

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2020

Düsseldorf

Abschlussbericht

im Auftrag des
Zukunftsnetz Mobilität NRW



Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Köln, im Januar 2021

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2020

Düsseldorf

Zukunftsnetz Mobilität NRW,

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr:
Dr. Inga Molenda
Mail: molenda@vrr.de
Tel.: 0209/1584-323

Planungsbüro VIA eG

Marsportengasse 6

D-50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

Fax 0221 / 789 527-99

Mail viakoeln@viakoeln.de

www.viakoeln.de

Bearbeitet durch:

Andrea Fromberg

Kathrin Krienke

Kirsten Niklas

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

11. Mai 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Zielsetzung	7
2	Ausgangslage in Düsseldorf	10
3	Veranstaltungen in Düsseldorf.....	13
3.1	Interner Starter-Termin.....	13
3.2	Auftakt-Workshop.....	24
3.3	Begehung in Gerresheim.....	32
3.4	Begehung in Lichtenbroich / Unterrath	36
3.5	Abschluss-Workshop.....	37
4	Maßnahmenempfehlungen	41
4.1	Verkehrssicherheit.....	41
4.2	Barrierefreiheit.....	51
4.3	Aufenthaltsqualität.....	59
4.4	Maßnahmenprogramm für infrastrukturelle Maßnahmen	67
5	Empfehlungen zur Umsetzung	71
6	Zusammenfassung und Fazit	77
7	Quellen.....	80

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2020	7
Abbildung 1-2:	Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2020	8
Abbildung 1-3:	Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2020.....	9
Abbildung 2-1:	lokale Pressearbeit: Antenne Düsseldorf.....	11
Abbildung 2-2:	Social Media: Twitter Account der Stadt Düsseldorf	12
Abbildung 3-1:	Lage der Untersuchungsgebiete	14
Abbildung 3-2:	Untersuchungsraum und Begehungsrouten Gerresheim.....	15
Abbildung 3-3:	Untersuchungsraum und Begehungsrouten Lichtenbroich / Unterrath.....	16
Abbildung 3-4:	Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in Düsseldorf Gerresheim in den Jahren 2015 – 2019 (n=68).....	17
Abbildung 3-5:	Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in Düsseldorf Lichtenbroich / Unterrath in den Jahren 2015 – 2019 (n=59).....	18
Abbildung 3-6:	Verkehrsbelastungsdaten in Lichtenbroich / Unterrath:	19
Abbildung 3-7:	Verkehrsbelastungsdaten in Gerresheim	19
Abbildung 3-8:	Flyer zu den Fußverkehrs-Checks NRW 2020 in Düsseldorf.....	21
Abbildung 3-9:	Internetseite Fußverkehrs-Checks NRW 2020 in Düsseldorf.....	22
Abbildung 3-10:	Online-Beteiligung auf der Internetseite der Stadt Düsseldorf	22
Abbildung 3-11:	Meldungen in der Online-Beteiligung für Gerresheim	23
Abbildung 3-12:	Meldungen in der Online-Beteiligung für Lichtenbroich / Unterrath.....	24
Abbildung 3-13:	Videoausschnitt aus dem Grußwort von Hendrik Wüst.....	25
Abbildung 3-14:	Auftaktworkshop in Düsseldorf	28
Abbildung 3-15:	abgestimmte Begehungsrouten mit Standorten in Gerresheim	30
Abbildung 3-16:	abgestimmte Begehungsrouten mit Standorten in Lichtenbroich / Unterrath.....	31
Abbildung 3-17:	Pressebericht zum Auftaktworkshop in Düsseldorf.....	32
Abbildung 3-18:	Eindrücke von der Begehung in Gerresheim	33
Abbildung 3-19:	Impressionen des WDR-Lokalzeit-Düsseldorf-Berichts vom 30.09.2020.....	34
Abbildung 3-20:	Eindrücke von der Begehung in Lichtenbroich / Unterrath.....	37
Abbildung 3-21:	Pressebericht Abschlussworkshop.....	38

Abbildung 4-1:	Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in Düsseldorf	41
Abbildung 4-2:	Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern	42
Abbildung 4-3:	Vorgezogene Seitenräume an der Querungsstelle Krahenburgstraße	43
Abbildung 4-4:	Einengung des aufgeweiteten Kreuzungsbereichs an der Querungsstelle Heyestraße / Sichelstraße	43
Abbildung 4-5:	Einrichtung einer Lichtsignalanlage an der Querungsstelle Heyestraße/Hatzfeldstraße	45
Abbildung 4-6:	Flächenkonflikte auf Nebenanlage in der Kalkumer Straße in Unterrath.....	47
Abbildung 4-7:	Flächenkonflikte in Knotenpunkten in Gerresheim.....	48
Abbildung 4-8:	Siedlung am Bockumer Weg ist für eine Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereichs geeignet.....	51
Abbildung 4-9:	Formen der Mobilitätseinschränkung	52
Abbildung 4-10:	Differenzierte Bordhöhe an Querungsstellen.....	53
Abbildung 4-11:	Vorderkantmarkierung an einer Treppenstufe	53
Abbildung 4-12:	Treppen erzwingen weite Umwege für gehbehinderte Personen in der Gerresheimer Altstadt	54
Abbildung 4-13:	Städtebauliche Gestaltung am Alter Markt in der Gerresheimer Altstadt ist eine potenzielle Gefahr für sehbehinderte Personen.....	55
Abbildung 4-14:	Treppenstufen sind nicht sichtbar und Rampe ist zu steil an der Friedrich-Wilhelm-Straße in Gerresheim	55
Abbildung 4-15:	Ergänzung der Treppenanlage durch eine Rampe an S-Bahn- Haltestelle Unterrath	56
Abbildung 4-16:	Unebene Oberflächen	57
Abbildung 4-17:	Barrieren auf den Nebenanlagen	57
Abbildung 4-18:	Mindestgehwegbreiten laut Regelwerk.....	58
Abbildung 4-19:	Orientierung mit Langstock	59
Abbildung 4-20:	Barrierefreie Nutzung auf dem Gericusplatz	60
Abbildung 4-21:	... und der Verbindung zum Kölner Tor wird gewünscht.....	60
Abbildung 4-22:	Der Eingang in die Fußgängerzone in Lichtenbroich sollte freigehalten werden.....	61

Abbildung 4-23: Stadtmöblierungskonzept Düsseldorf.....	62
Abbildung 4-24: Kinderverkehrsstadtplan Lichtenbroich / Unterrath.....	64
Abbildung 4-25: Kennzeichnung von Elternhaltestellen.....	65
Abbildung 4-26: Kennzeichnung von Schulwegen in Düsseldorf.....	66
Abbildung 4-27: Ausschnitt Maßnahmenkataster	68
Abbildung 4-28: Maßnahmenkarte für Gerresheim	69
Abbildung 4-29: Maßnahmenkarte für Lichtenbroich / Unterrath	70

1 Zielsetzung

Bedeutung des Fußverkehrs

Endlich – so muss man sagen - wird auch dem Fußverkehr bundesweit mehr Aufmerksamkeit im Hinblick auf seine Bedeutung, seine Verkehrssicherheit und seinen Beitrag zum Klimaschutz entgegengebracht. Bisher wurde der Fußverkehr in der Planung oftmals als „So-wieso-Verkehr“ vernachlässigt. Dabei ist Gehen die Basis jeglicher Mobilität und sollte hinsichtlich der Flächen- und Zeitgerechtigkeit, sowie insgesamt der Wertigkeit stärker in den Fokus der Verkehrsplanung gestellt werden. Die ersten Fußverkehr-Checks NRW sind erfolgreich im Jahr 2019 absolviert worden und führten in den beteiligten Kommunen bereits zu einem Umdenken und einer Sensibilisierung für die Themen der Fußverkehrsförderung.

Fußverkehrs-Checks in NRW

Um die Ziele, die Methodik und die Umsetzung der Fußgängerförderung in den Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW stärker bekannt zu machen und zu verankern, wurden im Zeitraum Juni 2020 bis (pandemiebedingt) März 2021 weitere zwölf Fußverkehrs-Checks durchgeführt.

