim Fußverkehrs-Check in Krefeld ein. Dies ist nicht nur bei den Planungsspaziergängen deutlich geworden, sondern zeigen auch die zahlreichen Anmerkungen von interessierten Bürgerinnen und Bürgern während der Auftakt- und Abschlussveranstaltungen (vgl. Kapitel 6).

Lichtsignalanlagen (LSA)

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

Gemäß einschlägigen Empfehlungen sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden zu vermeiden⁴ bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FGSV 2002: 23; FUSS e.V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der zu Fuß Gehenden ist abzuwägen. Ist eine Verbesserung der Situation aus Sicht der zu Fuß Gehenden in diesem Bereich nicht herbeizuführen, sollten die im Umfeld liegenden LSA hinsichtlich ihrer Wartezeiten überprüft werden. Damit kann eine generell höhere Priorisierung des MIV an Knotenpunkten vermieden und für zu Fuß Gehende attraktivere Querungen geschaffen werden. Nach der Wartezeit folgt die Freigabezeit (Grün-Phase). Diese soll nach einschlägigen Richtlinien und Hinweisen der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Für Fußgänger sollte außerdem berücksichtigt werden, dass

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

⁴ Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunde nimmt auch der Anteil der Fußgänger deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten. (vgl. FGSV 2002: 23)

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

In Krefeld kommen Lichtsignalanlagen als Querungsmöglichkeit an verschiedenen Stellen zum Einsatz. Der signalisierte Knotenpunkt Am Hauptbahnhof/ Ostwall/ Hansastrasse in der Innenstadt zeichnet sich durch seine zahlreichen Verkehrsarme und Ansprüche verschiedener Verkehrsmittel (Kfz, Straßenbahn, Rad, Fuß) aus. Als wichtige Wegeverbindung ist der Knotenpunkt auch für den Fußverkehr von großer Relevanz. Charakteristisch für den Knotenpunkt sind neben langen Warte- und kurzen Grünzeiten die weiten Querungswege, die zum Teil auf sich genommen werden müssen, sowie die Konfliktsituationen von Rad- und Fußverkehr. Kurzfristig kann eine Anpassung der Ampelschaltung zugunsten des Fußverkehrs vorgenommen werden. Langfristig bedarf dieser Knotenpunkt eine verkehrsmittelübergreifende Neustrukturierung.

Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt der Bahnhofstraße / Am Bahnhofplatz in Uerdingen weist geringere Verkehrsstärken auf, jedoch sind auch hier zu Fuß Gehende mit langen Wartezeiten und kurzen Räumungszeiten konfrontiert. Hinzu kommt, dass die Aufstellfläche der Mittelinsel zu gering bemessen ist. Bei der Anlage einer Mittelinsel innerorts ist darauf zu achten, dass die entsprechende Maße für Breite und Aufstellflächen eingehalten werden können (s. Kapitel Querungshilfen).

Kurzfristig kann auch hier eine Anpassung der Ampelschaltung zugunsten des Fußverkehrs vorgenommen werden. Dazu sollten die Wartezeit verkürzt und die Grünphase verlängert werden. Weiterhin sollte dann zusätzlich über eine Verbreiterung der Mittelinsel nachgedacht werden, um im Bedarfsfall eine attraktive Aufstellfläche zu gewährleisten.

Abbildung 12: LSA Am Hauptbahnhof, Innenstadt (links) und der Bahnhofstraße, Uerdingen (rechts)



Quelle: Planersocietät

Nicht nur an Knotenpunkten, sondern auch im Längsverkehr stellen Lichtsignalanlagen häufig eine sichere Querungsmöglichkeit für zu Fuß Gehende dar. Die zentrale, attraktive Nord-Süd-Achse in Form des Ostwalls wird in seinem Verlauf durch mehrere Straßen (Schwertstraße, Stephanstraße, Dreikönigenstraße, Marktstraße) gekreuzt. Zum Teil existieren hier schon angedeutete Querungsmöglichkeiten, die jedoch keinerlei Anforderungen einer qualitativen Querungsstelle aufweisen (s. Abb. 13). Da Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und Fußverkehr nicht getrennt voneinander betrachtet werden sollten, ist es sinnvoll bestehende attraktive Wegeverbindung zu stärken. Im Falle des Ostwalls bietet es sich daher an, eine durchgehende Verbindung mit Hilfe von Querungsanlagen zu ermöglichen. Als Beispiel dient hier ein Überweg an der Dreikönigenstraße. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Kreuzungssituation bietet sich dort lediglich eine LSA an. Aufgrund der hohen Querungsdistanz sollte diese zusätzlich mit einer Mittelinsel ausgestattet werden. Weiterhin sollte ein barrierefreier Ausbau mit differenzierter Bordhöhe erfolgen. Der Umbau des Straßenraums sollte im Rahmen der Umgestaltung des Ostwalls geschehen (erste Planungen liegen der Stadt bereits vor) und je nach Bedarf angepasst werden.

Abbildung 13: Verkehrsinsel Ostwall, Bestand (links) und der LSA Ostwall, Visualisierung (rechts)



Quelle: Planersocietät

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

Fußgängerüberwege (FGÜ)

Um das Querens für zu Fuß Gehende den anderen Verkehrsteilnehmenden im Längsverkehr gegenüber bevorrechtigt zu gestalten, ist der Einsatz eines Fußgängerüberweges (FGÜ) möglich. Der Einsatz eines FGÜ ist besonders an Stellen sinnvoll, die von zu Fuß Gehenden hoch frequentiert sind und/oder das Sichern von besonders schutzbedürftigen Personengruppen, wie etwa Schülerinnen und Schülern oder auch älteren Menschen erfüllen. Ungeachtet dessen unterliegt die Anordnung von FGÜ der Genehmigung im Einzelfall. Zudem darf die zu querende Fahrbahn nicht breiter als 6,50 m sein, anderenfalls

muss zusätzlich eine Mittelinsel angelegt werden. Zu einem hohen Sicherheitsniveau auch in den Morgenstunden und bei Dämmerung trägt die Ausrüstung mit modernen LED-Beleuchtungsanlagen und reflektierenden Elementen an den Leitsäulen bei.

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

In der Krefelder Innenstadt wird der Bedarf für eine derartige Querungsanlage gesehen. Während der Begehung wurde von Teilnehmenden angemerkt, dass die Schwertstraße durch illegales zu schnell fahren sowie den breiten Straßenquerschnitt und das beidseitige Längsparken schwer zu queren ist. Um ein sicheres Queren zu gewährleisten, bietet sich hier die Anlage eines FGÜ an. Aufgrund der Straßenraumbreite muss zusätzlich eine Mittelinsel installiert werden. Um die Sichtbeziehung zu stärken kann die Wegnahme von Stellplätzen sowie das Vorziehen des Seitenraums erfolgen. Es handelt sich dabei um eine wichtige Wegeverbindung, die, aufgrund der Nähe zu Schule und Spielplatz sowie der Agentur für Arbeit, stark frequentiert wird. Ebenfalls nutzen viele Anwohnerinnen und Anwohner aus den Wohngebieten die Wegeverbindung um zum z.B. zum Bahnhof zu gelangen.

Abbildung 14: Schwertstraße, Bestand (links) und FGÜ Schwertstraße, Visualisierung (rechts)



Quelle: Planersocietät

Wichtig ist, um die Sicherheit der Querungsanlage herzustellen, die Sichtachse am Fußgängerüberweg freizuhalten. Bei einer vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sollten so mindestens 5,00 m, idealerweise 10,00 m, vorgehalten werden. Die Freihaltung der Sichtachse geht daher mit dem Entfall von 2 - 4 Stellplätzen einher. An deren Stelle können Radbügel installiert werden, die ein widerrechtliches Parken unterbinden und gleichzeitig mehr Platz für die Nahmobilität bieten. Zur Herstellung der Barrierefreiheit ist der FGÜ mit einer differenzierten Bordhöhe sowie Bodenindikatoren auszustatten.

Querungshilfen

Eine weitere Option zur punktuellen Querung von stark befahrenen Straßen stellen Mittelinseln dar. Diese können sowohl innerorts als auch außerorts angelegt werden, sollten jedoch stets in direkter Linie des fußverkehrlichen Wegebedarfs liegen, um auch entsprechend genutzt zu werden. Bei der Anlage einer Mittelinsel innerorts ist darauf zu achten, dass die entsprechende Maße für Breite und Aufstellflächen

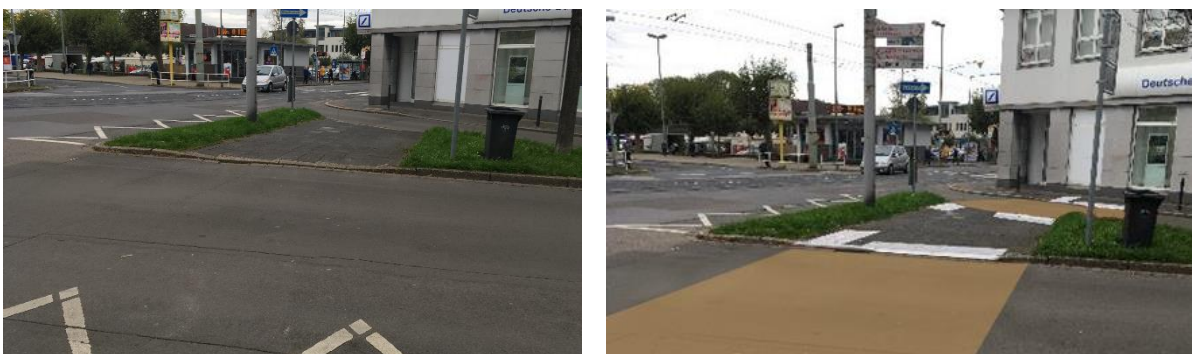
eingehalten werden können. Bei einer Querungsanlage für zu Fuß Gehende sollte die Insel mindestens 2,00 m tief sein, um ein hinreichend sicheres Warten zu ermöglichen. In besonderen Fällen wie bspw. einer beengten Fahrbahn kann eine Mittelinsel auch schmaler konzipiert werden. Die Wartefläche sollte mind. 4,00 m breit sein, um zu gewährleisten, dass auch mehrere zu Fuß Gehende gleichzeitig auf der Querungsanlage warten können. Wenn die Mittelinsel auch von Radfahrenden oder Rollstuhlfahrenden genutzt werden soll, ist eine Tiefe von 2,50–3,00 m anzustreben. Bei der Gestaltung und Bepflanzung der Mittelinsel ist stets darauf zu achten, dass die Sichtverhältnisse zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz-Fahrenden nicht gestört werden. Zudem muss eine Erkennbarkeit der Insel durch eine entsprechende Markierung der Inselköpfe und örtliche Beleuchtung auch bei Nacht gegeben sein (FGSV 2006: 89).

Es empfehlen sich vor allem regelmäßige Querungsmöglichkeiten an Einmündungen und Knotenpunkten. Sollte in besonderen Fällen eine abweichende Anlage erforderlich sein, ist die Querung für den Radverkehr rechtzeitig erkenntlich zu machen. Das StVO-Verkehrszeichen 205 muss auf die Wartepflicht des Fuß- und Radverkehrs aufmerksam machen. Zudem gilt auch hier das Gebot der freizuhaltenen Sichtbeziehungen und der Erkennbarkeit bei Tag und Nacht. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit im Querungsbereich erforderlich ist (FGSV 2012: 73f).

Entlang der Route in der Krefelder Innenstadt existieren momentan kaum Querungshilfen. Diese können aber insbesondere nach Bedarf an Straßen mit relativ großen Querschnitten eingesetzt werden. Ein Beispiel ist hier der Verlauf der Schwertstraße, die eine hohe Querungsdistanz aufweist. Weiter werden die Sichtbeziehungen stark durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt, sodass zusätzlich bei Installation einer Querungsanlage das Vorziehen des Seitenraums geprüft werden sollte (vgl. Punkt „Gehwegnasen“).

Bestehende Querungshilfen entsprechen häufig nicht mehr den aktuellen Anforderungen hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit. Beispielhaft sei die Querungshilfe an der Alten Krefelder Straße am Kreuzungspunkt mit der Kurfürstenstraße in Uerdingen zu nennen. Diese stellt eine wichtige Querverbindung zwischen „Am Röttgen“ sowie der Alten Krefelder Straße und dem Krankenhaus dar. Hier fehlt der Ausbau einer differenzierten Bordhöhe. Auch werden zu Fuß Gehende oftmals durch den abbiegenden Kfz-Verkehr schlecht wahrgenommen. Hier empfiehlt es sich, neben einem barrierefreien Ausbau, auch mit Hilfe einer farblichen Markierung auf den querenden Fußverkehr aufmerksam zu machen. Langfristig sollte geprüft werden, ob eine Zufahrt in die Alte Krefelder Straße lediglich über die südliche Fahrbahn erfolgen kann.

Abbildung 15: Alte Krefelder Straße, Bestand (links) und Doppelbord, Markierung, Visualisierung (rechts)



Quelle: Planersocietät

Querungen und Sichtbeziehung

Die Sicherstellung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern ist ein wesentlicher Aspekt der bei Querungsstellen und -hilfen zu beachten ist. So kam die UDV bei Untersuchungen zur Sicherheit von Fußgängerüberwegen zum Ergebnis, dass die Erkennbarkeit und die Sichtweiten auf die Warteflächen einen wesentlichen Einfluss auf die Sicherheit von Querungsstellen haben (vgl. UDV 2013: 11). Die Sichtbeziehungen werden häufig von Einbauten, Stadtmobiliar, Schildern, Werbeplakaten oder Begrünungen negativ beeinflusst. Auch legales und illegales Parken von Kfz kann Sichtbeziehungen bzw. eine frühzeitige Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer negativ beeinträchtigen.

In Krefeld fielen während der Begehungen zwei Situationen exemplarisch auf, an denen zwar kein Vorrang für den Fußverkehr existiert, eine Querung durch zu Fuß Gehende dennoch stattfindet. So sind die Wohnstraßen rund um die Mariannenschule stark durch ruhenden Verkehr geprägt. Hinzu kommt der Spielplatz am Albrechtplatz. Damit bestehen zwei Institutionen die besonders Kinder als Zielgruppe besitzen. Zwar existiert ein FGÜ am Kreuzungspunkt Albrechtplatz/Schwertstraße/Mariannenstraße, jedoch finden die Schulwege aus allen Richtungen des Viertels statt. In der Augusta- und Joseph-Görres-Straße in Uerdingen sind die Straßenräume gleichwohl vom ruhenden Verkehr geprägt. Weiterhin schränkt Begrünung besonders an der Kreuzung Augustastraße/Joseph-Görres-Straße die Sichtbeziehungen ein. Schulkinder sind, aufgrund ihrer Größe, hinter parkenden Kfz besonders schwer zu erkennen, weshalb hier ein konkreter kurzfristiger Handlungsbedarf besteht.

Abbildung 16: Mariannenstraße, Innenstadt (links) und Joseph-Görres-Straße, Uerdingen (rechts)



Quelle: Planersocietät

An diesen Stellen sollte ein vorgezogener Seitenraum geprüft werden. Hierbei sind die Belange von Feuerwehr und Schulbusverkehr zu berücksichtigen.

Gehwegnasen

Vorgezogene Seitenräume stellen aus mehrerer Hinsicht ein weiteres Potenzial dar, um zu Fuß Gehende sicher über die Straße zu leiten. Vorteile in Bezug auf die Querung entstehen zum einen durch die Verkürzung der Querungsdistanz und der damit verbundenen Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern). Der Gehweg kann in ausgewählten Bereichen in den Straßenraum geführt werden und so dem Fußverkehr mehr Fläche bieten, während die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs verschmälert wird (vgl. Abbildung 17). Die zu Fuß Gehenden haben eine bessere Sicht

auf den herankommenden Verkehr und werden zur gleichen Zeit besser wahrgenommen. Zum anderen tragen Gehwegnasen durch Verringerung der Abbiegeradien in Kurvenbereichen zu reduzierter Kfz-Abbiegegeschwindigkeit bei. Neben der Erleichterung beim Queren einer Straße, können mit Gehwegnasen auch ergänzende Vorteile durch Mehrfachnutzungen im neu entstandenen Raum einhergehen. So können z. B. Sitzpoller verhindern, dass Autos im Kurvenbereich parken und damit das Queren von zu Fuß Gehenden verhindern.

Gehwegnasen sollten zum Standardrepertoire bei der Ausbildung von Kreuzungen und Einmündungen im Erschließungsstraßennetz gehören (vgl. FUSS e.V. 2015: 14). Weitere Einsatzbereiche können bei einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen auch andere relevante Standorte wie bspw. FGÜs sein. Im Falle eines vorgezogenen Seitenraums zwischen bestehenden Knoten (auf geraden Strecken) sind die freizuhaltenen Bereiche an Überquerungsstellen nach der RAST zu beachten (vgl. FGSV 2006: 88ff). Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig. Wird die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihe parkender Fahrzeuge nicht überschritten, kann hierauf ggf. verzichtet werden. Weiter zu beachten ist eine ortsfeste Beleuchtung sowie barrierefreie Ausgestaltung, die die Belange von geh- und sehbehinderten Personen berücksichtigt.

Abbildung 17: Beispiele eines vorgezogenen Seitenraums auf gerader Strecke (links) und im Kurvenbereich (rechts) in Dortmund



Quelle: Planersocietät

Im Falle der Mariannenschule/Spielplatz am Albrechtplatz und der Paul-Gerhardt-Schule bietet es sich an, mithilfe von Gehwegnasen, die 0,2 – 0,7 m über die parkenden Fahrzeuge hinausragen und somit den Querenden eine gute Sicht verschaffen bzw. gesehen werden, zu arbeiten. Wie bei den FGÜ, ist auch bei Gehwegnasen eine freie Sichtachse von Bedeutung. Aus diesem Grund sollten mindestens 5 m vor und hinter dem vorgezogenen Seitenraum freigehalten werden. Bauliche Maßnahmen zur Sicherung der Sperrfläche können an dieser Stelle sinnvoll sein. Mit der Nähe zur Schule würden sich auch hier Radabstellanlagen anbieten.

Im Vergleich zu vielen zu Beginn genannten Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, ist die Verbesserung von Sichtbeziehungen häufig eine der kostengünstigsten und kurzfristigsten Maßnahmen – und zugleich eine der elementarsten. Es kann empfohlen werden, Sichtbeziehungen an Querungsstellen im Stadtgebiet systematisch zu untersuchen und zu überprüfen. Begonnen werden kann dabei an Querungsstellen mit Fußgängervorrang. Hier bieten die Richtlinien und Empfehlungen der FGSV klare Hilfestellungen.

Weitere Handlungsschwerpunkte

Ferner besteht Handlungsbedarf zur Neueinrichtung von Querungsanlagen entlang der **Alten Krefelder Straße** in Uerdingen. Bisher mangelt es hier an Querungsmöglichkeiten. Als Problematik stellen sich hier der breite Straßenquerschnitt mit beidseitigem Längsparken und der Verlauf der Straßenbahnlinie dar. Als wichtige Wegeverbindung mit Anschluss an die südöstlichen Siedlungsbereiche sowie der Paul-Gerhardt-Schule ergibt sich ein erhöhter Querungsbedarf. Die nächste Querungsmöglichkeit befindet sich westlich am Kreuzungspunkt mit der Wüstrathstraße mit einer LSA und im Osten auf Höhe der Einmündung Kurfürstenstraße in Form einer ungesicherten Mittelinsel. Beim Planungsspaziergang hat sich in den Gesprächen mit den Bürgerinnen und Bürgern herausgestellt, dass dies zur Folge hat, dass häufig wild und ungesichert gequert wird. Da ein FGÜ durch den Verlauf der Straßenbahn nicht möglich ist, wird empfohlen, kurzfristig über Gehwegnasen entlang der Alten Krefelder Straße, qualitative Querungsmöglichkeiten anzubieten. Langfristig sollte jedoch die Installation einer LSA geprüft werden, um eine gesicherte Querungsstelle zu schaffen. Mit Hilfe einer Dunkelampel kann eine bedarfsgesteuerte Querungsanlage in Einklang mit der Straßenbahn installiert werden. Die Ziele der Barrierefreiheit sind dabei zu berücksichtigen (differenzierte Bordhöhe, Bodenindikatoren).

Des Weiteren besteht an folgender Stelle in Uerdingen Handlungsbedarf:

- **Kurfürstenstraße, Uerdingen:** Die Kurfürstenstraße verfügt lediglich über eine Querungsstelle im südlichen Bereich im Rahmen eines FGÜ. Während der Begehungen wurde der Wunsch geäußert weitere Querungsstellen anzulegen.
- **Alte Krefelder Straße/Am Marktplatz, Uerdingen:** Während der Begehung wurde von den Teilnehmenden angemerkt, dass der FGÜ und das Stoppschild am Kreuzungspunkt mit der Mühlengasse oftmals von Kfz-Führenden missachtet werden. Hier empfiehlt es sich eine stärkere farbliche Kontrastierung sowie weitere Beschilderungen und Beleuchtung einzusetzen.

3.3 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (C)

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

Die Route in der Krefelder Innenstadt führte entlang von zwei kleinen Plätzen, die keinen zentralen Charakter besitzen, dennoch innerhalb von überwiegend Wohnbebauung verortet sind. Das sind der Luisenplatz sowie der Schinkenplatz. Sie stellen damit Plätze mit einer potentiellen Aufenthaltsfunktion dar. Beiden Plätzen ist derzeit gemein, dass die momentane Gestaltung Defizite in der Nutzungs- und Verweilfunktion aufweist und somit Handlungsbedarf besteht, um sie als Treffpunkte und Orte der

Kommunikation zu etablieren. Für den Schinkenplatz liegen der Stadt bereits konkrete Planungen vor, die die Aufenthaltsqualität und die Gestaltung des Platzes steigern und verändern sollen.

Nachfolgend werden einige allgemeine Maßnahmen vorgestellt, die die Aufenthaltsqualität steigern und zum Gehen einladen können. Da für die Neugestaltung der Plätze vertiefende Planungen und Beteiligungsformate vorgenommen werden sollen, sind die nachfolgenden Maßnahmen als Rahmenbedingungen für attraktive Räume zu verstehen. Daneben ist der Ostwall in der Krefelder Innenstadt, einst als Promenade bekannt, ein Aufenthaltsraum von besonderer Bedeutung und wird daher als separater Punkt behandelt. Gleiches gilt für den Bereich rund um den Marktplatz in Uerdingen.

Nutzungen

Nutzungen können zu einer Belebung des Raumes beitragen und diesem so zu neuer Attraktivität verhelfen. Neben Sitzmöglichkeiten, auf die im späteren Verlauf weitergehend eingegangen wird, kann dies beispielsweise die Integration eines Cafés mit Außenbestuhlung sein. Je nach Typ und Lage der Plätze bieten sich auch temporäre Nutzungen, wie wiederkehrende Veranstaltungen, zum Beleben des Raums an. In der Krefelder Innenstadt dienen die Plätze vorwiegend als Aufenthaltsraum für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie die angrenzenden Nutzungen (Gastronomie, Dienstleister).

Temporäre Nutzungsänderungen können ebenfalls Anwendung finden, um mögliche Verlagerungen der Flächeninanspruchnahme in Bezug auf ihre Wirkung und Akzeptanz zu testen. Ein bekanntes Projekt für die temporäre Nutzung von Parkflächen sind die Parklets der VCD Ortsgruppe „move“, in der die freigegebenen Flächen zu kleinen Grünoasen oder ergänzenden Außenbereichen der Gastronomie umgestaltet werden. Der Gestaltung und dem Umfang der Realisierung temporärer Nutzungen sind dabei keine kreativen Grenzen gesetzt. Entsprechend der ortsspezifischen Belange können Parkflächen, neben flexiblen Sitzelementen, Spielflächen oder Verweilplätzen, auch für Radabstellmöglichkeiten oder Aufsteller genutzt werden, um die eigentlichen Gehwege im Seitenraum freizuhalten und eine barrierefreie Fortbewegung sicherzustellen. Für solche temporären Aneignungen ist u. a. die Alte Krefelder Straße im Bereich zwischen der Kurfürstenstraße und dem Marktplatz geeignet.

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



Quelle: Planersocietät

Auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet seit Frühjahr 2021 mit den „Stadtterrassen“ ein Angebot zur Ausleihe von Stadtmobiliar zur Durchführung von Verkehrsversuchen und temporären Straßenraumgestaltungen an.

Sitzelemente

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

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



Quelle: Planersocietät

Spielelemente

Auch Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen, müssen diese nicht immer groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Neben Kleinstgeräten an oder auf den zentralen Plätzen, können Spielgeräte auch im Straßenraum bei ausreichendem Seitenraum platziert werden. Erweitern lassen sich diese um zusätzliche Trainingsgeräte für ältere Menschen. Ein Generationen-Spielplatz würde sich beispielsweise auf der Grünfläche südlich des Hauptbahnhofs umsetzen lassen.

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

Abbildung 20: Spielelemente



Quelle: Planersocietät

Grünelemente

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

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

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

Unterführung Kölner Straße, Innenstadt

Die Unterführung an der Kölner Straße in der Innenstadt von Krefeld stellt eine direkte Fußwegeverbindung zwischen der Fußgängerzone an der Neusser Straße sowie der zukünftigen Mobilstation südliches des Hauptbahnhofs dar. Neben der Unüberschaubarkeit eines Bereichs/ einer Relation, Vermüllung, Vandalismus und fehlenden Blickbeziehungen, ist auch eine mangelhafte oder fehlende Beleuchtung ein Merkmal, das einen „Angstraum“ ausmachen kann. Im Umkehrschluss ist somit gute Beleuchtung ein Faktor für ein positives Sicherheitsgefühl. Im Rahmen des Lichtkonzepts der Stadt Krefeld soll diese Stelle auch mittelfristig attraktiver gestaltet werden.

Wie wichtig eine ausreichende Beleuchtung des öffentlichen Raumes ist, wurde durch die Teilnehmenden an der Unterführung entlang der Kölner Straße erläutert. Hier gilt es, diese Flächen, insbesondere des Gehwegs, möglichst attraktiv zu gestalten. Das sorgt für ein verbessertes Wohlbefinden an diesen Orten und gleichzeitig für eine erhöhte Sicherheit. Beleuchtungen können auch gestalterische Akzente setzen und Wegweisungen kommunizieren. Ein Beispiel hierfür können LED-Bänder sein, die ein Lichttor illuminieren.

Umgestaltung des Ostwalls, Innenstadt

Der Ostwall in Krefeld bildet eine zentrale Nord-Süd-Achse vom Bahnhof Richtung Stadtmitte. Der Ostwall ist vor allem durch seinen Geschäfts- und Gastronomiebesatz geprägt. Die relativ breite Fahrbahn sowie ein starker MIV, kombiniert mit Straßenbahn- und Busverkehr, stellen einen Raum mit verschiedensten Bedürfnissen dar. Dies schränkt die Aufenthalts- und Verkehrsqualität für den Fuß- als auch den Radverkehr stark ein. Entsprechend gering dimensioniert sind die Seitenräume in einigen Bereichen, so dass es zu Nutzungskonflikten zwischen fließendem Fußverkehr, ruhendem Pkw-Verkehr, Radabstellanlagen sowie der Außenbestuhlung kommt. Um diese Achse in ihrer Funktion zu stärken und gleichzeitig zu neuer Attraktivität zu verhelfen, ist eine Umgestaltung zwingend erforderlich. Insbesondere die zentrale grüne Achse als attraktiver Aufenthalts- und Verweilraum weist großes Potential auf. Zur Neuordnung des Raumes liegen der Stadt Krefeld mit dem Mobilitätskonzept bereits konkrete Ziele vor. Neben dem Einrichtungsverkehr und der Förderung des Radverkehrs durch Ersetzen einer MIV-Fahrspur zur Radspur, soll die Mittelpromenade der Wälle attraktiver gestaltet und Wallquerungen minimiert werden. Sukzessiv soll die „Funktion [...] einer qualitätsvollen, einheitlichen Gestaltung als Promenade und Grün- und Freiraum“ erreicht werden. Dazu zählen u.a. Maßnahmen wie Tempo 30, Reduzierung des Straßenrandparkens (Der ruhende Verkehr soll verstärkt in die vorhandenen Parkhäuser und noch zu errichtenden Quartiersgaragen untergebracht werden) und die Umgestaltung der Straßenräume (vgl. Integriertes Umsetzungskonzept – Mobilitätskonzept Stadt Krefeld, S.79f.).

Es ist davon auszugehen, dass es im Jahresverlauf zu unterschiedlich starken Nutzungen kommt. So steigt im Sommer der Anteil des Fuß- und Radverkehrs. Um möglichst flexibel auf diese Veränderungen reagieren zu können, bieten sich temporäre Elemente im öffentlichen Raum an. Um dem begrenzten Raumangebot kurzfristig Abhilfe zu verschaffen und Nutzungskonflikte zu minimieren, ist der Einsatz von Parklets an ausgesuchten Stellen denkbar. Dabei werden Aufbauten auf Stellplätzen aufgebaut, die Nutzungen des öffentlichen Raums ermöglichen. Am Ostwall wären das neben der Außenbestuhlung, nicht-kommerzielle Sitzmöglichkeiten auf der Grünachse sowie Radbügel. Vorteil ist, dass im Sommer die Nahmobilität gezielt gefördert werden kann und auf die Bedarfe reagiert werden kann, sodass die

Aufenthaltsqualität der Achse bestmöglich genutzt werden kann. Ergänzend kann so flexibel auf die Bedarfe reagiert werden, beispielweise in Hinblick auf den ruhenden Rad- und Kfz-Verkehr. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt bei der Konzeption von temporären Maßnahmen im Rahmen eines Verkehrsexperiments sowie mit der Ausleihmöglichkeit von Parklets und weiteren Stadtmöbeln. Weiterhin wäre eine temporäre Umgestaltung der Straße im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche denkbar.