Abbildung 1-1: Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2020



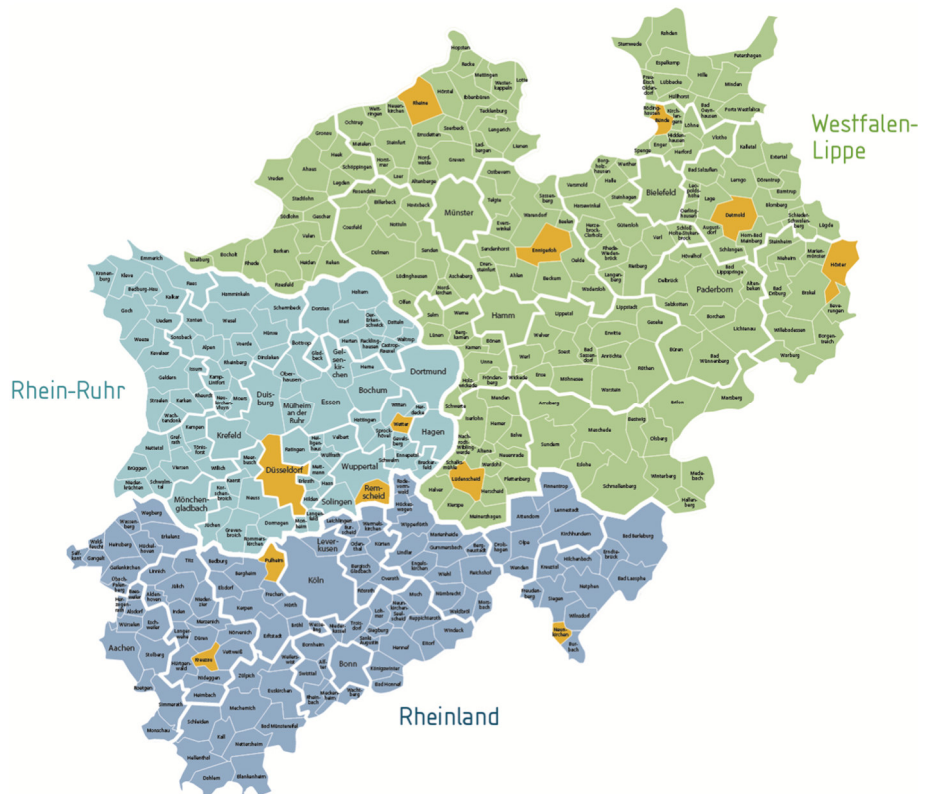
Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2020

Modellkommunen 2020

37 Mitgliedskommunen haben sich um die Durchführung der Fußverkehrs-Checks 2020 beworben, zwölf Modellkommunen wurden durch das Ministerium für Verkehr des Landes NRW und das Zukunftsnetz Mobilität NRW ausgewählt. In der Koordinierungsstelle Rheinland sind dies Kreuzau, Neunkirchen und Pulheim, in der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr Düsseldorf, Remscheid und Wetter, in der Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe Bünde, Detmold, Ennigerloh, Höxter,

Lüdenscheid und Rheine. Das Planungsbüro VIA bearbeitete 2020 die Kommunen Detmold, Düsseldorf, Lüdenscheid, Kreuzau, Pulheim und Remscheid.

Abbildung 1-2: Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2020



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2020

Methodik und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

Die Methodik wurde über den Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks¹ weitgehend definiert. In jeder Kommune fanden mindestens fünf Termine statt:

- interner Startertermin mit der Verwaltung der Modellkommune
- Auftaktveranstaltung als öffentlich beworbene Bürger*innenveranstaltung
- zwei Begehungen vor Ort mit Bürger*innen, Politik und Verwaltung

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

- Abschlussveranstaltung als öffentlich beworbene Bürger*innenveranstaltung.

Abbildung 1-3: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2020

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2020



Ablauf der Fußverkehrs-Checks 2020

Vorbereitungen	<ul style="list-style-type: none">• Festlegung von thematischen und räumlichen Schwerpunkten• Akquise der Teilnehmenden
Auftaktworkshop	<ul style="list-style-type: none">• Ziel: Grundlage für weiteren Verlauf des Fußverkehrs-Checks schaffen• Diskussion thematische und räumliche Schwerpunkte• Erfahrungsaustausch, Kennenlernen, Sensibilisierung
2 Begehungen	<ul style="list-style-type: none">• themenorientiert oder zielgruppenspezifisch• 2-3 km pro Route, 8-10 Stationen, max. 2 Stunden
Abschlussworkshop	<ul style="list-style-type: none">• Diskussion erster Maßnahmenvorschläge• Ausblick auf Umsetzung• Reflexion der Teilnehmenden
Nachbereitung	<ul style="list-style-type: none">• abschließende Dokumentation• Umsetzung kleiner Maßnahmen

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2020

Der Ablauf, die Inhalte und die Ergebnisse dieser Veranstaltungen in der Stadt Düsseldorf sollen im Folgenden kurz beschrieben werden. Pandemiebedingt konnte die Abschlussveranstaltung nur noch digital, alle anderen Veranstaltungsformate davor konnten als Präsenzveranstaltung durchgeführt werden.

2 Ausgangslage in Düsseldorf

Die Landeshauptstadt Düsseldorf mit 645.000 Einwohnern hat sich erfolgreich für die Fußverkehrs-Checks NRW 2020 beworben. Laut Bewerbung gilt die Stadt Düsseldorf bereits als Stadt der kurzen Wege und bietet aufgrund einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie vielen attraktiven Stadtstraßen grundsätzlich gute Voraussetzungen für einen hohen Anteil zu Fuß gehender Menschen. Bereits 27% der Wege werden hier zu Fuß zurückgelegt (Stand 2018).

Die Förderung des Fußverkehrs ist in die übergeordnete Verkehrsentwicklungsplanung Düsseldorfs integriert: Im Rahmen des Mobilitätsplans D, der im Herbst 2019 vom Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschlossen wurde, wurden Leitlinien und Zielsetzungen zur Förderung des Fußverkehrs festgesetzt.

Tabelle 2-1 Ausgangslage in Düsseldorf

Aktivitäten zum Thema Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsplan D (Neuaufgabe des VEP 2006) • Mitglied des ZNM NRW und der AGFS NRW • vielfältige öffentliche Aktionen und Veranstaltungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, bei denen auch der Fußverkehr thematisiert wird z. B.: <ul style="list-style-type: none"> - „Walk-to-School-Days“ (jährlich) - Kinderverkehrsstadtpläne für alle Grundschulen - Verkehrssicherheitskampagnen, z. B. „STOP GUCK & GO“ zur Unfallvermeidung an Gleisübergängen - Bezirkschecks unter Mitwirkung von Kindern und Jugendlichen - Verkehrssicherheitstage (jährlich) - Rollatortage (jährlich).
Verkehrspolitische Zielsetzung / Konzepte zum Fußverkehr	<p>Zielkonzept Mobilitätsplan D</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau beziehungsweise Verbesserung von Fußgängerverbindungen durch die Schaffung sicherer und attraktiver Fußwege, direkter Wegverbindungen und fußgängerfreundlicher Querungsmöglichkeiten • Schaffung eines stärkeren Bewusstseins für den Fußverkehr in Politik, Verwaltung und Bürger*innenschaft durch die Steigerung von Kooperation und Partizipation • Erhöhung der Verkehrssicherheit und der subjektiven Sicherheit durch stadtverträgliche Kfz-Geschwindigkeiten, Optimierung der Infrastruktur, Stärkung gegenseitiger Rücksichtnahme und Aufwertung von Angsträumen • Quartiersentwicklung nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ • vollständige, barrierefreie Erschließung des öffentlichen Raums • Erhöhung der Lebensqualität und Stärkung eines Miteinanders durch die Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten der Nahmobilität (der Fußverkehr soll getrennt vom Kfz- und Fahrradverkehr seinen eigenen Raum bekommen, der allen Personengruppen zugänglich ist)

Während im Mobilitätsplan D eher mittel- bis langfristige, gesamtstädtische Konzepte entwickelt werden, stellen die Fußverkehrs-Checks eine gute Ergänzung hierzu dar. Hier besteht die Möglichkeit, in den Straßenräumen eines Stadtteils Defizite zu identifizieren, konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität des öffentlichen Straßenraums zu entwickeln und Aufwertungsprozesse zu initiieren.

Presse und Medienarbeit

Düsseldorf hat die Veranstaltungen zu den Fußverkehrs-Checks sehr intensiv über die verschiedensten Kanäle beworben. So erschienen in der Lokal-Presse verschiedene Artikel, es wurde eine eigene Internetseite öffentlich geschaltet, der städtische Twitter-Account bedient, ein Flyer gedruckt und verteilt sowie ein Online-Beteiligungstool zur Verfügung gestellt.

Abbildung 2-1: lokale Pressearbeit: Antenne Düsseldorf



Quelle: antenneduesseldorf.de/artikel/fussverkehrs-check-in-duesseldorf-578168.html

Abbildung 2-2: Social Media: Twitter Account der Stadt Düsseldorf



Quelle: twitter.com/Duesseldorf/status/1298973130136915968

3 Veranstaltungen in Düsseldorf

3.1 Interner Starter-Termin

Am 15. Juni 2020 fand ein verwaltungsinterner Starter-Termin im Amt für Verkehrsmanagement statt. Die Ansprechpartnerinnen für die Fußverkehrs-Checks in Düsseldorf sind Frau Heising und Frau Rittershaus, die der Abteilung Strategische Mobilitätsplanung zugeordnet sind.