Umgestaltung des Bereichs Marktplatz/Alte Krefelder Straße, Uerdingen

Die Alte Krefelder Straße befindet sich zentral gelegen im Stadtteil Uerdingen und ist vor allem durch

Abbildung 21: Temporäre Straßenraumnutzung, Parklets (links) und Radabstellanlagen (rechts)



Quelle: Planersocietät

ihre Geschäftsnutzung im östlichen Abschnitt geprägt. Sie weist jedoch in ihrer jetzigen Gestaltung Defizite in der Aufenthaltsqualität auf. Der relativ schmale Straßenquerschnitt mit einseitigem Parken auf der südlichen Seite zeigt einen stark vom MIV geprägten Straßenraum. Entsprechend gering dimensioniert sind die Seitenräume in vielen Bereichen, so dass es zu Nutzungskonflikten zwischen fließendem Fußverkehr, ruhendem Pkw-Verkehr sowie Aufstellern und oftmals historisch bedingten Treppenaufgängen und Straßenlaternen kommt. Um die Geschäftsstraße in ihrer Funktion zu stärken, ist auch hier eine Umgestaltung zwingend erforderlich. Dabei kann die Gestaltung so erfolgen, dass ein einheitliches Höhenniveau bis zur Fußgängerzone an der Niederstraße und darüber hinaus bis zum Kreuzungspunkt mit der Kronenstraße ausgeführt wird. Perspektivisch kann auch hier über eine Umwidmung in eine Begegnungszone, sobald diese in die StVO aufgenommen wird, nachgedacht werden. Die als Fahrbahn vorgesehene Fläche ist möglichst schmal zu halten, um den Nutzungen im Seitenraum gerecht zu werden. Zudem sollte eine Reduktion der Stellplätze im öffentlichen Raum angestrebt werden. Ein Teil dieser könnte speziell für Behinderte ausgewiesen werden, um diesem Personenkreis einen möglichst kurzen Weg zu ermöglichen. Wie auch am Ostwall ist hier besonders wichtig ist, die Berücksichtigung der Barrierefreiheit (farbliche Markierung, Taktiles Leitsystem, ggf. Bordabsenkung) zu beachten. Der bereits im integrierten Handlungskonzept Uerdingen geplante autofreie Marktplatz würde aus Fußgängersicht einen Mehrwert bedeuten. Weiterhin kann der Marktplatz neben der temporären Funktion als Standort des Wochenmarkts durch Außenbestuhlung sowie konsumfreien Elementen in seiner Aufenthaltsqualität gestärkt werden.

Weitere Handlungsschwerpunkte

Weiterer Handlungsbedarf bei der Aufenthaltsqualität besteht an folgenden Stellen:

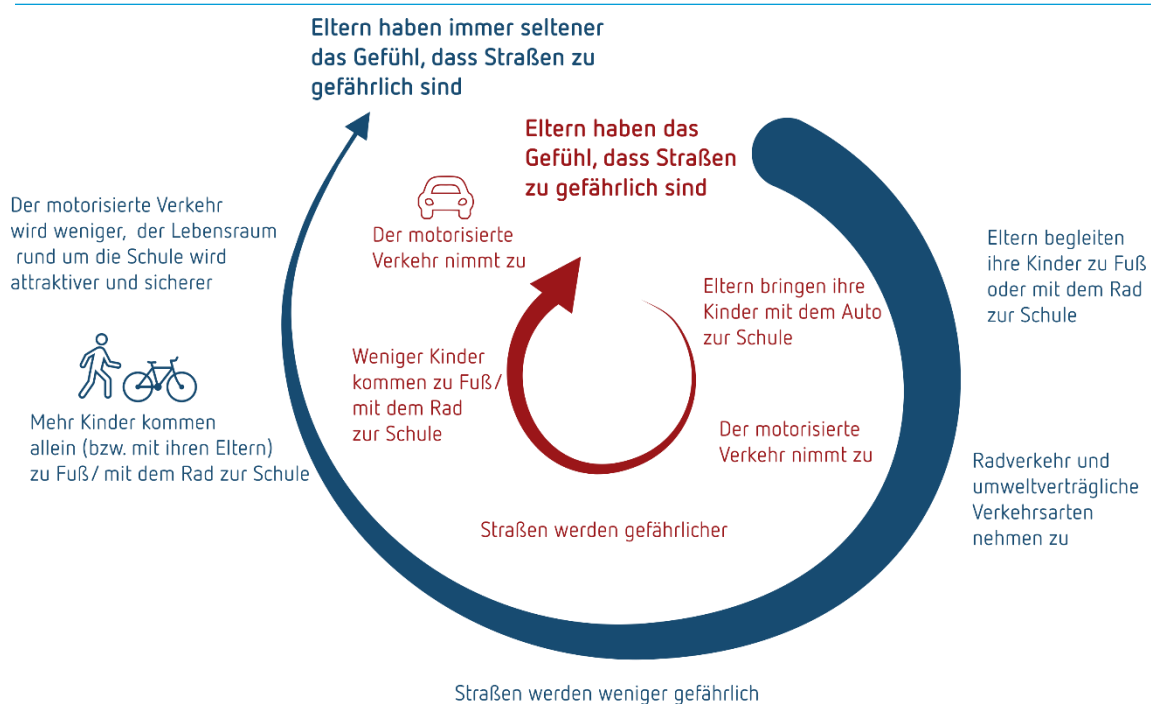
Niederstraße, Uerdingen: Während der Begehung haben ein Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer angemerkt, dass es an Aufenthaltsqualität, größtenteils Begrünung und Sitz- und Verweilmöglichkeiten fehlt. Langfristig sollte, ähnlich der oben genannten Maßnahmen, über die Installation verschiedener gestalterische Elemente (Bäume, Beete, Sitzbänke, Spielelemente) nachgedacht werden. Exemplarisch kann die Wanderbaumallee aus Köln als temporäre Maßnahme herangezogen werden.

3.4 Schulwegplanung (D)

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

Eine negative Rückkopplung entsteht jedoch, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und infolgedessen der Verkehr im Umfeld der Einrichtungen zunimmt (z. B. Mariannenstraße, Innenstadt und Paul-Gerhardt-Schule, Uerdingen). Dieser Verkehr wird von anderen Eltern als potenzielle Gefahr wahrgenommen, weshalb sie ihre Kinder ebenfalls mit dem vermeintlich sicheren Auto zur

Abbildung 22: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg



Quelle: Planersocietät nach UBA 2006 in IVM 2013: 12

Schule bringen. Dies hat zur Folge, dass der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zu den Einrichtungen gebracht werden, steigt und der Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad kommenden Kinder sinkt. Ziel sollte es sein, den Eltern zu verdeutlichen, dass sie selbst in vielen Fällen dazu beitragen, dass die Situation im nahen Schulumfeld als gefährlich wahrgenommen wird. Maßnahmen müssen daher nicht immer infrastruktureller Natur sein, sondern gehen über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Bewusstseinsbildung.

Voraussetzung dafür, dass Kinder zu Fuß zur Schule gehen, sollte, neben infrastrukturellen Maßnahmen wie Markierung, Gestaltung und systematischer Überprüfung der Beleuchtung von Schulwegen,

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

Schulwegplan

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

Grundsätzlich soll ein Schulwegeplan die signifikanten Probleme des jeweiligen Schülerverkehrs aufzeigen. Je nach Schulart können daher unterschiedliche Schwerpunkte der Schulwegpläne sinnvoll sein: Während der Fokus in Grundschulen auf sicheren Wegen für zu Fuß Gehende liegen sollte, hat in der Altersgruppe der Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen das Radfahren einen besonderen Stellenwert (vgl. bast 2019: 18). Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegeplans sollte demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegsicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zu Schulwegerouten, Überquerungsstellen, problematischen Stellen sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein. Zur besseren Anschaulichkeit sollten die aufgeführten Stellen mit erläuternden Bildern und Erklärungen versehen werden (vgl. bast 2019: 3). Zusätzlich zu den grundlegenden Bestandteilen kann ein Schulwegeplan Ziele für Kinder, Spielmöglichkeiten und Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements beinhalten. Die Beteiligung von Kindern bei der Erarbeitung von Schulwegeplänen kann zu einem wesentlichen Sicherheitsgewinn führen. Vorteilhaft erweist sich, dass in beiden untersuchten Stadtteilen Schulwegpläne bereits vorliegen. Allerdings weisen diese Defizite insbesondere in der kindgerechten Gestaltung auf, so dass eine Überarbeitung dieser empfohlen wird. Für eine bessere Übersichtlichkeit, sollten die beschriebenen Gefahrenstellen und Hinweise in der vorhandenen Übersichtskarte markiert werden. Um dabei Problemstellen klar von gesicherten Querungsmöglichkeiten unterscheidbar zu machen, sollten Schulwegepläne stets in Farbe zur Verfügung gestellt werden. Nähere Informationen sowie Beispiele zur Gestaltung von Schulwegplänen finden sich in „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ der Bundesanstalt für Straßenwesen. Für die Stadt Krefeld und Uerdingen kann daher empfohlen werden, die vorhandenen Schulwegepläne sukzessive weiterzuentwickeln – auch unter Einbeziehungen der nachfolgenden Maßnahmvorschläge.

Laufbus

Der Laufbus – auch Walking Bus genannt – ist eine Maßnahme, die Kinder gemeinsam sicher zu Fuß zur Schule gehen lässt. Sie laufen dabei in einer Gruppe und werden in der Anfangszeit von einer Aufsichtsperson begleitet mit dem Ziel, den Weg später ohne Hilfestellung gehen zu können. Laufbusse

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

Abbildung 23: Haltepunkt eines Laufbusses



Quelle: Planersocietät

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

Spielstraßen erstmalig zu initiieren und durch Materialien des Aktionsbündnisses zu unterstützen. So ein Aktionstag ermöglicht es für das Thema Schulweg zu sensibilisieren, um Kinder frühzeitig und mit Spaß an nachhaltige und selbstständige Mobilitätsformen heranzuführen. Die Stadt Krefeld engagiert sich in diesem Bereich bereits konkret und veranstaltet neben dem weltweiten Aktionstag, auch Aktionstage während der europäischen Mobilitätswoche. Auch ehrenamtliche Eltern organisieren in Teilen von Krefeld Laufbusse für Schülerinnen und Schüler.

Elternhaltestellen

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

In Krefeld finden Elternhaltestellen bereits an einigen Schulen Anwendung und haben sich als hilfreiches Instrument der Schulwegplanung herausgestellt. Jedoch nicht an den zwei Schulen, die entlang der Routen der Begehungen liegen. Hier sollte angeknüpft werden und auch für die (Grund-)Schulstandorte in der Innenstadt und Uerdingen geeignete Flächen gefunden werden.

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

Schulwegmarkierungen

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

Abbildung 24: Schulwegmarkierung auf dem Gehweg und an Querungsstellen in Schwerte



Quelle: Planersocietät

und auch der Kinder und Eltern sollte daher eine sichere Führung zu den Schulen ausgearbeitet werden und entsprechende Stellen, die besondere Aufmerksamkeit bedürfen, kenntlich gemacht werden. Diese sind jedoch auf Grundlage der zu überarbeitenden Schulwegpläne auszubauen und ggf. anzupassen, um sie noch sichtbarer zu machen.

Temporäre Aneignung – temporäre Spielstraße

Temporäre Sperrungen von Straßen (oder Teilabschnitten) können dazu beitragen, öffentlich wirksam darzustellen, für wen der öffentliche Raum an dieser Stelle eine besondere Rolle spielt. Es könnte in regelmäßigen Abständen für einen Nachmittag (z. B. jeden Mittwoch) eine einzelne Straße (oder ein Teilabschnitt) zur temporären Spielstraße gemacht werden. Diese Ansätze haben eine große Wirksamkeit in der Öffentlichkeit und tragen zur Sensibilisierung bei. In Stuttgart wurden in den vergangenen Jahren temporäre Spielstraßen eingeführt. An einigen Tagen im Jahr konnten Kinder auf den Straßen, welche normalerweise dem Verkehr vorbehalten sind, spielen. Betreut wurden die temporären Spielstraßen durch Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit. Es wurde deutlich, dass das Bedürfnis sich

auf der Straße zu treffen, zu spielen und Kontakte zu knüpfen groß ist. Hauptverkehrsstraßen, mit größerer Sammelfunktion, sind in der Regel nicht für solche Aktionen geeignet. Im nahräumlichen Umfeld der Mariannenschule könnte die Mariannenstraße und an der Paul-Gerhardt-Schule die Joseph-Görres-Straße geprüft werden.

4 Verstetigung

4.1 Umsetzungshorizont

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

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

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und der kleinteiligen Wegebeziehungen jedes zu Fuß Gehenden sehr schwer. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während des Fußverkehrs-Checks NRW 2021 nicht alle potenziellen Problemlagen in Krefeld betrachtet wurden. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmenden, die den Dokumentationen zu entnehmen sind einige hervorzuheben:

- **Aufwertung der Alte Krefelder Straße** mit Fokus einer barrierefreien Zuwegung, niveaugleicher Ausbau und sowie kurzfristig Schrägborden.
- **Überplanung der Querungshilfe Alte Krefelder Straße/ Kurfürstenstraße** zur Verbesserung der Querungssituation für zu Fuß Gehende.
- **Verbesserung der Barrierefreiheit** nicht zuletzt in Hinblick auf taktile Elemente und Bordabsenkungen prioritär an Querungsanlagen.
- **Einrichtung von Querungshilfen (Gehwegnasen) im Schulumfeld**, um die Sicherheit von Schulkindern zu erhöhen.

Neben den nachfolgend dargestellten Maßnahmentabellen mit Umsetzungshorizont für eine Auswahl der vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen in die einzelnen Statteile, ergeben sich auch allgemeine Vorschläge für die Gesamtstadt Krefeld:

- **Fußwegeleitsystem für barrierefreie Routen:** Etablieren einer Barrierefreien Fußgängeroute als Alternative zu bestehenden Wegeleitsystem.
- **Installation von (barrierearmen) Sitzmöglichkeiten** mit Armlehnen entlang der Hauptfußverkehrsachsen.

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

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmenempfehlungen, Innenstadt

Handlungsfelder Innenstadt

Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)

B1 Barrierefreie Zuwegung, Grünfläche südlich des Hauptbahnhofs

B2/B3 Barrierefreier Ausbau Querung, Hansazentrum

B4 Kontrastierende Poller einsetzen, HansasträÙe

B5 Barrierefreie Querung, FGÜ prüfen, Petersstraße

B6 Niveaugleicher Ausbau, Schrägbord, Petersstraße

B7 Installation von Doppelquerungen, Ostwall

B8 Barrierefreie Ausbau der LSA, östliche HansasträÙe

B9 Installation von Doppelquerungen Alte Linner Straße/ Luisenstraße

B10 Barrierefreier Ausbau Knotenpunkt Am Hauptbahnhof

B11 Taktile Leitelemente integrieren

Handlungsfeld Querungen (A)

A1/2 Fehlende Querungsanlagen, Ostwall

A3 Installation Gehwegnasen, Mariannenstraße

A4 Fehlende Querungsanlage, Schwerstraße

Handlungsfeld Schulverkehr (C)

C1 Schulwegpläne erstellen bzw. überarbeiten

C2 Elternhaltestellen schaffen

C3 Informationsaustausch

C4 Aktionstage

Handlungsfeld Verkehrssicherheit (D)

D1 Verkehrsberuhigte Bereiche einrichten, Petersstraße

D2 Aufmerksamkeit durch Markierungen schaffen, Schulumfeld

Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (E)

E1 Nutzungskonzept, Platz Alte Linner Straße

E2 Stadtmobiliar integrieren, Luisenplatz

E3 Stadtmobiliar, Spiel-/Sportelemente, Grünfläche südlich des Hauptbahnhofs

E4 Beleuchtung/Belebung, Unterführung Kölner Straße "Lichttor"

Kurzfristig Mittelfristig Langfristig

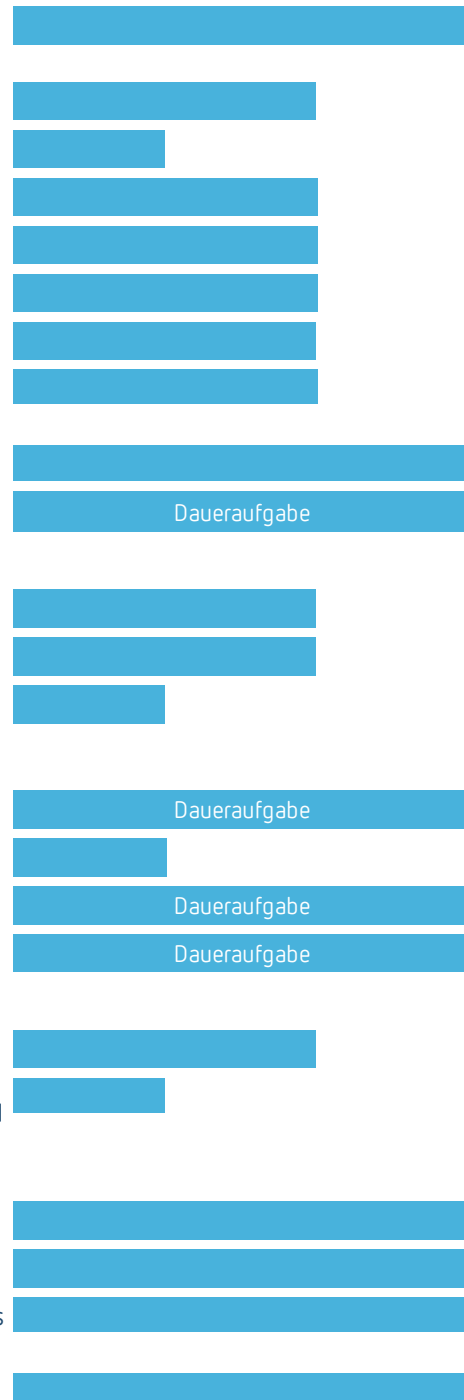
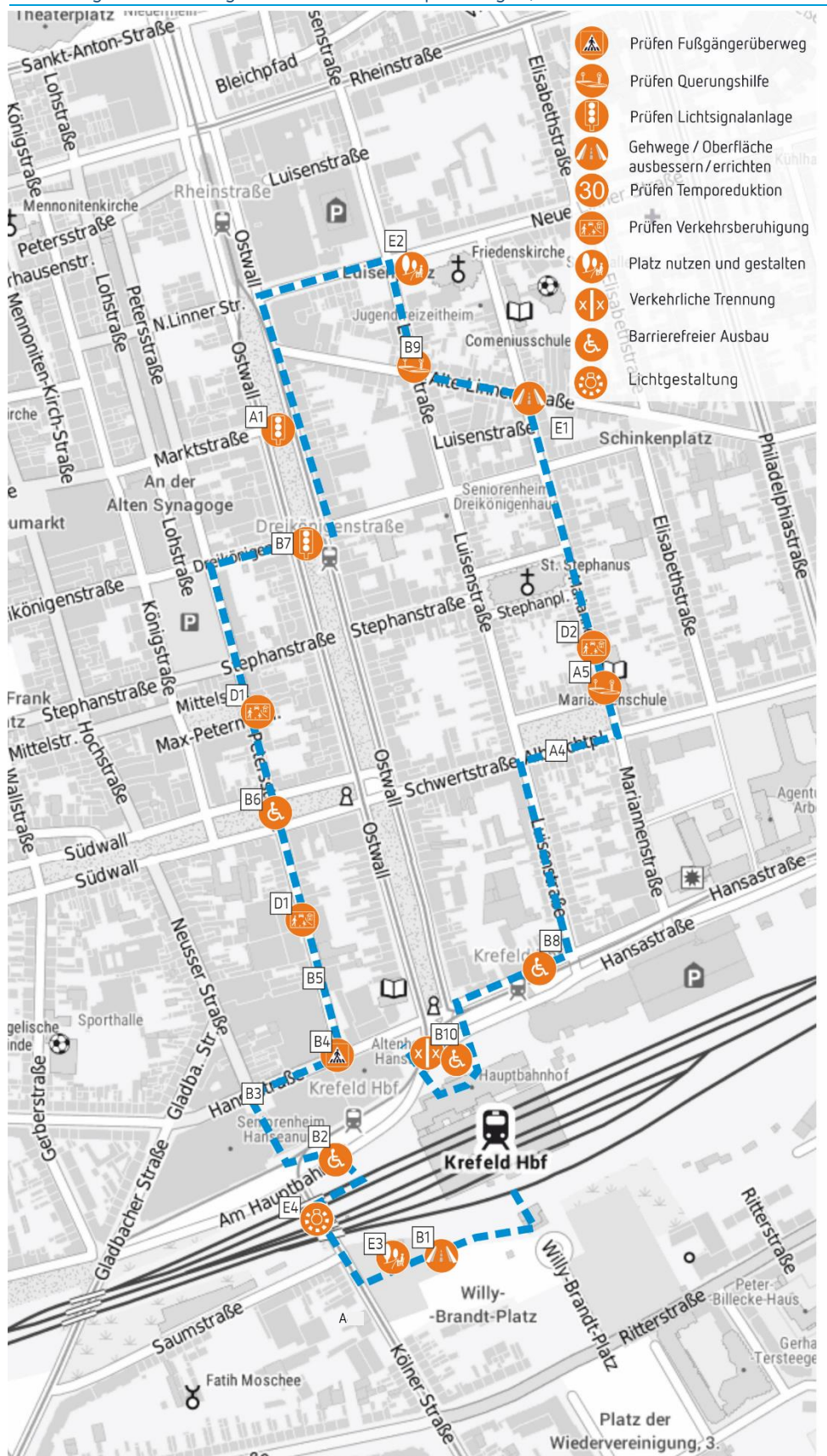


Abbildung 25: Verortung der Maßnahmenempfehlungen, Innenstadt



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

Tabelle 2: Umsetzungshorizont der Maßnahmenempfehlungen Uerdingen*

Handlungsfelder Uerdingen	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)			
B1 Barrierefreie Routenführung, Kurfürstenstraße	■		
B2 Erneuerung der Oberfläche, Nördliche Kurfürstenstraße	■		
B3 Ausbau als niveaugleichgestalteter, gepflasterter Straßenraum, Alte Krefelder Straße; Am Marktplatz			■
B4/A1 Farbliche Markierung, Installation Doppelbord, Wegnahme Stellplätze, Alte Krefelder Straße	■		
B5 Installation Doppelbord, Erneuerung der Oberfläche, Am Röttgen	■		
B6 Ausbau barrierefreier Haltestelle, Am Röttgen	■		
B7 Installation Doppelquerung, Kurfürstenstraße	■		
B8/A2 FGÜ versetzen, Installation von Doppelquerungen, Von-Brempt-Straße	■		
Handlungsfeld Querungen (A)			
A3 Fehlende Querungsanlagen, Alte Krefelder Straße	■		
A4 Fahrbahnanhebung, Gehwegnasen + ggf. farbiger Markierung der Querungsstelle, Joseph-Görres-Straße	■		
A5 farbige Hervorhebung FGÜ, Bremskissen installieren, Alte Krefelder Straße/Am Marktplatz	■		
A6 Fahrbahnanhebung, Gehwegnasen + ggf. farbiger Markierung der Querungsstelle, Augustastraße	■		
A7 Fehlende Querungsanlagen prüfen, Alte Krefelder Straße	■		
A8 Fehlende Querungsanlagen prüfen, Bahnhofplatz	■		
Handlungsfeld Schulverkehr (C)			
C1 Schulwegpläne erstellen bzw. überarbeiten	■	Daueraufgabe	
C2 Elternhaltestellen schaffen	■		
C3 Informationsaustausch	■	Daueraufgabe	
C4 Aktionstage	■	Daueraufgabe	
Handlungsfeld Verkehrssicherheit (D)			
D1 Verkehrsberuhigte Bereiche einrichten, Joseph-Görres-Straße, Alte Krefelder Straße	■		
D2 Aufmerksamkeit durch Markierungen schaffen, Schulumfeld	■		
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (E)			
E1 Stadtmobiliar/Begrünung integrieren, Niederstraße	■		

*grau dargestellte Maßnahmen wurden bereits umgesetzt (Stand März 2022)

Abbildung 26: Verortung der Maßnahmenempfehlungen, Uerdingen*



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

*grau dargestellte Maßnahmen wurden bereits umgesetzt

4.2 Fördermöglichkeiten

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

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

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

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

- Fußverkehrsanlagen

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

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

Die **Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr** findet ihre Zuständigkeit in der Förderung von Investitionen der ÖPNV-Infrastruktur. Fördergegenstand ist daher:

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

4.3 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks NRW 2021 hat eine hohe Erwartungshaltung bei allen Beteiligten erzeugt. Insbesondere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollten jetzt im Fokus stehen, ohne dabei die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Stadt Krefeld, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten für eine strukturelle Fußverkehrsförderung zu schaffen, um die Ansätze aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen und eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen.

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

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

Der Fußverkehr und die Aufenthaltsfunktion haben im Mobilitätskonzept 2030+ der Stadt Krefeld bereits eine hohe Gewichtung und werden dort verstärkt aufgegriffen.

4.4 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Die Stadt Krefeld ist seit 2017 Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Ziel des Zukunftsnetzes ist es, die Kommunen bei der Mobilitätswende zu unterstützen. Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in die alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. der Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche ist dazu notwendig. Die zielführende Strategie hierzu ist das kommunale Mobilitätsmanagement. Dieses hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung zu koordinieren. Das Ziel der Koordinierung besteht darin, für die VerkehrsteilnehmerInnen und VerkehrserzeugerInnen nachhaltige Mobilitätsangebote sowie verkehrssparende Raumstrukturen zu schaffen. Es erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess. Wichtig ist, dass die Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit, des Bürgerdialogs und des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie zusammengeführt (kommunales Mobilitätskonzept) und realisiert werden. Eine ideale Ergänzung dafür bietet das „Mobilitätskonzept Krefeld 2030+, das vom Rat der Stadt Krefeld im Juni 2021 final beschlossen wurde. Das Mobilitätskonzept ist seit 2019 mit einer breiten Beteiligung der Bürgerschaft sowie der Einbeziehung der relevanten Fachabteilungen der Verwaltung entstanden. Ein besonderer Fokus wurde dabei auf die Entwicklung der Nahmobilität - Fahrradwege, Fußwege sowie Öffentlicher Personennahverkehr - gelegt.

Die Fußverkehrs-Checks sind eine Maßnahme, die dazu beiträgt, in den teilnehmenden Kommunen die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu stärken und gleichzeitig die Politik, Institutionen, die Bürgerschaft und weitere Akteure einzubinden. Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks sind in zukünftigen Planungswerken wie Nahverkehrsplan, VEP etc. zu berücksichtigen und für einen gesamtstädtischen Blick in Standards zu überführen. Die gewonnenen Erfahrungen des partizipativen Ansatzes können auf weitere Projekte übertragen werden. Besonders die frühzeitige Beteiligung von unterschiedlichen Akteuren ist sehr wichtig, um Maßnahmen bedarfsorientiert umzusetzen und Fehlplanungen zu vermeiden. Der frühzeitige Dialog schafft ein Bewusstsein für die unterschiedlichen Belange der beteiligten Akteure und erhöht die Identifikation von Problemstellen. Der Abschlussworkshop, an dem auch politische VertreterInnen teilnahmen, zeigte großes Interesse daran, den Umweltverbund, vor allem die Nahmobilität, in Krefeld, zu stärken. Wichtig ist dabei, verkehrsmittelübergreifend zu denken und Platz

für Rad- und Fußverkehr zu schaffen, um Krefeld lebenswert zu gestalten. Hier gilt es auch im Sinne der Push- und Pull-Faktoren, Straßenquerschnitte neu zu denken und Verkehrsflächen neu aufzuteilen. Wichtig dabei ist, dies nicht mit der Intention zu tun, jemanden etwas wegzunehmen, sondern mit dem Ziel die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität aller zu verbessern.

4.5 Angebote Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Zukunftsnetz unterstützt die Stadt Krefeld bei der Initiierung des kommunalen Mobilitätsmanagements mit verschiedenen Beratungsangeboten zu der verwaltungsinternen Prozessgestaltung und fördert den Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen. Bezogen auf einzelne Teilbereiche wurden bereits im Verlauf des Berichtes Hinweise zu den konkreten Angeboten des Zukunftsnetz gegeben, welche an dieser Stelle noch einmal zusammengefasst dargestellt werden:

Um das Aufkommen von Elterntaxis vor Schulen zu reduzieren, unterstützt das Zukunftsnetz bei der Initiierung eines Schulischen Mobilitätsmanagements. Das Programm „Geh-Spaß statt Elterntaxi“ ist ein Angebot, das unter anderem die Einrichtung von Hol- und Bringzonen und der Erstellung von Schulwegplänen, beinhaltet.