Nach der Begrüßung durch Herrn Schneider, Abteilungsleiter Strategische Mobilitätsplanung stellten Frau Heising und Frau Rittershaus kurz die Motive und Inhalte der Bewerbung der Stadt Düsseldorf dar. Andrea Fromberg und Kirsten Niklas, Planungsbüro VIA, präsentierten erste Ergebnisse der Bestandsanalyse und erläuterten die Vorgehensweise. Insbesondere im Hinblick auf die besondere Situation aufgrund der Corona-Pandemie wurden die verschiedenen Möglichkeiten der Durchführung besprochen. Im Starter-Termin wurden zudem die Untersuchungsgebiete und die Begehungsrouten diskutiert und intern abgestimmt sowie die Termine für die öffentlichen Veranstaltungen vereinbart.

Auswahl der Untersuchungsgebiete

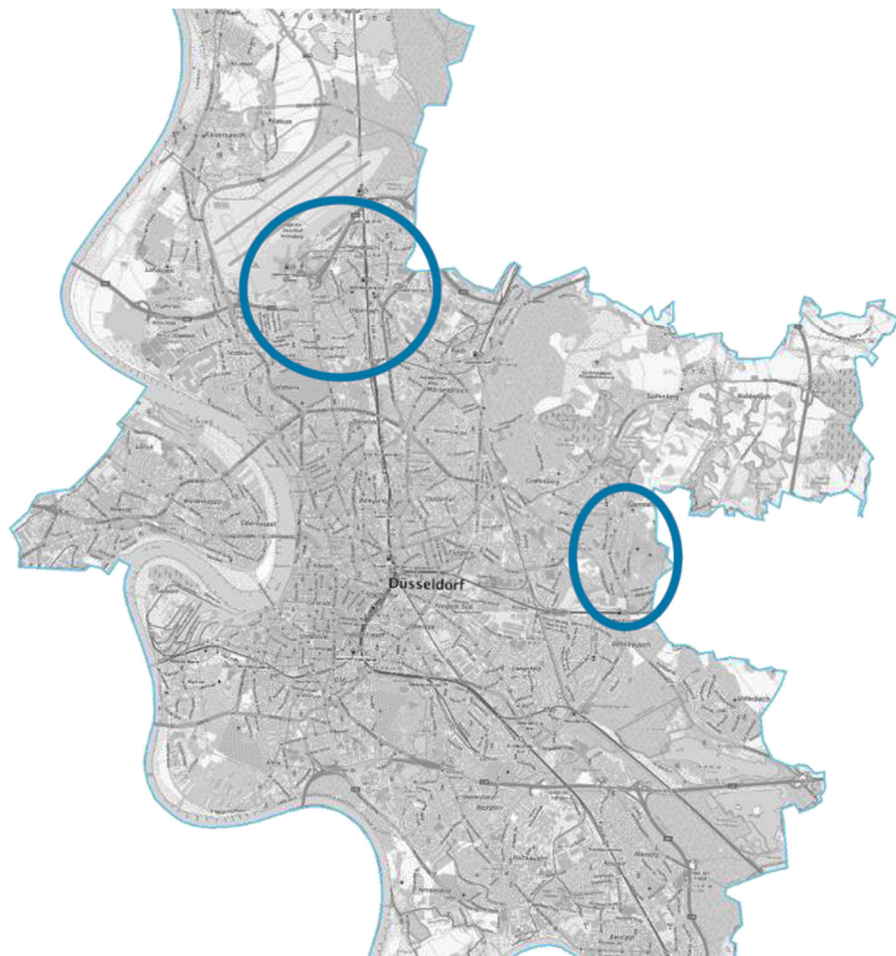
Die Stadt Düsseldorf bewarb sich mit Untersuchungsgebieten außerhalb der Innenstadt, da für die Innenstadt bereits Projekte vorhanden sind, in denen auch der Fußverkehr angemessen berücksichtigt wurde. In Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt wurden zwei Stadtteile in Düsseldorf ausgewählt: Gerresheim im Stadtbezirk 7 und Lichtenbroich / Unterrath im Stadtbezirk 6. Beide weisen eine zentrale Versorgungs- und Aufenthaltsfunktion für die Bewohner*innen des Quartiers und somit erhöhte Anforderungen an die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität auf. Auch wurde den Zentren der beiden Stadtteile ein hoher Handlungsbedarf in Bezug auf die Stärkung des Einzelhandels und eine integrierte Quartiersentwicklung bescheinigt.

Gerresheim besitzt mit der Heyestraße ein kompaktes und überschaubares kleines Stadtteilzentrum. Hier konnten jedoch in der letzten Zeit zunehmend Trading-Down-Prozesse und Leerstände beobachtet werden. Da in direkter Nähe in den nächsten Jahren ein Quartier mit rund 1.700 Wohneinheiten, Gewerbe- und Dienstleistungsangeboten entstehen wird, ist eine Aufwertung des bestehenden Zentrums Heyestraße von besonderer Bedeutung.

Das zweite Untersuchungsgebiet erstreckt sich über die Stadtteile Lichtenbroich und Unterrath. Auch hier existieren ein kleines

Stadtteilzentrum und zwei Nahversorgungszentren, die an Hauptverkehrsstraßen z. T. mit Straßenbahnführung liegen und an denen ebenfalls erste Trading-Down-Tendenzen erkennbar sind. Wie in Gerresheim ist es auch hier das Ziel, durch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Gestaltung von Freiräumen den Gesamteindruck der Zentren zu verbessern und somit die Attraktivität für die Bewohner*innen zu erhöhen.

Abbildung 3-1: Lage der Untersuchungsgebiete



Die ausgewählten Stadtteil- und Nahversorgungszentren dienen als multifunktionale Treffpunkte für alle Generationen, daher sollte bei den Fußverkehrs-Checks ein breiter Querschnitt der Bevölkerung beteiligt werden.

Untersuchungsraum

Die folgenden Karten zeigen die beiden Untersuchungsräume, den Routenvorschlag und die wichtigsten Ziele im Untersuchungsgebiet.