Bei der Umgestaltung von Straßen/ der Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen bietet sich das Programm „Planen für die Zukunft“ an. Kommunen, die bei solchen Vorhaben die Interessen von Kindern und Jugendlichen beteiligen möchten, erhalten individuelle Unterstützung durch ein Fachbüro.

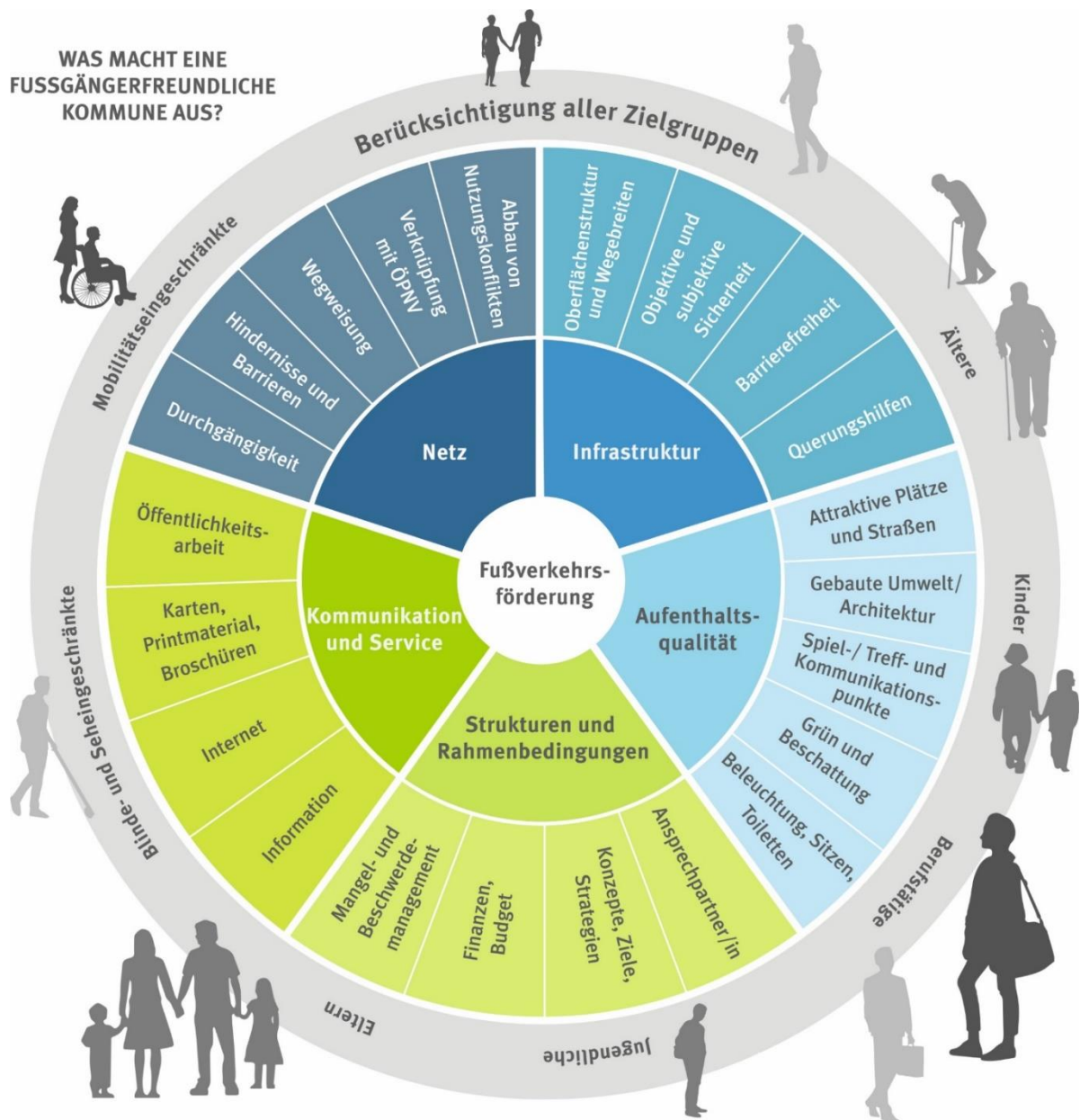
Unterschiedliche Hilfestellungen gibt das Zukunftsnetz bei der temporären Umgestaltung von Straßenabschnitten oder Plätzen, um ergebnisoffen Lösungsansätze zur städtebaulichen Gestaltung und Verkehrsführung zu erhalten. Auch die Europäische Mobilitätswoche wird im Jahr 2022 den Schwerpunkt auf das Thema Straßenraumgestaltung legen, sodass sich eine Teilnahme wie auch in den vergangenen Jahren anbietet. Seit 2021 können die Mitgliedskommunen z.B. Stadtmöbel ausleihen, um über einen bestimmten Zeitraum einen anderen Straßenraum zu erleben. An Aktionstagen bietet es sich an, das Thema Straßenraumgestaltung öffentlichkeitswirksam zu bespielen, um das Thema Bürgerinnen und Bürgern näher zu bringen, sichtbar zu machen und über unterschiedliche Kanäle der Öffentlichkeitsarbeit zu transportieren. Hier stehen einige Aktionsmaterialien zur Verfügung.

Darüber hinaus unterstützt das Zukunftsnetz Mobilität NRW bei der Beantragung von Fördermitteln, etwa im Rahmen der FöRi-MM (Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements) oder der FöRi-Nah (Förderrichtlinien Nahmobilität) und gibt inhaltlichen Input bei spezifischen Fragestellungen zur Fußverkehrsförderung.

5 Fazit

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

Abbildung 27: Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

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

punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Mit den Integrierten Handlungskonzepten in der Innenstadt und in Uerdingen sowie mit dem Mobilitätskonzept der Stadt Krefeld und dem Integrierten Umsetzungs-konzept zum Mobilitätskonzept ergeben sich zudem große Chancen, Maßnahmen zu vertiefen und Synergien der Stadt- und Verkehrsplanung bestmöglich zu nutzen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check NRW 2021 konnte den Fußverkehr in der Krefelder Innenstadt und in Uerdingen betrachten und Maßnahmvorschläge zur Verbesserung liefern, die unterschiedlich konkret sind. Einige Maßnahmen können ggf. noch im Rahmen laufender Planungen umgesetzt werden.

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

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

6 Dokumentation

6.1 Protokoll der Auftaktveranstaltung am 24.08.2021

Ort:	TC Seidenstadt Krefeld
Datum:	24.08.2021
Uhrzeit:	18:00-19:45 Uhr
Anwesende:	28 Personen
Protokoll:	Neele Ashölter, Nils Becker (Planersocietät)

Auftaktworkshop Krefeld

Der Auftaktworkshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2021 in Krefeld fand am Mittwoch, den 24. August 2021 um 18:00 Uhr in den Räumlichkeiten des TC Seidenstadt Krefeld statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 28 Personen zusammen, darunter Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Vertreter*innen der Interessensverbände, Presse und Bürgerschaft sowie Mitarbeiter*innen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Begrüßung durch Frau Foltys-Banning (Mobilitätsmanagerin Stadt Krefeld)

Frau Foltys-Banning eröffnet den Auftaktworkshop, begrüßt die anwesenden Personen und stellt sich den Teilnehmenden vor. Sie betont, dass der Fußverkehr in Krefeld dringend gefördert werden muss, da der Modal Split bei nur 15% in Krefeld liegt und im Vergleich mit dem Landesdurchschnitt (22%) und dem Anteil in Düsseldorf (27%) schlecht abschneidet. Anschließend bringt sie die Vorteile des Fußverkehrs hervor. Er ist günstig, gesund, verursacht geringe Lärm- und Luftbelastung, braucht wenig Raum und fast alle sind in der Lage ihn zu nutzen. Frau Foltys-Banning macht darauf aufmerksam, dass alle erst zu Fuß Gehende sind, unabhängig davon welches Verkehrsmittel sie im Anschluss nutzen. Daher gebührt dem Fußverkehr mehr Aufmerksamkeit. Im Folgenden erklärt sie, dass sich die Stadt Krefeld mit dem Bahnhofsumfeld für den Fußverkehrs-Check beworben hat, da es von unterschiedlichen Personen mit verschiedenen Bedürfnissen genutzt wird. Zudem möchte man auf die Veränderung an der Südseite des Hauptbahnhofs vorbereitet sein. Abschließend berichtet sie, dass der Verkehrsminister NRWs, Herr Wüst, im Mai der Stadt Krefeld persönlich den Scheck für den Fußverkehrs-Check überreicht hat. Damit erhält die Stadt Krefeld fachliche Unterstützung bei der Fußverkehrsplanung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW und die Planersocietät.

Begrüßung durch Herrn Dr. Frehn und Herrn Becker (Planersocietät)

Herr Dr. Frehn und Herr Becker begrüßen die Teilnehmenden und stellen sich sowie das Planungsbüro Planersocietät vor. Sie erläutern kurz den Ablauf des Auftaktworkshops. Anschließend geben sie das Wort an Frau Dr. Molenda vom Zukunftsnetz Mobilität NRW weiter.

Vortrag von Frau Dr. Molenda (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Frau Dr. Molenda stellt sich und das Zukunftsnetz Mobilität NRW vor. Sie zeigt auf, welche Bedeutungszunahme der Fußverkehr und dadurch auch die Nutzung des öffentlichen Raums sowie des städtischen Grüns während der andauernden Covid-19-Pandemie erlangt haben.

Abbildung 28: Frau Dr. Molenda begrüßt die Teilnehmenden in Namen des Zukunftsnetz



Anschließend geht sie auf die Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW und die Themenschwerpunkte des vergangenen Jahres ein. Zudem erläutert sie, dass Fußverkehrsförderung eine ganzheitliche Aufgabe ist, die eine Fülle an unterschiedlichsten Beteiligten umfasst. Sie verdeutlicht außerdem die Expertenrolle der Bürger*innen. Abschließend erläutert sie an welchem Punkt im Ablauf des Fußverkehrs-Checks sich die Stadt Krefeld befindet.

Vortrag von Herr Dr. Frehn (Planersocietät)

Herr Dr. Frehn trägt wissenswerte Daten und Fakten zum Fußverkehr vor. Er betont, dass das Zu Fußgehen Basismobilität ist, der als Verkehrsmittel lange nicht ausreichend Beachtung geschenkt wurde. Er bestärkt die Teilnehmenden in ihrer Rolle als Expert*innen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks. Er geht darauf ein, dass Krefeld in der Vergangenheit eine richtige Flaniermeile besaß. Durch das Potential der kurzen Wege besteht die Möglichkeit sich dem wieder anzunähern. Weiter erläutert er das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen, dessen Berücksichtigung bei der Fußverkehrsplanung unerlässlich ist. Abschließend stellt er die allgemeinen Ziele der Fußverkehrsförderung vor. Um den Bogen zurück zu Krefeld zu schlagen zeigt er erste Impression der Fußverkehrssituation vor Ort, welche u.a. den Themen Barrierefreiheit, Querungen und Aufenthaltsqualität angehören.

Vortrag von Herr Becker (Planersocietät)

Herr Becker erklärt zu Beginn, welche Eigenschaften eine fußgängerfreundlicher Kommune ausmachen und welche Ansprüche die unterschiedlichen Gruppen zu Fuß Gehender an den Raum stellen. Ausgang der Verkehrsplanung sollten die am schützenswertesten Verkehrsteilnehmer sein. Daher wird in Dänemark und den Niederlanden der Straßenraum von außen nach innen geplant. Er betont als einen weiteren wichtigen Ansatz das „Design für Alle“, welches eine bauliche Ausstattung des Verkehrsraums für

Personen mit jeglichen Mobilitäts- und Seheinschränkungen versteht. Herr Becker schließt seinen Vortrag mit einer Reihe von Beispielen attraktiver Maßnahmen der Fußverkehrsförderung.

Von der Stadtverwaltung und der Planersocietät wurden vorab zwei Routenvorschläge für die Begehungen in Krefeld angefertigt. Die Teilnehmenden können an zwei Stellwänden die Routenvorschläge für die Begehungen in der Krefelder Innenstadt und Uerdingen mit den Mitarbeitern der Planersocietät sowie der Stadtverwaltung diskutieren. Die nachfolgenden Punkte wurden von den Teilnehmenden eingebracht:

Innenstadt

- Die Teilnehmenden wünschen sich, dass die Mariannenstraße in die Begehung integriert wird, da sich dort die Mariannenschule befindet. Zudem sollte die Rheinstraße bei der Begehung betrachtet werden.
- Es wird von einer zeitgleichen Grünphase für zu Fuß Gehende an allen Armen der Kreuzung Nordwall / Hubertusstraße berichtet. Dies ermöglicht auch das schräge Queren des Kreuzungsbereiches. Es wird vorgeschlagen dieses System auch an anderen großen Kreuzungen einzuführen.
- Grünphasen für zu Fuß Gehende sind für Personen mit Mobilitäts- und Seheinschränkungen meist zu kurz. Wunsch sich an den schwächsten Fußgänger zu orientieren und die LSA mit dem 3-Sinne-Prinzip auszustatten. An vielen LSA werden nach 20 Uhr das akustische Signal zum Nachteil von Personen mit Seheinschränkungen abgestellt.
- Akustische Signale für Personen mit Seheinschränkungen fehlen.
- Seit der Schließung der Unterführung am Ostwall nutzen einige Personen mit Seheinschränkung diese Haltestelle nicht mehr, da die Hochstraße von der Bahn aus sehr unübersichtlich ist. Zudem kann nicht mehr auf Höhe des Fahrers eingestiegen werden, was sonst von Personen mit Mobilitäts- und Seheinschränkungen genutzt wurde, um den Fahrer über den Ausstiegspunkt zu informieren.
- Die Gehwege sind u.a. in der Petersstraße zu schmal.
- Auf der Neusser Straße gibt es mehrere Stolperstellen.
- Auslagen stellen ein Problem für den Fußverkehr dar.
- Auf dem Ostwall gibt es viel Lieferverkehr.
- Fahrradabstellanlagen und der fließende Radverkehr stören den Fußverkehr.
- Selbstständige Gehwege sollen zunehmend ermöglicht werden. Dafür muss der bauliche Zustand verbessert werden.
- Die Gestaltung des Platzes vor dem Hbf wird bemängelt.
- Sauberkeit und Toiletten werden gefordert.
- Soziale Unsicherheit im Bereich des HBF und der Dreikönigenstraße. Wunsch nach Servicepersonal und -point während der Dunkelheit am HBF.
- In der Innenstadt sind auch viele Kinder unterwegs.
- Bei der Anbindung des Theaterplatzes bedarf es auch der Betrachtung des Kfz-Verkehrs.
- Promenade und Mobilstation sollen entstehen.

- Die Schwertstraße ist eine „Rennsteige“.
- Kontrolle Gehwegparken

Uerdingen

- Der Bahnhof in Uerdingen ist von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen aufgrund von Stufen zum Zug kaum bis gar nicht mehr nutzbar.
- Der Bereich um die Kreuzung Am Bahnhofplatz / Bahnhofstraße wird als Konfliktstelle wahrgenommen. (Wegweisung/Wegeverbindung)
- Die Funktion des Marktplatzes und die Gestaltung der Straße Am Bahnhofplatz werden hinterfragt.
- Im Bereich des Bahnhofs ist die Beschilderung für den MIV mangelhaft.
- Schwerlastverkehr wird in der Oberstraße/Am Marktplatz falsch beschildert.
- Der Gehweg in der Straße Am Markt ist zwischen der Kurfürstenstraße und Bruchstraße sehr schmal.
- An der Kreuzung Joseph-Görres-Straße / Augustastraße ist kein sicheres Queren möglich.
- Die Einsehbarkeit der Querungsmöglichkeiten ist eingeschränkt (z.B. Alte Krefelder Straße).
- Mehr öffentlichen Toiletten und langfristige Sitzmöglichkeiten werden gewünscht.

Abschließend stellen Herr Dr. Frehn und Herr Becker die Inhalte der Diskussionen an den Stellwänden dem Plenum zusammengefasst vor.

Verabschiedung

Herr Dr. Frehn und Herr Becker stellen den weiteren Ablauf des Fußverkehrs-Checks in Krefeld vor und laden zu den Begehungen am 16.09.2021 und am 28.09.2021 um 18 Uhr sowie zum Abschluss-Workshop am 03.11.21 um 18 Uhr ein. Frau Foltys-Banning verabschiedet die Teilnehmenden und schließt die Veranstaltung.

Dortmund, 03. September 2021

gez. Neele Ashölter

6.2 Protokoll der 1. Begehung am 16.09.2021

Ort: Krefeld, Innenstadt

Datum: 16.09.2021

Uhrzeit: 18:00-20:25 Uhr

Anwesende: 26 Personen

Protokoll: Neele Ashölter, Nils Becker (Planersocietät)

Begrüßung

Am 16.09.2021 fand die erste Begehung des Fußverkehrs-Check NRW 2021 in Krefeld statt. Die Begehung begann um 18:00 Uhr am gemeinsamen Treffpunkt, dem Willy-Brandt-Platz. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 26 Personen zusammen, darunter Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Interessensvertretungen und Bürgerschaft sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Herr Becker (Planersocietät) begrüßte die Teilnehmenden zu Beginn und stellt sich sowie die Planersocietät vor. Herr Hornig vom Zukunftsnetz Mobilität NRW stellt sich ebenfalls vor. Herr Becker erläutert den Ablauf des Fußverkehrs-Checks in Krefeld und lädt zur Begehung in Uerdingen am 28.09.21 um 18 Uhr sowie zur Abschlussveranstaltung am 02.11.2021 um 18 Uhr ein. Er betont, dass das Expertenwissen der Teilnehmenden bei den Begehungen gefragt ist. Anschließend stellt er die geplante Route vor. Zudem weist er auf die aktuellen Pandemiebestimmungen hin.

Frau Foltys-Banning (Mobilitätsmanagement Stadt Krefeld) begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls. Sie erklärt, dass mit der Begehung des Fußverkehrs-Checks die Europäische Mobilitätswoche in Krefeld eröffnet wird. Anschließend stellt sie die Gründe für die Auswahl des Willy-Brandt-Platzes als Startpunkt der Begehung vor.

Im Folgenden werden die wesentlichen Beiträge und Diskussionspunkte der Begehung festgehalten:

Abbildung 29: Frau Foltys-Banning und die Teilnehmenden am Willy-Brandt-Platz



Abbildung 30: Begehrroute in der Innenstadt Krefelds



Startpunkt: Willy-Brandt-Platz

Am Startpunkt der Begehrroute werden erste Problemstellen ermittelt und von der Bürgerinnen und Bürgern vorgebracht:

- Es fehlen Absenkungen des Gehwegs zwischen dem Willy-Brandt-Platz und der Kölner Straße.

- Trampelpfade zwischen den Haltestellen am Willy-Brand-Platz und der Kölner Straße zeigen, dass hier notwendige Wegeverbindungen fehlen. Diese als offizielle Gehwege gekennzeichneten Trampelpfade sollten auch Personen mit Mobilitätseinschränkungen zugänglich gemacht werden. Es wird von Vermüllung und wohnungslosen Personen in diesem Bereich berichtet.
- Insgesamt fehlt es dem Bereich zwischen Willy-Brandt-Platz und Kölner Straße an Aufenthaltsqualität.
- Auf der Kölner Straße verengen Sträucher den Gehweg.
- Die Absperrung eines Gebäudes in der Kölner Straße blockiert den Gehweg. An dieser Stelle ist es aufgrund der Verkehrsmenge und Breite der Straße schwierig für zu Fuß Gehende die Straßenseite zu wechseln.

Station 1: Am Hauptbahnhof / Kölner Straße

Die Begehung führt vom Willy-Brandt-Platz vorbei an den Bushaltestellen am Südausgang des Bahnhofs auf die Kölner Straße zum Kreuzungsbereich Am Hauptbahnhof / Kölner Straße.

- Die Grünphasen für zu Fuß Gehende sind sehr kurz. Zudem sind die Lichtsignalanlagen nicht nach dem 2-Sinne-Prinzip ausgestattet. Das stellt insbesondere ein Problem für die Personen des nahe gelegenen Seniorenheims da.
- Die Teilnehmenden wünschen sich einen Countdown, der die Dauer bis zur nächsten Grünphase anzeigt.
- Der erste Bereich der Kreuzung, der nur für den ÖPNV freigegeben ist, muss von zu Fuß Gehende ohne Signalisierung gequert werden.
- In diesem Bereich sind viele offene Schienen zu queren.
- Der Tunnel der Kölner Straße wird von den Teilnehmenden als unattraktiv wahrgenommen.

Abbildung 31: Kreuzungsbereich Am Hauptbahnhof / Kölner Straße



Station 2: Hansastrasse / Neusser Straße

Durch das Hansazentrum führt die Begehung zum Kreuzungsbereich Hansastrasse / Neusser Straße.

- Die Bestuhlung der Außengastronomie wird häufig zu nah an die taktilen Leitlinien platziert. Zudem werden sie von Lieferverkehr zugeparkt. Die Teilnehmenden wünschen sich, dass die Stadt Krefeld die Geschäftsinhaber für diese Problematik sensibilisiert.
- Die Poller vor dem Hansazentrum sind wenig kontrastreich und haben keine Reflektoren.
- Die großen Blumenkübel in der Hansastraße finden keine Zustimmung bei den Teilnehmenden, da sie den schützenden Seitenraum versperren. Außerdem ragen auch hier die Pflanzen zum Teil zu nah an das taktile Leitsystem.

Abbildung 32: Außengastronomie in der Neusser Straße



Station 3: Petersstraße

Weiter über die Hansastrasse führt die Route links auf die Petersstraße.

- Die Petersstraße ist eine Fahrradstraße.
- Die Gehwege sind sehr schmal.
- Die Teilnehmenden wünschen sich einen verkehrsberuhigten Bereich mit Drempeln.
- Ein weiterer Vorschlag ist die Einrichtung einer Begegnungszone. Dafür müssen keine baulichen Maßnahmen stattfinden. Allerdings wird eine Begegnungszone von Kfz-Fahrenden nur bei einer hohen Fußgängerfrequenz angenommen. Es wird vorgeschlagen am Anfang der Straße Wimpel oder eine Art „Tor“ zu errichten, welche auf die Begegnungszone aufmerksam machen.

Abbildung 33: Schmale Gehwege in der Petersstraße



Station 4: Ostwall

Von der Petersstraße gelangt die Begehung über die Dreikönigenstraße auf den Ostwall. Diesem wird in nördlicher Richtung gefolgt. Die Teilnehmenden erhalten zur Sensibilisierung für die Belange von Personen mit Mobilitätseinschränkungen auf diesem Abschnitt der Route Brillen, welche unterschiedliche Seheinschränkungen simulieren. Zudem können sie versuchen sich mit einem Langstock zu orientieren.

- Die Gehwege in der Dreikönigenstraße sind sehr schmal.
- Die Grünphasen auf dem Ostwall sind für zu Fuß Gehende sehr kurz. Personen mit Mobilitätseinschränkungen fühlen sich unwohl beim Queren der Straße.
- Die Promenade auf dem Ostwall (Mittelstreifen) ist für zu Fuß Gehende an jeder Kreuzung unterbrochen. Der direkte Weg auf die andere Seite ist zudem nicht barrierefrei. Um die andere Seite zu erreichen müssen drei Lichtsignalanlagen genutzt werden.
- Wenn vier Straßenbahnen hintereinanderstehen, können zu Fuß Gehenden nicht den Ostwall queren.
- Es gibt nur wenige Sitzmöglichkeiten auf dem Ostwall.
- Mülltonnen verengen den Gehweg des Ostwalls.
- Im Bereich der Haltestelle Rheinstraße gibt es keine Querungshilfe oder Fußgängerüberweg. Dort herrscht Tempo 20.
- Eine Kante entlang der Schienen an der Haltestelle Rheinstraße ist nicht markiert und stellt einen Stolperfalle dar.

Abbildung 34: Gruppe der Teilnehmenden auf dem Ostwall



Station 5: Mariannenschule

Vom Ostwall führt die Route über die Neue Linner Straße, die Luisenstraße, die Dreikönigenstraße und die Mariannenstraße am Stephanplatz vorbei zur Mariannenschule.

- Frau Foltys-Banning erläutert, dass auch die Schulen an der Europäischen Mobilitätswoche teilnehmen. Am 22. September 2021 gibt es die Aktion „Autofreier Schultag“. Sie schildert den Teilnehmenden die Problematik des Bring- und Holverkehrs an Schulen und welche Auswirkungen diese auf die Kinder haben.
- Auf Höhe der Mariannenschule ist der Gehweg unterbrochen.
- Verschiedene Piktogramme auf den Gehwegen sollen die Aufmerksamkeit der Schüler*innen erhöhen und ihnen anzeigen wo sie sicher die Straße queren können.
- Herr Becker erklärt den Teilnehmenden die Funktionsweise und den Nutzen von Gehwegnasen.

Abbildung 35: Piktogramm für Kinder im Umfeld der Mariannenschule



Station 6: HansasträÙe / Ostwall / Am Hauptbahnhof

Abschließend folgt die Route der Mariannenstraße bis zur HansasträÙe zurück zum Hauptbahnhof Krefelds auf den Platz vor dem Hansa Haus.

- Die Haltestellen am Kino sollen umgebaut werden.
- Die Teilnehmenden empfinden die Verkehrssituation am Hauptbahnhof für zu Fuß Gehende als eine Zumutung.
- Betonsitzelemente auf dem Bahnhofsvorplatz stehen genau in der Laufrichtung der zu Fuß Gehenden, wenn sie die Straße queren. Das führt dazu, dass viele zu Fuß Gehende auf die Spur der Radfahrenden ausweichen. Diese ist zudem nicht ausreichend kenntlich gemacht.
- Die Oberfläche vor dem Hansa Haus ist von Unebenheiten und Senken geprägt.
- Ein taktiles Leitsystem auf dem Platz vor dem Hansa Haus führt im Kreis.
- Die Brunnen auf dem Platz vor dem Hansa Haus sind nicht in Betrieb. Sie werden vermüllt und als Sitzmöglichkeiten von wohnungslosen Personen genutzt. Die Teilnehmenden wünschen sich, dass die Brunnen wieder angestellt werden.
- Eine Absenkung am Rand des Platzes vor dem Hansa Haus führt direkt auf einen Wendehammer.

Abbildung 36: Teilnehmende der Begehung am Hauptbahnhof Krefeld



Weitere Anmerkungen der Teilnehmenden

- Bei dem Umbau der Straßenbahn vor ca. 15 Jahren wurde die Barrierefreiheit nur an wenigen Stellen mitgedacht.
- In der Stern- und Hülser Straße stellen die Querneigungen von Einfahrten für das Überfahren mit einem Rollstuhl oder Rollator ein Problem dar.
- Baumwurzeln auf dem Gehweg in der Friedrich-Ebert-Straße erschweren das Zufußgehen und die Fortbewegung mit einem Rollator oder Rollstuhl.
- In Fischeln hat der Seniorenbeirat selbstständig eine Begehung organisiert, 30 verbesserungswürdige Punkte notiert und diese der Verwaltung präsentiert. Es wird Handlungsbedarf gesehen, allerdings gibt es nicht ausreichend finanzielle Mittel und Personal, um diesem gerecht zu werden.
- Es wird berichtet, dass der Bring- und Holverkehr besonders stark an der Bismarckschule ist. Als Lösungsvorschlägen sind die Einrichtung von Elternhaltestellen und die Organisation von Walking Busses zu nennen. Teilnehmenden schildern, dass bestehende Elternhaltestellen nicht gut angenommen werden.

Verabschiedung

Frau Foltys-Banning und Herr Becker bedanken sich für die Teilnahme, die aktive gewinnbringende Beteiligung und laden erneut zu den folgenden Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks ein.

Dortmund,

gez. Neele Ashölter 23. September 2021

6.3 Protokoll der 2. Begehung am 28.09.2021

Ort: Krefeld, Uerdingen

Datum: 28.09.2021

Uhrzeit: 18:00-20:30 Uhr

Anwesende: 32 Personen

Protokoll: Neele Ashölter, Nils Becker (Planersocietät)

Am 28.09.2021 fand die zweite Begehung des Fußverkehrs-Check NRW 2021 in Krefeld statt. Die Begehung begann um 18:00 Uhr am gemeinsamen Treffpunkt, dem Bahnhof Uerdingens. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 32 Personen zusammen, darunter VertreterInnen der kommunalen Verwaltung, Interessensvertretungen und Bürgerschaft sowie Mitarbeitende der Planersocietät.

Frau Foltys-Banning (Mobilitätsmanagement Stadt Krefeld) und Herr Becker (Planersocietät) begrüßen die Teilnehmenden. Frau Foltys-Banning erklärt den Ablauf des Fußverkehrs-Checks in Krefeld, von der Bewerbung bis zur Begehung in Uerdingen. In der Vergangenheit wurde in Krefeld viel für den Radverkehr getan. Sie betont, dass es nun Zeit wird auch Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs durchzuführen. Frau Foltys-Banning weist auf die Anwesenheit von Frau Knebel, Herrn Hamestuk (beide Fachbereich Stadt- und Verkehrsplanung) und Frau Hermanns (Stadtteilbüro) hin.