Abbildung 3-2: Untersuchungsraum und Begehungsrouten Gerresheim

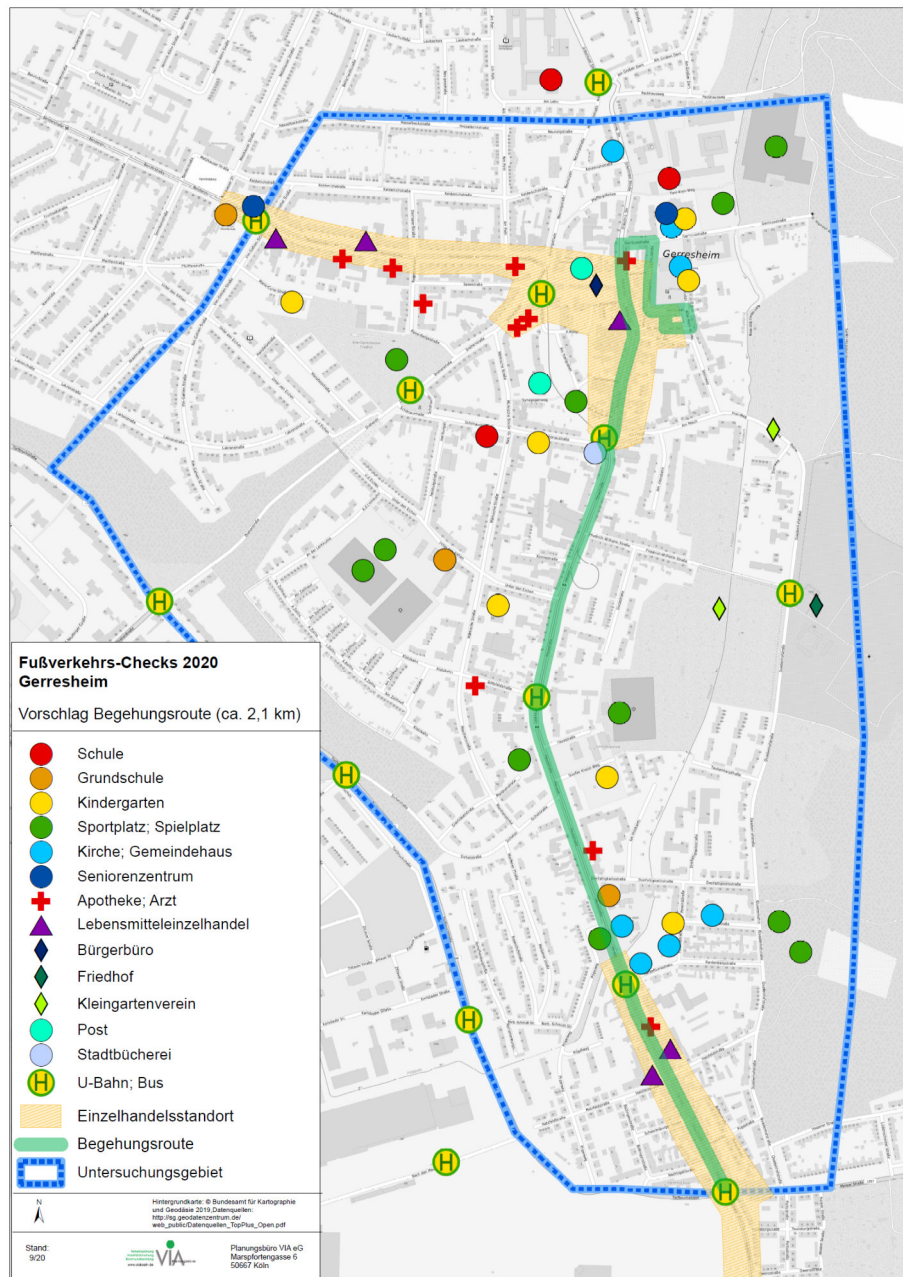
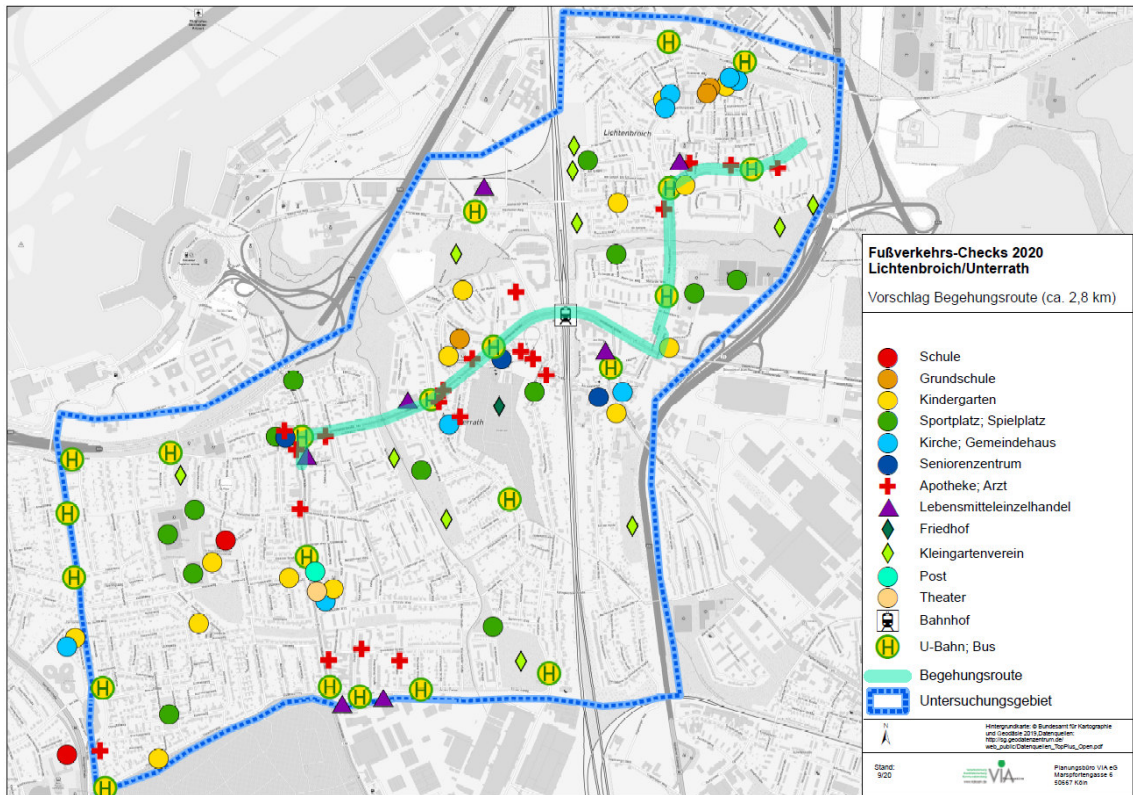


Abbildung 3-3 Untersuchungsraum und Begehungsrouten Lichtenbroich / Unterrath



Unfallanalyse

Für beide Gebiete sind die polizeilich registrierten Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung für den Zeitraum Januar 2015 bis Dezember 2019 zur Verfügung gestellt worden. Die Unfälle wurden kartografisch verortet; die folgenden Karten zeigen das Ergebnis:

Abbildung 3-4: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in Düsseldorf Gerresheim in den Jahren 2015 – 2019 (n=68)

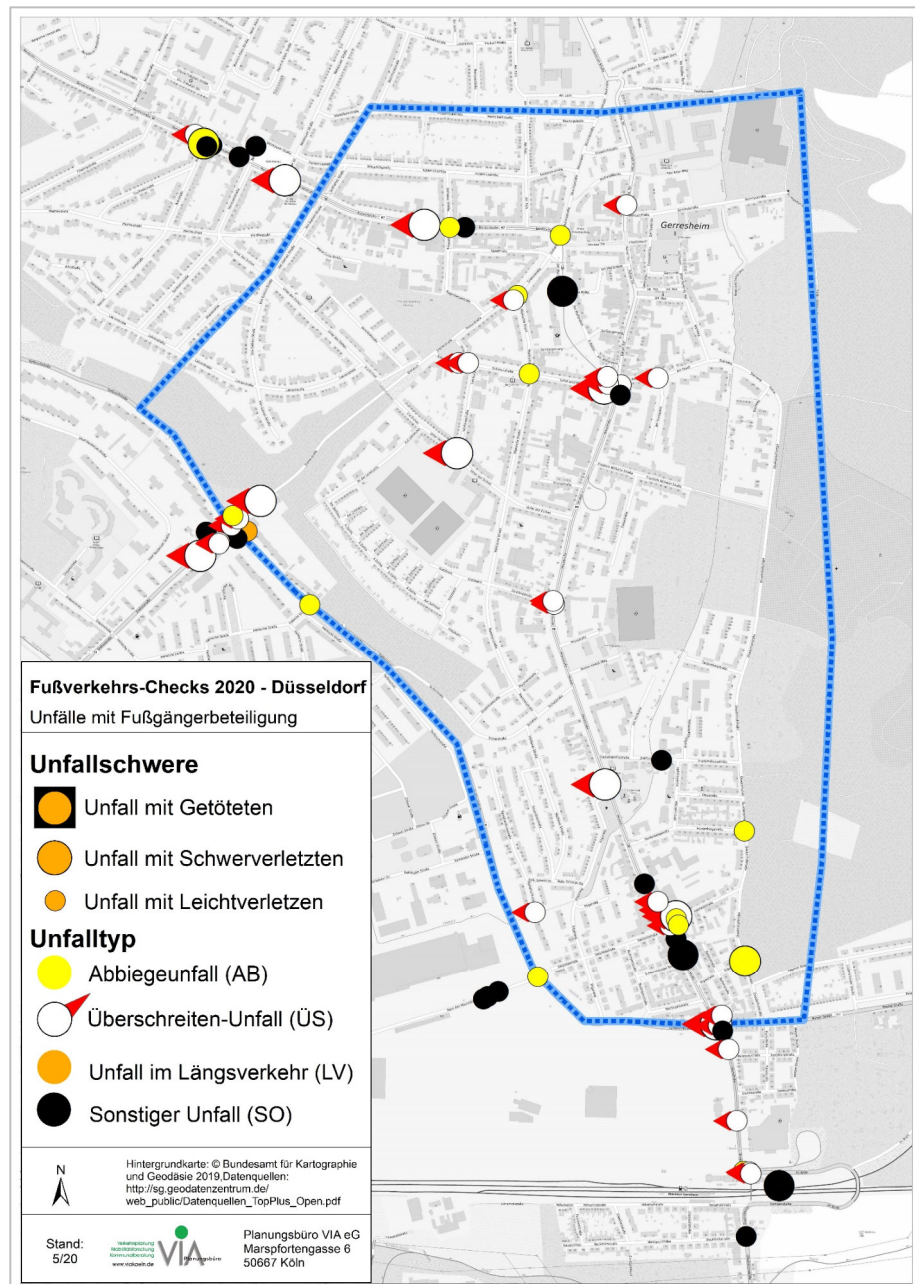
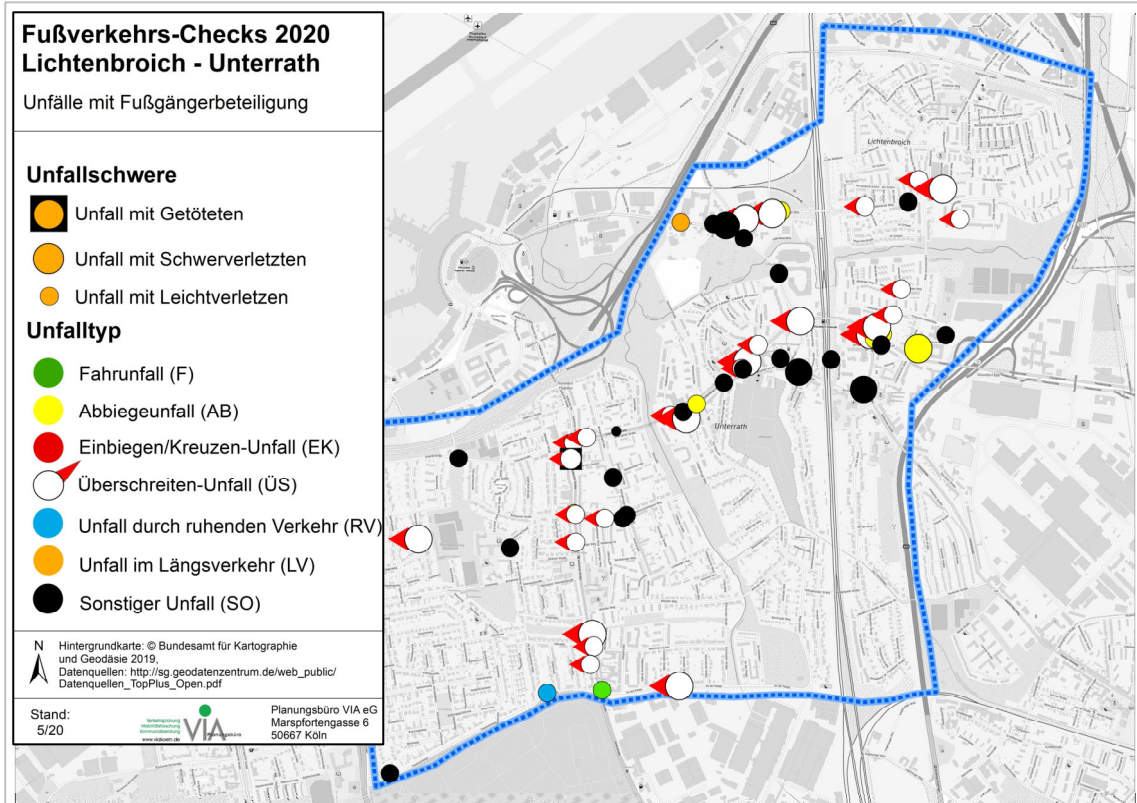


Abbildung 3-5: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in Düsseldorf Lichtenbroich / Unterrath in den Jahren 2015 – 2019 (n=59)



Kartografisch verdeutlicht wurden zudem die vorhandenen Daten zur Verkehrsbelastung in den beiden Untersuchungsgebieten:

Abbildung 3-6: Verkehrsbelastungsdaten in Lichtenbroich / Unter-rath:

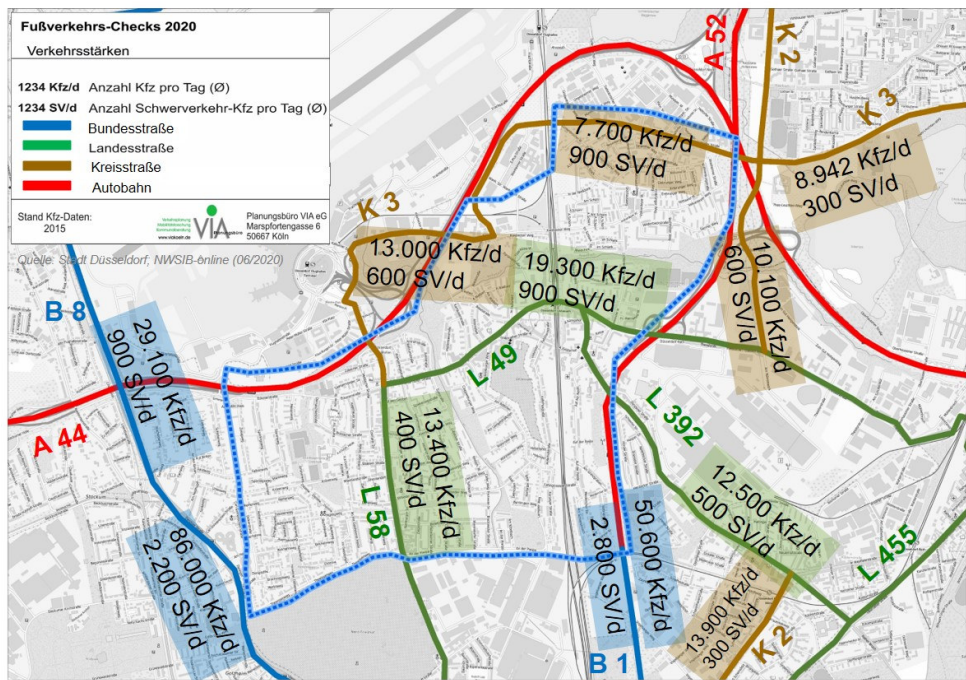
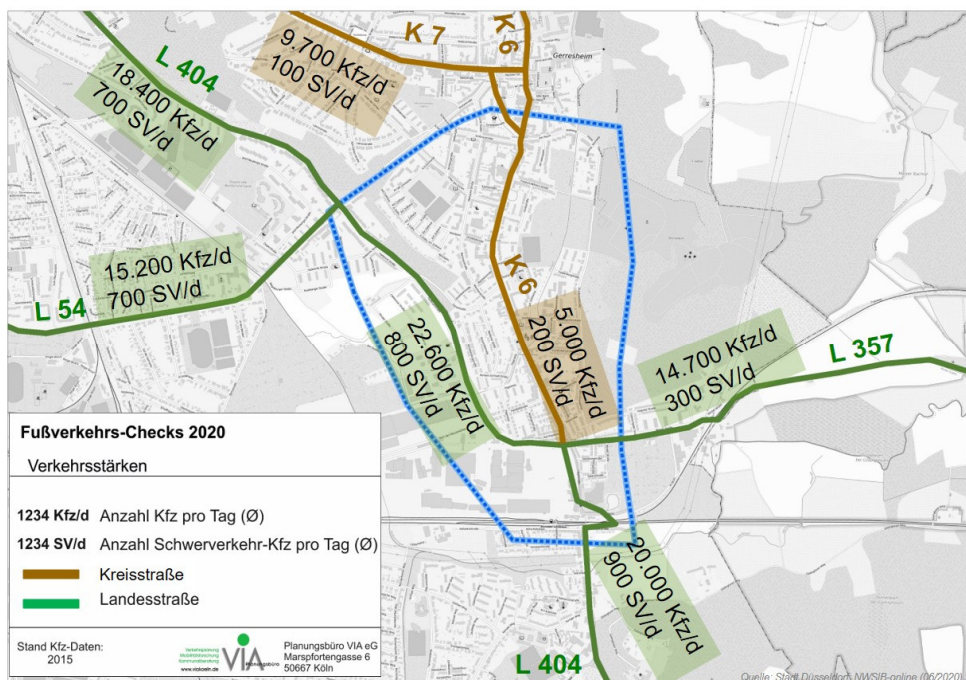


Abbildung 3-7: Verkehrsbelastungsdaten in Gerresheim



Terminplanung

Folgende Termine wurden vereinbart:

- **Auftakt-Workshop:** Donnerstag, 17 September 2020

- **erste Begehung:** Dienstag, 29. September 2020 16:00 Uhr
- **zweite Begehung:** Mittwoch, 30. September 2020 16:00 Uhr
- **Abschluss-Workshop:** Dienstag, 17. November 2020.

Aufgrund der Pandemie-Situation wurde im Oktober 2020 beschlossen, den Abschluss-Workshop digital durchzuführen.

**Presse- und Öffentlich-
keitsarbeit**

Die Stadt Düsseldorf entschied sich, die öffentlichen Veranstaltungen über die örtliche Presse bekannt zu machen sowie bekannte Personenkreise, Initiativen und Netzwerke persönlich anzusprechen und einzuladen. Hierzu wurde auch ein Flyer erstellt, der die wesentlichen Infos zu den Fußverkehrs-Checks in Düsseldorf ansprechend darstellte:

Abbildung 3-8: Flyer zu den Fußverkehrs-Checks NRW 2020 in Düsseldorf

Zu Fuß unterwegs in Unterrath,
Lichtenbroich und Gerresheim

Fußverkehrs-Checks NRW 2020

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit



Auftaktworkshop

Gymnasium Gerresheim
Am Poth 60
40625 Düsseldorf
Do., 17. September 2020,
17 bis 19 Uhr

Begehungen sind das Kernstück der Fußverkehrs-Checks – sie geben vor Ort die Gelegenheit, Probleme und Sichtweisen auszutauschen und neue Lösungsansätze und Ideen zu diskutieren.