Herr Becker erläutert die Aufgaben der Planersocietät im Rahmen des Fußverkehrs-Checks und stellt die Route der Begehung in Uerdingen vor. Anschließend geht er auf die Bedeutung der Fußverkehrsplanung und dem damit zusammenhängendem „Design für Alle“ ein. Er betont, dass das Zufußgehen das klimafreundlichste Verkehrsmittel ist. Zudem weist Herr Becker auf die aktuellen Pandemiebestimmungen hin.

Abbildung 37: Begehungsrouten in Uerdingen



Im Folgenden werden die wesentlichen Beiträge und Diskussionspunkte der Begehung festgehalten:

Startpunkt: Bahnhof Uerdingen

- Die Teilnehmenden schätzen ein, dass Ortsfremde vom Bahnhof aus vorwiegend rechtsseitig der Bahnhofstraße in Richtung des Zentrums gehen, da der Weg dort ordentlich aussieht. Allerdings ist der bessere Weg Richtung des Zentrum Uerdingens linksseitig der Bahnhofstraße. Dieser Weg sieht allerdings kompliziert und unübersichtlich aus. Sie wünschen sich eine entsprechende Ausschilderung und Verbesserung am Bahnhof.
- Positiv zu vermerken sind das taktile Leitsystem und die Doppelbords im Bereich der S-Bahn- und der Bushaltestellen. Es wird der Wunsch nach einem durchgängigen taktilen Leitsystem im Bahnhofsumfeld geäußert. Zudem berichten Teilnehmende, dass die Busse nicht passend am taktilen Leitsystem halten.
- Die offenen Schienen stellen ein Problem für Personen mit Mobilitäts- und Seheinschränkungen dar.
- Die Grünphase der Lichtsignalanlage für zu Fuß Gehende ist relativ kurz. Zudem fahren die Linksabbieger sehr knapp an den zu Fuß Gehenden vorbei. Die Teilnehmenden wünschen sich eine LSA mit einer Rot-Gelb-Grün-Anzeige oder einem Countdown und eine alleinige Grünphase.
- Es wird bemängelt, dass die Mittelinsel relativ schmal ist. Das sei kein Einzelfall in Uerdingen.

Abbildung 38: Teilnehmende an der S-Bahnhaltestelle



Station 1/2: Kurfürstenstraße / Vom-Brempt-Straße

Die Begehung führt vom Bahnhof über die Bahnhofsstraße in die Straße Am Bahnhofplatz und weiter über die Kurfürstenstraße bis zur Kreuzung mit der Vom-Brempt-Straße.

- Ein Sperrgitter im Bereich Am Bahnhofplatz / Kurfürstenstraße verengt stark den Gehweg. Für Personen im Rollstuhl ist diese Stelle nicht passierbar. Um diese Stelle zu umgehen muss die andere Straßenseite genutzt werden. Dies sollte rechtzeitig ausgeschildert werden.

- Im Bereich Kurfürstenstraße / Vom Brompt-Straße führt die Absenkung des Gehwegs nicht passend zum FGÜ, sondern mitten auf die Kreuzung. Zudem sind die taktilen Elemente nicht ideal angebracht.
- Um die Kurfürstenstraße zu queren müssen die offenen Schienen passiert werden. Diese sind insbesondere ein Hindernis für Personen mit Mobilitäts- und Seheinschränkungen.
- Ein Gehwegabsenkung im Bereich Kurfürstenstraße / Vom Brompt-Straße ist von einem Pkw zugeparkt.
- Es wird angemerkt, dass für den Platz Am Röttgen in 2022 ein städtebaulicher Wettbewerb mit dem Ziel einer Teilbebauung durchgeführt werden soll. Es wird vorgeschlagen eine Begegnungszone einzurichten.

Abbildung 39: FGÜ über die Vom-Brompt-Straße und Verengung des Gehwegs der Kurfürstenstraße



Station 3: Am Röttgen

Weiter über die Kurfürstenstraße führt die Route zum Am Röttgen.

- Den Teilnehmenden ist im Verlauf der Begehung aufgefallen, dass es kaum Sitzmöglichkeiten gibt.
- Nur 50cm hinter dem FGÜ Am Röttgen sind zwei Behindertenstellplätze eingerichtet. Sie schränken das Sichtfeld ein. Es wird vorgeschlagen Gehwegnasen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen einzurichten.
- Die Teilnehmenden berichten, dass Pkw regelmäßig auf den Sperrflächen parken.
- Der Kreuzungsbereich Kurfürstenstraße, Am Röttgen, Alte Krefelder Straße ist sehr groß, unübersichtlich und schwer sowie umständlich zu Fuß zu queren.

Abbildung 40: FGÜ Am Röttgen



Station 4: Paul-Gerhardt-Schule

Vom Am Röttgen führt die Begehung über die Kurfürstenstraße und Joseph-Görres-Straße zur Grundschule.

- Es wird berichtet, dass im Bereich der Schule Kinder plötzlich auf die Straße springen. Als Lösungsvorschlag werden Gehwegnasen und eine farbliche Gestaltung der Straße angedacht. Die Teilnehmenden wünschen sich auf Höhe der Schule ein durchgehendes Kissen, welches beide Gehwege verbindet.
- Im Kreuzungsbereich Joseph-Görres-Straße / Augustastraße wünschen sich die Teilnehmenden Fußgängerüberwege und Schilder die auf Kinder hinweisen.
- Die Bushaltestelle Augustastraße wird auch von Schüler*innen der umliegenden Schulen genutzt.
- Die Teilnehmenden haben beobachtet, dass insbesondere an der nahegelegenen Förderschule parkende Autos die Sichtbeziehungen einschränken.

Abbildung 41: Beispielhafte Gehwegnase aus Sprühkreide in der Nähe der Paul-Gerhardt-Schule



Station 5: Am Marktplatz

Entgegen der geplanten Route führt die Begehung wieder über die Joseph-Görres-Straße und die Kurfürstenstraße zur bereits thematisierten Kreuzung und weiter über die Alte Krefelder Straße zum Marktplatz Uerdingens.

- In der Alten Krefelder Straße sind die Gehwegplatten teilweise locker.
- Der FGÜ auf Höhe des Marktplatzes ist nicht wie üblich beschildert, sondern mit einem Stoppschild gekennzeichnet. Dieses wird vom Kfz-Verkehr überwiegend missachtet.
- Ab dem Marktplatz sind die Gehwege der Alten Krefelder Straße stellenweise sehr schmal. Es wird vorgeschlagen eine Begegnungszone einzurichten.
- Eine Maßnahme des Integrierten Handlungskonzepts für Uerdingen sieht eine Neugestaltung der Alten Krefelder Straße vor. Es wird vorgeschlagen im Zuge dessen mit Kontrasten zu arbeiten und das Kopfsteinpflaster teilweise abzuschleifen.
- Teilnehmende merken an, dass der Marktplatz erst vor 10 Jahren neu gepflastert wurde. Dabei wurde allerdings die Barrierefreiheit nicht mitgedacht.

Station 5: Fußgängerzone Niederstraße

Vom Marktplatz aus führt die Route über die Fußgängerzone Niederstraße bis zur Kreuzung mit der Straße „Am Zollhof“.

- In der Fußgängerzone gibt es wenige Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang.
- Um über die Straße Am Zollhof zur Promenade zu gelangen müssen Personen mit Rollstuhl auf der Straße fahren. Die Teilnehmenden wünschen sich die Fußgängerzone über Am Zollhof hin bis zur Uferpromenade zu verlängern.

- Es wird vorgeschlagen den Eingang zur Fußgängerzone besser zu gestalten und auszuschildern.
- Am Ende führt die Begehung über die Niederstraße und Am Bahnhofplatz zurück zum Ausgangspunkt der Route. Dort erklärt Herr Becker einer Teilnehmerin mit Seheinschränkung wie das taktile Leitsystem und die Reliefzeichen an Ampeltastern zu verstehen sind.

Verabschiedung

Frau Foltys-Banning bedankt sich bei den Mitarbeitenden der Planersocietät und den Teilnehmenden für die diskussionsreiche Begehung. Sie bittet die Teilnehmenden sich mit weiteren Anmerkungen bezüglich des Fußverkehrs-Checks an sie per E-Mail zu wenden und wünscht sich, dass die Begehung den Blick für die Belange des Fußverkehrs langfristig gestärkt hat. Abschließend lädt sie die Anwesenden zum Abschlussworkshop am 03.11.2021 um 18 Uhr ein.

Dortmund, 12. November 2021

gez. Neele Ashölter

6.4 Protokoll der Abschlussveranstaltung am 03.11.2021

Ort:	Krefeld-Uerdingen
Datum:	03.11.2021
Uhrzeit:	18:00-20:00 Uhr
Anwesende:	30 Personen
Protokoll:	Neele Ashölter, Nils Becker (Planersocietät)

Der Abschluss-Workshop für den Fußverkehrs-Check NRW 2021 in Krefeld fand am 03. November 2021 um 18:00 Uhr statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 30 Personen zusammen, darunter Repräsentant*innen der Kommune, Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Bürgerschaft und Presse sowie Mitarbeiter*innen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Begrüßung durch Frau Foltys-Banning (Stadt Krefeld, Mobilitätsmanagerin)

Frau Foltys-Banning begrüßt die Teilnehmenden und bedankt sich für ihre kontinuierliche Teilnahme an den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Krefeld. Sie erinnert kurz an die vergangenen Veranstaltungen, deren Ergebnisse im Abschluss-Workshop zusammengetragen und nochmal diskutiert werden. Sie wünscht sich einen interessanten sowie informativen Abend und fordert die Teilnehmenden auf sich an der Diskussion zu beteiligen.

Rückblick auf den Fußverkehrs-Check durch Herrn Hornig (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Herr Hornig stellt das Zukunftsnetz Mobilität NRW und dessen Aufgaben im Rahmen des Fußverkehrs-Checks NRW vor. Anschließend gibt er einen kurzen Überblick über die Ziele sowie den allgemeinen Ablauf der Fußverkehrs-Checks, die sich aus den vier Bausteinen Auftaktworkshop, zwei Begehungen, dem Abschluss-Workshop sowie der abschließenden Dokumentation zusammensetzt. Daran anknüpfend stellt er Impressionen des Auftakt-Workshop sowie der beiden Begehungen im Zentrum Krefelds und in Uerdingen kurz vor und erläutert deren thematische Schwerpunktsetzung.

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

Herr Dr. Frehn stellt die Planersocietät als Gutachterbüro kurz vor. Er gratuliert der Stadt Krefeld zum Zuschlag des Fußverkehrs-Checks. Anschließend erläutert Herr Dr. Frehn den Ablauf des Abschluss-Workshops in Krefeld. Nach der Präsentation eines Handlungsfelds samt Maßnahmenvorschläge soll es im Anschluss jeweils eine Diskussion und Rückfragen dazu geben.

Vorstellung der Handlungsfelder und Maßnahmen durch Herrn Becker (Planersocietät)

Herr Becker erläutert zunächst wodurch sich eine fußgängerfreundliche Kommune auszeichnet. Anschließend stellt er die wesentlichen Handlungsfelder im Fußverkehr Krefelds vor, die sich aus der Analyse ergeben haben. Im Mittelpunkt stehen die Handlungsfelder Barrierefreiheit, Querungen und Aufenthaltsqualität. Er weist darauf hin, dass es sich um Querschnittsthemen handelt, die nicht trennscharf voneinander behandelt werden können. Darauf aufbauend werden anhand einer Mängel-Beschreibung ausgewählte Maßnahmenvorschläge mithilfe von Fotomontagen sowie Beispielen aus anderen Städten verdeutlicht. Dabei werden verschiedene Situationen und Standorte entlang der Routen der Begehungen im Zentrum Krefelds und in Uerdingen vorgestellt, bei denen Verbesserungsbedarf gesehen wird.

Rückfragen und Diskussion

Nachdem jeweils ein Handlungsfeld mit Maßnahmenvorschlägen vorgestellt wurde, lädt Herr Dr. Frehn die Teilnehmenden zur Diskussion und zu Nachfragen ein. Aus dem Austausch mit den Teilnehmenden haben sich folgende Beiträge ergeben:

Barrierefreiheit:

- Es wird erläutert, dass Telefonzellen mit hängenden Kabinen eine Gefahr für Personen mit Seheinschränkungen darstellen, da sie zu spät mit dem Langstock erkannt werden.
- Der Vorschlag Bordsteine abzusenken findet Zuspruch und wird flächendeckend gewünscht.
- Es wird eingebracht, dass nach Bauarbeiten wird häufiger vergessen die Bordsteinabsenkung wieder einzurichten.
- Hinsichtlich der Bordsteinabsenkungen wird angemerkt, dass diese mit Kontrasten und taktilen Elementen kenntlich gemacht werden sollten.
- Es wird der Wunsch geäußert in Uerdingen den Weg von der Promenade bis zum Markt für Personen mit Geheinschränkungen auszuschildern. Dazu wird anmerkt, dass das auch digital in Form einer App möglich ist.
- Die Stadtverwaltung informiert darüber, dass die Alte Krefelder Straße in Richtung Promenade umgebaut werden soll.
- Es wird angemerkt, dass es am Uerdinger Bahnhof kein barrierefreies Wegweisungssystem gibt.
- Es wird berichtet, dass einige der taktilen Bodenelemente am Bahnhof in Uerdingen falsch angebracht sind.

Querungen:

- Teilnehmende wünschen sich einen FGÜ am Ostwall.
- Es wird der Wunsch nach einer autofreien oder wenigstens autoreduzierten Innenstadt geäußert. Der ÖPNV soll zur Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr beitragen.

- Langfristig wünschen sich die Teilnehmenden, dass sie Krefeld wieder zu einer Flaniermeile entwickelt.
- Es wird kritisiert, dass die Querungsdistanzen am Knotenpunkt Röttgen zu groß sind für Personen mit Einschränkungen. Der gesamte Knotenpunkt hat diverse Problematiken und sollte mittel- bis langfristig umgestaltet werden.
- Es wird angemerkt, dass viele Radwege so schmal sind, dass beim Überholen der Gehweg genutzt werden muss. Es wird eine bessere Trennung von Fuß- und Radverkehr gefordert.

Aufenthaltsqualität:

- Es wird bemängelt, dass durch fehlende Beleuchtung Angsträume geschaffen werden.
- In Krefeld wie Uerdingen fehlen öffentliche Toiletten. Das hat der Seniorenbeirat bereits vor 15 Jahren bemängelt.

Allgemein:

- Es wird der Wunsch ausgesprochen, dass die Stadt Krefeld die Fußverkehrs-Checks eingeständig in anderen Stadtteilen weiterführt.
- Teilnehmende sehen es als notwendig mehr Verkehrserziehung zu betreiben, da die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer stark verbesserungswürdig sei.
- Es wird angemerkt und als positiv angesehen, dass in den Niederlanden der Fuß- und Radverkehr häufiger Vorrang hat.
- Es wird vorgeschlagen Vorrangrouten für den Fußverkehr und Shared-Space Zonen einzurichten. Zudem könnten Themenrouten erarbeitet werden.
- Die Teilnehmerin mit Seheinschränkungen, welche die taktilen Elemente nicht lesen konnte, wurde zur weiteren Hilfestellung an den Blindenverein verwiesen.

Ausblick über das weitere Vorgehen

Herr Dr. Frehn informiert, dass die Planersocietät Anfang des kommenden Jahres den Abschlussbericht fertigstellen wird. Dieser wird neben den Maßnahmenempfehlungen auch eine Priorisierung dieser vorsehen. Er ergänzt, dass der Fußverkehrs-Check erst der Beginn einer systematischen Fußverkehrsförderung darstellt und die Erkenntnisse auch auf andere Stadtteile angewendet werden können. Im Anschluss erläutert Frau Foltys-Banning, dass die Maßnahmen des Fußverkehrs-Checks in das Mobilitätskonzept integriert werden. Darüber hinaus soll weiterhin für die Belange des Fußverkehrs sensibilisiert werden. Sie dankt für die Anregungen, die sie im Rahmen den Fußverkehrs-Checks sammeln konnte. Zudem erläutert sie, dass die Umsetzung sukzessive und priorisiert erfolgen wird und der Maßnahmenkatalog eine gute Mischung aus lang- und kurzfristigen sowie kostengünstigen Maßnahmen umfasst. Herr Hudde (Stadt Krefeld, Fachbereichsleiter Stadtplanung) betont, dass die Umsetzung der Maßnahmen von den genehmigten Haushaltsmitteln abhängt und dass, das eine politische Entscheidung sei. Es besteht bereits ein Haushaltstopf für das Thema Barrierefreiheit. In der Vergangenheit habe es allerdings insgesamt zu wenige Gelder für den Bereich

Verkehr gegeben, weshalb sich der Zustand der Straßen verschlechtert hätte. Die Maßnahmen des Fußverkehrs-Checks sollen sukzessive abgearbeitet werden und mehr Gelder dafür akquiriert werden. Herr Hudde möchte bei den Kämmerern dafür werben Fußverkehrs-Checks auch in anderen Stadtteilen durchzuführen. Für die hier aufgezeigten Maßnahmen bieten sich durch die beiden Integrierten Handlungskonzepte über die Städtebauförderung Umsetzungsperspektiven - soweit die jeweiligen Straßen und Plätze als Einzelmaßnahme dort aufgelistet sind und noch nicht umgesetzt wurden.

Verabschiedung

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

Dortmund, 26. November 2021

gez. Neele Ashölter, Nils Becker

7 Quellenverzeichnis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stadt Krefeld-Uerdingen (2020): Klimaschutzteilkonzept Radverkehr.

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

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

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

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

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

8 Maßnahmentabelle

Innenstadt										
Straße / Abschnitt (Verortung)	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont			
							kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
B1	Grünfläche südlich des Hauptbahnhofs	Keine feste Wegeverbindung, Beleuchtung fehlt, Stadtmobiliar fehlt	Offenporige Asphaltierung des nördlichen Trampelpfads, Beleuchtung und Mobiliar	Wassergebundene, hochverdichtete Gehwegdecke mit angrenzender Beleuchtung und Mobiliar	Direkte Fußwegeverbindung der Kölner Straße zur zukünftigen Mobilstation	Barrierefreiheit	mittel	x	x	x
B2	Am Hauptbahnhof, Haltestelle Höhe Hansaforum	Einheitliche Nullabsenkung, fehlender akustischer Signalgeber, fehlender Ampeltaster	Installation differenzierter Bordhöhe, akustischer Signalgeber, barrierefreier Ampeltaster	Installation akustischer Signalgeber	Direkte Fußwegeverbindung der Innenstadt und zur neuen Mobilstation über die Kölner Straße	Barrierefreiheit	hoch	x	x	
B3	Am Hauptbahnhof, Haltestelle Höhe Hansaforum	Einheitliche Nullabsenkung, fehlender akustischer Signalgeber, fehlender Ampeltaster	Installation eines Hochbords (6cm); Gleiskörper kontrastreich gestalten; akustische Signalgeber aufstellen		Direkte Fußwegeverbindung der Innenstadt und zur neuen Mobilstation über die Kölner Straße	Barrierefreiheit	mittel		x	
B4	Hansastraße	Fehlende kontrastierende Poller	Umbau der Poller in kontrastreiche Poller	Anbringen eines kontrastierenden Band, farbliche Gestaltung		Barrierefreiheit	niedrig	x		
B5	Kreuzungsbereich Hansastraße/Petersstraße	Fehlende differenzierte Bordhöhe westlich, Poller östliche Gehwegseite	Installation einer Doppelquerung, Wegnahme der Poller	ggf. Prüfung eines FGÜ	Anfrage FGÜ liegt vor, wichtige Fußwegeachse des Seniorenheims in die Innenstadt	Barrierefreiheit	niedrig		x	
B6	Peterstraße zw. Hansastraße und Südwahl	Einfahrten/ Gehweg mit z.T. hoher Querneigung, unebene Gehwegbelag	Ausbau niveaugleicher Gehwege, keine Absenkung der Einfahrten (Schrägbord), lockere Gehwegplatten festigen			Barrierefreiheit	mittel			x
B7	Ostwall	Längsverkehr, z.T. fehlende Borddifferenzierung	Installation einer Doppelquerung mit Nullabsenkung und Bordhöhe 6cm	Kompromisslösung, 3cm Bord		Barrierefreiheit	mittel		x	x
B8	östliche Hansastraße	Querungsbedarf bei fehlender gesicherter Querungsanlage, LSA ohne akustischen Signalgeber, fehlendes Reliefsymbol	Ausbau der LSA mit taktilen Elementen, Zwei-Sinne-Prinzip; differenzierte Bordhöhe; taktile Elemente Sperr- und Richtungsfeld	Kompromisslösung, 3cm Bord		Barrierefreiheit	hoch		x	
B9	Alte Linner Straße/ Luisenstraße	z.T. fehlende differenzierte Bordhöhe	Installation einer Doppelquerung mit differenzierter Bordhöhe	Kompromisslösung, 3cm Bord		Barrierefreiheit	gering		x	
A1	Ostwall/Dreikönigenstraßen	Fehlende Querungsanlage über Grünachse	Installation einer LSA mit differenzierter Bordhöhe	Kompromisslösung, 3cm Bord	Historische, attraktive Wegeverbindung vom Hauptbahnhof Richtung Norden	Barrierefreiheit, Querung	mittel		x	x
A2	Ostwall/Marktstraße	Fehlende Querungsanlage über Grünachse	Installation einer LSA mit differenzierter Bordhöhe	Kompromisslösung, 3cm Bord	Historische, attraktive Wegeverbindung vom Hauptbahnhof Richtung Norden	Barrierefreiheit, Querung	mittel		x	x
A3	Mariannenstraße	Schulumfeld bei erhöhtem Querungsbedarf, eingeschränkte Sichtbeziehung	Installation von Gehwegnasen zur Geschwindigkeitsreduktion und einfachen Querung, farbliche Separation	Anbringen von Beschilderungen "Achtung Schüler", Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau		Querung, Verkehrssicherheit	hoch	x		
A4	Schwertstraße zw. Albrechtplatz und Philadelphiestraße	Querungsbedarf bei fehlender gesicherter Querungsanlage	Prüfung zur Einrichtung eines FGÜ	Installation von Gehwegnasen		Querung	mittel		x	

B10	Knotenpunkt Am Hauptbahnhof	Fehlende taktile Elemente (Sperr- und Richtungsfeld), fehlende differenzierte Bordhöhe, kurze Räumungszeiten für mobilitäts-eingeschränkte Personen	Ausbau barrierefreie Querungsanlagen, Installation von Ampeltastern mit Relief, Kontrastierung der Bahngleise, Anpassen der Grünphasen, weiche Separation Rad- und Gehwegbereiche	-	Straßenbaulast bei Straßen.NRW	Barrierefreiheit	hoch	x	x	X
E1	Platz Alte Linner Straße	Fehlende Belebung des Platzes	Nutzungskonzept für angrenzende Gastronomie, bspw. mit Außenbestuhlung (Plankonzept vorhanden)			Aufenthaltsqualität	gering		x	
E2	Luisenplatz	Fehlende Belebung des Platzes	Stadtmöbiliar aufstellen			Aufenthaltsqualität	mittel	x		
E3	Unterführung Kölner Straße	Fehlende Beleuchtung, Angstrum, Verschmutzung	Ansprechende Gestaltung durch attraktive Lichtinstallation (städt. Lichtkonzept)		Direkte Fußwegeverbindung der Kölner Straße zur zukünftigen Mobilstation	Aufenthaltsqualität	niedrig			x
D1	Peterstraße	Beidseitig sehr schmaler Gehweg	Prüfung zum Ausbau des Gehwegs, langfristig Einrichtung einer Begegnungszone	Weiche Separation, Festlegung eines Verkehrsberuhigten Bereichs	Alternative für Autoverkehr sperren, Anschluss über Königstraße	Barrierefreiheit	mittel	x		
D2	Peterstraße / Mariannenstraße	Mangelnde Sichtbeziehungen	Aufmerksamkeit durch Markierungen im Schulumfeld schaffen			Verkehrssicherheit	hoch	x	x	

Uerdingen										
Straße / Abschnitt (Verortung)	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont			
							kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
B1	Am Bahnhofplatz/Kurfürstenstraße	Mangelnde Gehwegbreite	Beschilderung der Alternativroute über Bahnhofstraße	-		Barrierefreiheit	hoch		x	
B2	Nördliche Kurfürstenstraße	Oberflächenbeschaffenheit in schlechtem Zustand	Erneuerung der Oberfläche			Barrierefreiheit	mittel	Abgeschlossen		
B3	Am Marktplatz	Fehlende Barrierefreiheit durch tw.höhendifferenzierte Pflasterstein	Auffüllen/Abschleifen der Pflastersteine	ggf. barrierefreie Zuwegung, tw. Abschleifen der Pflastersteine		Barrierefreiheit	niedrig		x	x
B4/A1	Alte Krefelder Straße / Am Marktplatz	FGÜ wird nicht wahrgenommen, Stoppschild missachtet	Farbige Markierung des Gehwegs, Bremskissen installieren			Querung, Verkehrssicherheit	hoch	x		
B5	Am Röttgen	Fehlende Doppelquerung, differenzierte Bordhöhe, Oberflächen-beschaffenheit in schlechtem Zustand	Installation Dooppelbord, Erneuerung der Oberfläche	Gehwegnase ggf. in Kombination mit Bumscheiben / -toren	Wichtige Wegeverbindung; Reduzierung des Querungswegs + der Geschwindigkeit; Verbesserung der Sichtachsen; Parkverbot in unmittelbarer Nähe	Barrierefreiheit, Querung	hoch	X		
B6	Am Röttgen	Bushaltestelle nicht barrierefrei	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle			Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit	mittel		x	
B7	Kurfürstenstraße	Fehlende Querungsmöglichkeiten	Farbliche Markierung an geeigneter Querungsstelle, Installation Doppelbord, Wegnahme Stellplätze			Querung, Barrierefreiheit	mittel		x	
B8/A2	Von-Brempt-Straße	Fehlende differenzierte Bordhöhe, Straßenlaterne schränkt Barrierefreiheit ein	FGÜ versetzen und barrierefreie Querung installieren	Kompromisslösung, differenzierte Bordhöhe		Barrierefreiheit, Querung	hoch	x	x	
A3	Alte Krefelder Straße	Fehlende Querungsanlage	Einrichtung einer Querungsanlage, LSA (Dunkelampel)	Gehwegnasen entlang der Krefelder Straße einrichten	Wichtige Wegeverbindung zwischen "Am Röttgen" und südliche Wohngebiete	Querungen, Verkehrssicherheit	mittel		X	
A4/A7	Joseph-Görres-Straße	Schulumfeld, fehlende Sichtbeziehungen	Fahrbahnanhebung, Gehwegnasen einrichten	Fahrbahnmarkierung an geeigneten Querungsstellen	Hoher Schülerverkehr und hoher Parkdruck	Verkehrssicherheit	hoch	x		
A5	Alte Krefelder Straße	Übergang Fußgängerüberweg, Stoppschild wird überfahren, FGÜ missachtet	Farbige Kennzeichnung des FGÜ, Bremskissen installieren		Hohe Fußverkehrs-frequenz	Verkehrssicherheit	hoch		x	
A6	Augustastraße	Schulumfeld, fehlende Sichtbeziehungen	Fahrbahnanhebung, Gehwegnasen + ggf. farbiger Markierung der Querungsstelle	Prüfung eines FGÜ	Schulweg	Verkehrssicherheit	hoch	x		
D1	Joseph-Görres-Straße	z. T. schlechte Sichtbarkeit und Wahrnehmung	Fahrbahnanhebung, Gehwegnasen + ggf. farbiger Markierung der Querungsstelle	Prüfung eines FGÜ	Schulweg	Querungen, Verkehrssicherheit	hoch	x		
E1	Niederstraße	Fehlendes Stadtmobiliar, fehlende Begrünung	Aufwertung des öffentlichen Raums durch Installation von Stadtmobiliar und Grünstrukturen			Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit	mittel		x	x

Allgemein										
Allgemein	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont			
							kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
-	Krefeld, Uerdingen	Hol- und Bringverkehre im direkten Schulumfeld; Nutzungskonflikte	Prüfung von Elternhaltestellen		Geeignete Standortwahl mit guter und sicherer fußläufiger Verbindung zu Schulen	Schulwegplanung	hoch	X		
-	Krefeld, Innenstadt	Hol- und Bringverkehre im direkten Schulumfeld; Nutzungskonflikte	Prüfung von Elternhaltestellen		Geeignete Standortwahl mit guter und sicherer fußläufiger Verbindung zu Schulen	Schulwegplanung	hoch	X		
-	Krefeld	Fußwegeleitsystem, insb. Barrierefreie Route	Etablieren einer barrierefreien Fußgängeroute als Alternative zum bestehenden Wegeleitsystem			Barrierefreiheit	mittel		x	
-	Krefeld	Fehlendes Angebot an (barrierearmen) Sitzmöglichkeiten mit Armlehnen	Installation von Sitzmöglichkeiten entlang der Hauptfußverkehrsachsen Innenstadt: Attraktive Anbindung des Grünstreifens Ostwall Uerdingen: Entlang der Kurfürstenstraße, bzw. Stadtzentrum: Niederstraße			Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit	mittel		x	