Im Anschluss an die Begehungen folgen eine Stärken-Schwächen-Analyse sowie die Erstellung eines Maßnahmenplans mit Prioritäten, die gemeinsam von Bürgerinnen und Bürgern sowie Expertinnen und Experten in einem Abschlussworkshop erarbeitet werden.

Wir zählen auf Ihr Mitwirken und freuen uns auf Ihre Anmeldung!

Ab sofort können Sie sich über die Internetseite der Landeshauptstadt Düsseldorf (www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement) oder telefonisch (0211 89-93515) für den Auftaktworkshop anmelden:

Wann? Donnerstag, 17. September 2020, 17 bis 19 Uhr

Wo? Aula Gymnasium Gerresheim
Am Poth 60
40625 Düsseldorf

Eine verbindliche Anmeldung zu dem Auftaktworkshop ist aufgrund begrenzter Teilnehmeranzahl und aus organisatorischen Gründen erforderlich.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit bis zum 6. September 2020 über ein Online-Formular Hinweise und Anregungen zu geben. Das Formular finden Sie unter: www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement

**Fußverkehrs-Checks in Düsseldorf
Förderung des Fußverkehrs –
Ihre Meinung ist gefragt!**

Gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern möchte das Amt für Verkehrsmanagement von September bis November 2020 die Situation der Fußgängerinnen und Fußgänger in den Stadtteilen Unterrath, Lichtenbroich und Gerresheim untersuchen, bewerten und Verbesserungsvorschläge herausarbeiten.

Die Fußverkehrs-Checks setzen sich aus verschiedenen Bausteinen zusammen:

Auftaktworkshop	
Begehung Gerresheim	Begehung Unterrath/ Lichtenbroich
Abschlussworkshop	

Der Startschuss für die Fußverkehrs-Checks fällt auf dem Auftaktworkshop: Gemeinsam mit der Stadtverwaltung, der Politik und Verbänden können Bürgerinnen und Bürger die Belange des Fußverkehrs diskutieren. Wir möchten von Ihnen wissen:

- Wo gibt es Probleme im Fußverkehr?
- Wo kann man gut und sicher zu Fuß gehen?
- Wo stören parkende Autos?
- Wo ist die Qualität der Gehwege verbesserungswürdig?
- Wo könnte ein Zebrastreifen beim Queren einer Straße helfen?

Mit freundlicher Unterstützung von

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Landeshauptstadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement

Herausgegeben von der
Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Verkehrsmanagement
Auf'm Hennekamp 45
40225 Düsseldorf

Verantwortlich: Florian Reeh

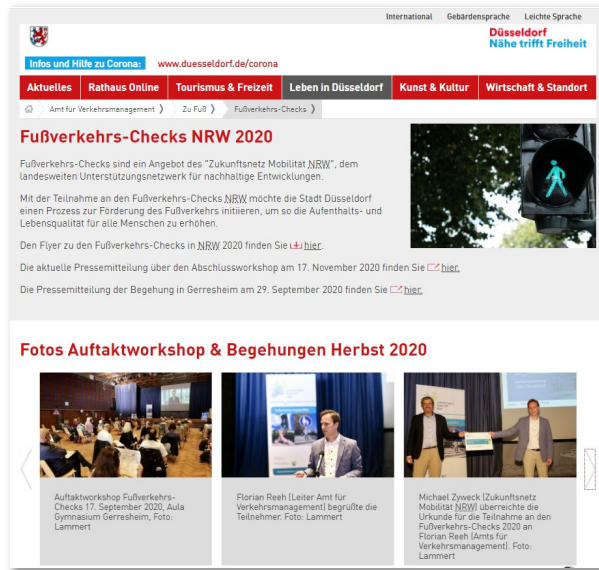
VII/20-8
www.duesseldorf.de

Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf; Amt für Verkehrsmanagement

Internetseite und Online-Beteiligung

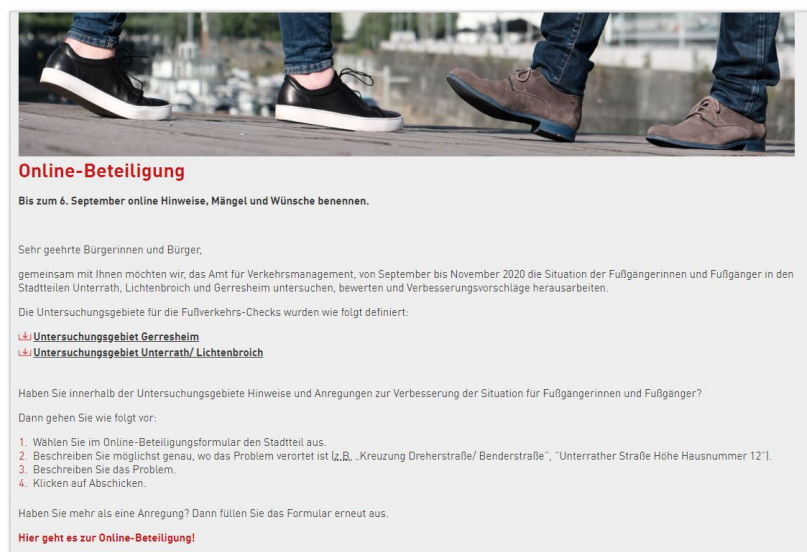
Die Stadt Düsseldorf hat zusätzlich eine Internetseite erstellt, über die alle wichtigen Informationen zu den Fußverkehrs-Checks einzusehen sind. Über die Internet-Seite war zudem eine Online-Beteiligung möglich, die den Bürger*innen die Möglichkeit gab, bereits im Vorfeld des Auftakt-Workshops Anregungen und Mängel zu den Untersuchungsgebieten mitzuteilen.

Abbildung 3-9: Internetseite Fußverkehrs-Checks NRW 2020 in Düsseldorf



Quelle: <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/zu-fuss/fussverkehrs-checks.html>

Abbildung 3-10: Online-Beteiligung auf der Internetseite der Stadt Düsseldorf



Quelle: <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/zu-fuss/online-beteiligung.html>

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung wurden im Auftakt-Workshop vorgestellt. Auch sie wurden in den beiden Untersuchungsgebieten kartografisch verortet.

Abbildung 3-11: Meldungen in der Online-Beteiligung für Gerresheim

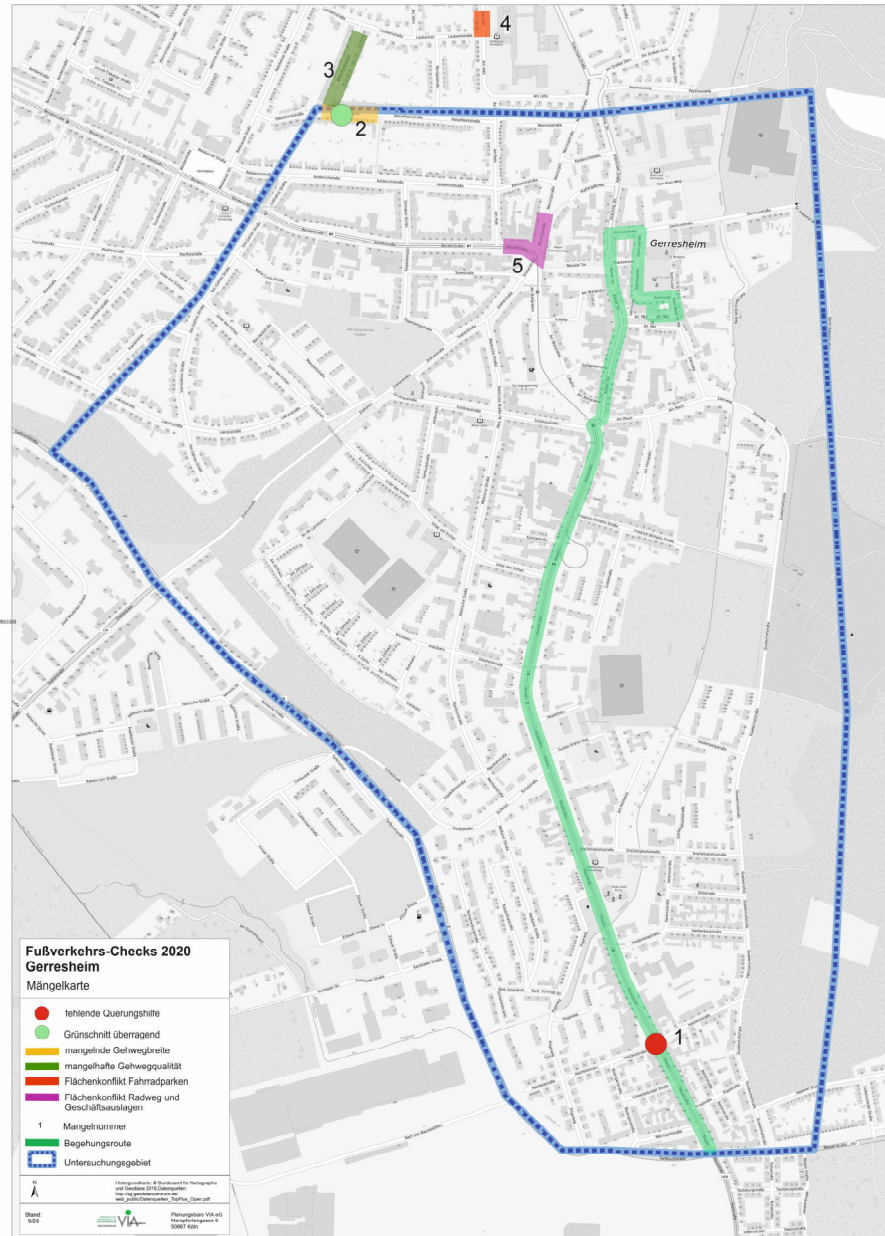
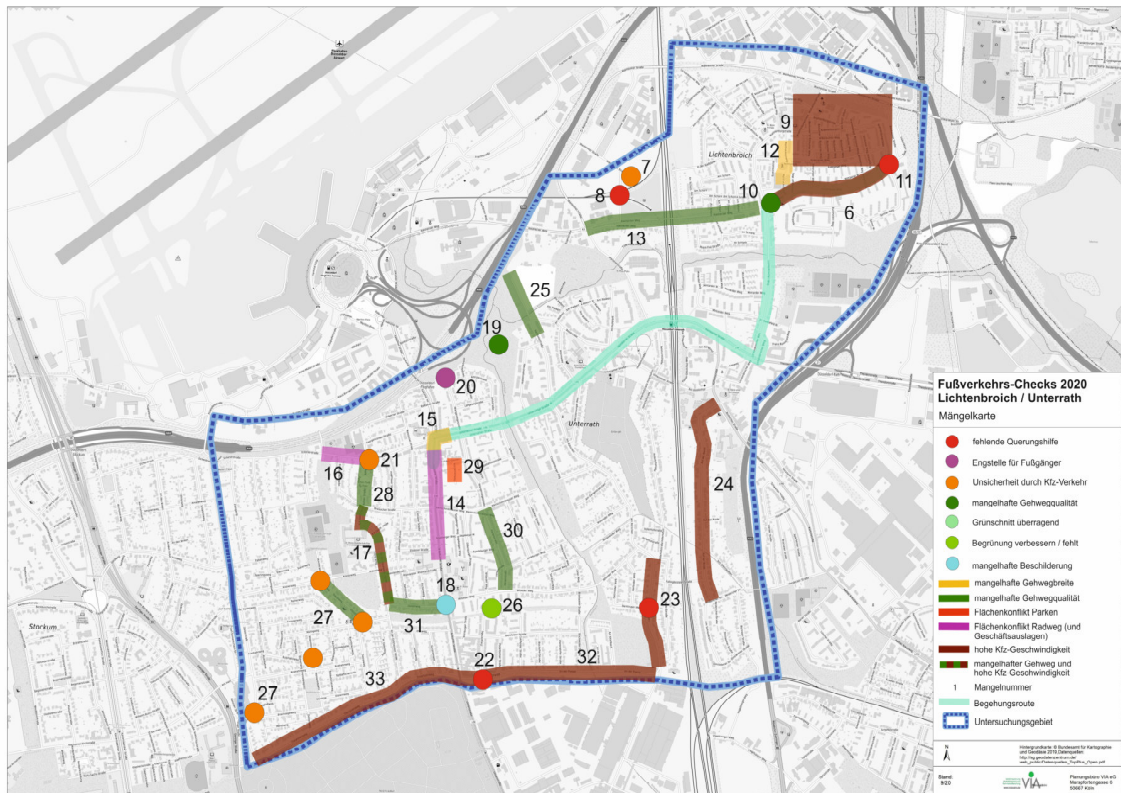


Abbildung 3-12: Meldungen in der Online-Beteiligung für Lichtenbroich / Unterrath



Dokumentation

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

3.2 Auftakt-Workshop

Herr Florian Reeh, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement der Stadt Düsseldorf begrüßte die Teilnehmenden des Auftaktworkshops und stellte kurz die Motivation und die Erwartungen der Stadt vor.

Nachdem ein Grußwort von Herrn Hendrik Wüst, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen eingespielt wurde, überreichte Herr Michael Zyweck, Leiter der Koordinierungsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW Rhein-Ruhr die Urkunde zur erfolgreichen Bewerbung für die Fußverkehrs-Checks 2020 des Zukunftsnetzes Mobilität NRW. Folgend erläuterte Frau Dr. Inga Molenda, ebenfalls Zukunftsnetz Mobilität NRW Rhein-Ruhr das Gesamtprojekt Fußverkehrs-Checks in NRW.

Abbildung 3-13: Videoausschnitt aus dem Grußwort von Hendrik Wüst



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Frau Julia Rittershaus und Frau Sarah Heising, Abteilung Strategische Mobilitätsplanung der Stadt Düsseldorf stellten die Ausgangslage sowie das Projekt Mobilitätsplan D der Stadt Düsseldorf vor und erläuterten den Teilnehmenden, wie sich die Fußverkehrs-Checks in die Planungen zur Gesamtmobilität der Stadt einbinden lassen. Außerdem wurde die Bedeutung der Untersuchungsgebiete Gerresheim und Lichtenbroich / Unterrath herausgestellt, die als Pilotprojekte für die weitere Entwicklung des Fußverkehrs in der Stadt Düsseldorf fungieren.

Frau Andrea Fromberg und Frau Kirsten Niklas, Planungsbüro VIA stellten die Relevanz des Fußverkehrs sowie das Projekt Fußverkehrs-Checks in der Stadt Düsseldorf mit ersten Analyse-Ergebnisse vor. Die Präsentationen werden dem Protokoll als Anhang beigegeben.

Der Auftakt-Workshop war sehr gut besucht, es nahmen rund 55 Personen teil.

Nach dem allgemeinen informativen Teil, in dem das Thema Fußverkehr sowie die Vorgehensweise der Fußverkehrs-Checks näher erläutert wurden, konnten in der Diskussionszeit Einschätzungen zum Fußverkehr und zur Mobilität im Untersuchungsraum sowie konkrete Hinweise, Anregungen und Mängelmeldungen der Bürger*innen aufgenommen werden. Des Weiteren wurden die Routenvorschläge für die Begehungen diskutiert. Zudem bestand bereits die Möglichkeit, sich in den ausliegenden Listen für die Begehungen anzumelden.

Zu Beginn der Diskussionszeit wurde die Attraktivität des Zufußgehens in den Untersuchungsgebieten generell abgefragt:

Attraktivität des zu-Fuß-Gehens im Untersuchungsgebiet

**Hinweise, Anregungen,
Mängelmeldungen**

Für Düsseldorf Gerresheim gaben 18 Teilnehmende an, sie würden „gerne“ zu Fuß gehen, vier sagten, „geht so“ und keiner ging „nicht gerne“ in Gerresheim zu Fuß.

In Düsseldorf Lichtenbroich / Unterrath gaben acht Teilnehmende an, „gerne“ zu Fuß zu gehen, sechs Personen beurteilten das Zufußgehen mit „geht so“. Auch hier ging keiner „nicht gerne“ zu Fuß.

Auf die Frage, was verbessert werden müsste, damit man gerne bzw. noch lieber zu Fuß gehen würde, kamen folgende Anregungen:

Allgemeine Hinweise und Anregungen:

- Qualität der Gehwege (Oberflächenbeschaffenheit und Belag) ist oft verbesserungswürdig.
- Nutzungs- und Flächenkonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Wegen sollen verringert werden.
- Nutzungs- und Flächenkonflikte zwischen ruhendem Verkehr (vor allem Kfz, aber auch parkende E-Scooter) und Fußverkehr sollen verringert werden.
- Die Barrierefreiheit sollte vielerorts verbessert werden, was vor allem auf die Bordsteinabsenkungen und die Gehwegoberflächen/Pflasterungen bezogen wird. Auch Rampen und Treppen sollen in den Untersuchungsgebieten möglichst barrierefrei gestaltet werden.

Konkrete Anregungen und Hinweise für Gerresheim:

- Marktplatz und umliegende Bereiche: Pflasterung weist erhebliche Mängel auf; Kopfsteinpflaster ist sehr ungleichmäßig und erschwert das Laufen v.a. mit Rollatoren und Rollstühlen, für Sehingeschränkte fehlt hier eine Orientierungsmöglichkeit – hier sollte die Oberfläche für verschiedene Nutzergruppen gestaltet werden.
 - In diesem Zusammenhang wurde der Bereich um das Rathaus als positives Beispiel genannt, da dort das Pflaster teilweise geglättet wurde. Die Erhaltung des Pflasters um den Marktplatz ist grundsätzlich erwünscht.
- Eine Teilnehmerin wünschte sich mehr Grün und Wege, die auch barfuß begangen werden können.

- Heyestraße / Hatzfeldstraße: Querungshilfe (Lichtsignalanlage) ist erwünscht, um eine sichere Querung zu ermöglichen. Die Lichtsignalanlage soll so gesteuert sein, dass die Straßenbahn Vorfahrt behält.
- Untere Heyestraße: erlaubte Kfz-Geschwindigkeit (50km/h) ist zu hoch und sehr schmale Gehwege führen zu Unsicherheit
- Heyestraße: Temporeduzierung auf 30 km/h, um eine verbesserte Verkehrssicherheit zu schaffen.
- Heyestraße: Aufenthaltsqualität verbessern
- Bänderstraße / Neunzigstraße / Dreherstraße: Wird als einer der problematischsten und unsichersten Knotenpunkte angesehen. Die Schaltung der Lichtsignalanlage sollte geprüft und fußgängerfreundlicher geschaltet werden. Außerdem gibt es hier Nutzungskonflikte auf den Gehwegen mit Radverkehr sowie Geschäftsauslagen / Kundenstopper.
- Gräulinger Straße / Gericcusstraße: Engstelle besonders für Großfahrzeuge, die häufig den Gehweg überfahren müssen
- Quadenhofstraße: erlaubte Geschwindigkeit (50km/h) ist zu hoch
- Leitsysteme für Blinde und Hörgeschädigte im Zentrum in Gerresheim einrichten / verbessern.

Konkrete Anregungen und Hinweise für außerhalb des Untersuchungsgebietes in Gerresheim:

- Friedlingsstraße: Die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit liegt meist über den erlaubten 30km/h, hier wird eine deutlichere Beschilderung gewünscht.
- Verbindung Gerresheim Süd verbessern (südlich der Bahnschienen/S-Bahnhof Gerresheim: nur über Tunnel oder Brücke erreichbar)

Konkrete Anregungen und Hinweise für Lichtenbroich / Unterrath:

- Unterrather Straße / Hamborner Straße: Die Erreichbarkeit der Bus- und Straßenbahnhaltestellen wird von seheingeschränkten Personen als schwierig wahrgenommen; u. a. wegen fehlendem taktilen Blindenleitsystem. Aber auch die Wegeverbindungen sind problematisch.

- Krahenburgstraße: gefahrene Kfz-Geschwindigkeit sind hier sehr hoch. Weiche Separation im Verkehrsberuhigten Bereich führt zu Unsicherheit bei Fußgängern (vor allem bei Kindern); die Anlage eines baulich geschützten Gehwegs wird gewünscht.
- Krahenburgstraße / Grundschule: die Einrichtung einer Querungshilfe ist erwünscht
- Volkardeyer Weg / Schulweg: Querungshilfe einrichten zur verbesserten Verkehrssicherheit v.a. für Schüler*innen im Kurvenbereich; zu hohe gefahrene Kfz-Geschwindigkeit an unübersichtlicher Stelle.

Konkrete Anregungen und Hinweise für außerhalb des Untersuchungsgebietes in Lichtenbroich / Unterrath:

- Kita „Drachenflieger“: die gesamte Verkehrssituation wird als unbefriedigend und gefährlich beschreiben: viel Verkehr u. a. durch Hol-/Bringverkehr/Elterntaxi, Hinweisschilder auf Kita fehlen, Fußwegeinfrastruktur ist mangelhaft.
- Dünenweg: sehr schlechte Oberfläche der Gehwege.

Abbildung 3-14: Auftaktworkshop in Düsseldorf



**thematische
Schwerpunkte**

Es wurden folgende thematische Schwerpunkte vorgeschlagen, die von allen als sehr wichtig bewertet wurden:

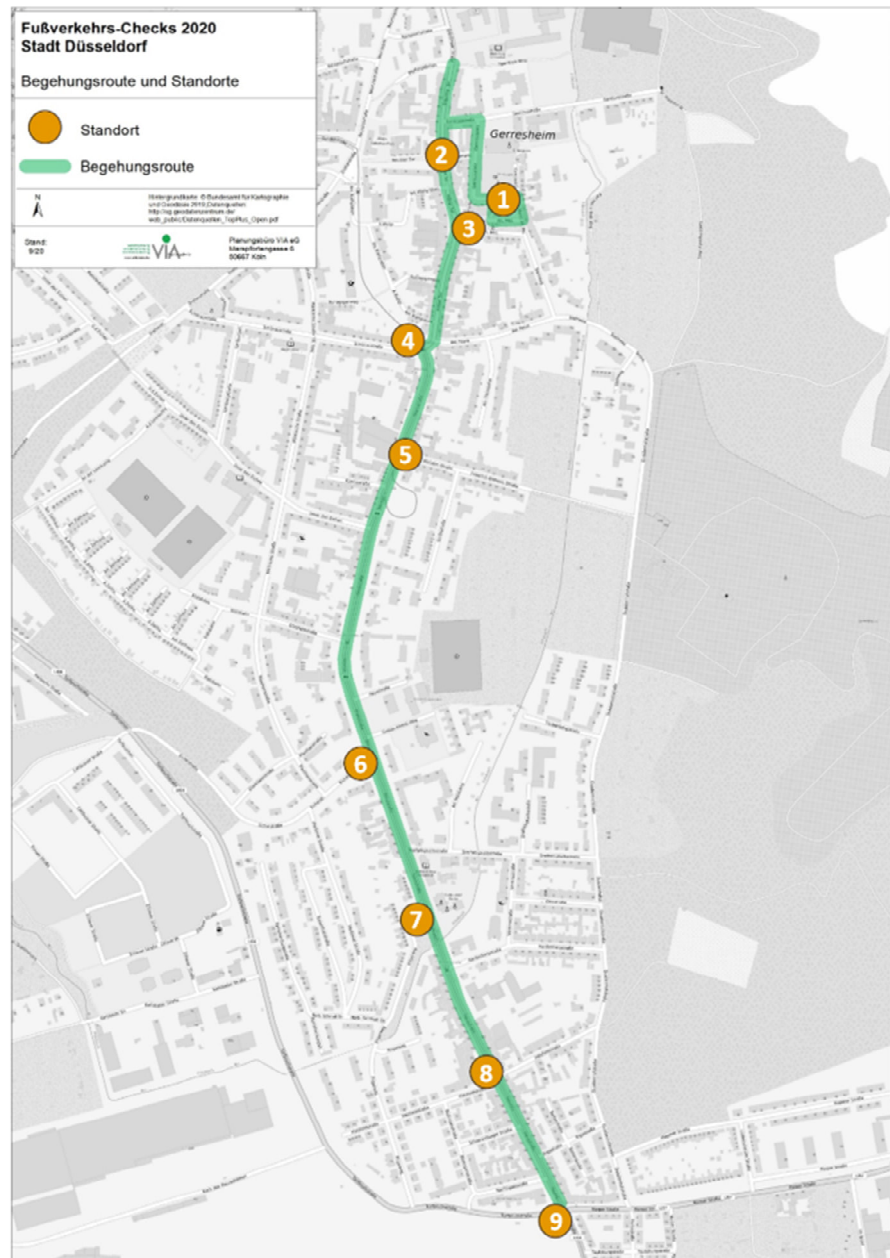
- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität
- Barrierefreiheit

Routenvorschläge

Die vorgeschlagenen Routen für die beiden Begehungen wurden grundsätzlich angenommen. Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten gefragt, ob die Routen verlängert werden könnten, um weitere Problemlagen (z.B. Gerresheim Süd, Dünenweg/An der Piwipp/ An der Golzheimer Heide in Unterrath) aufzunehmen. Da die Begehungsrouten ohnehin schon sehr lang waren, konnten die Problemlagen nicht mehr mit aufgenommen werden.

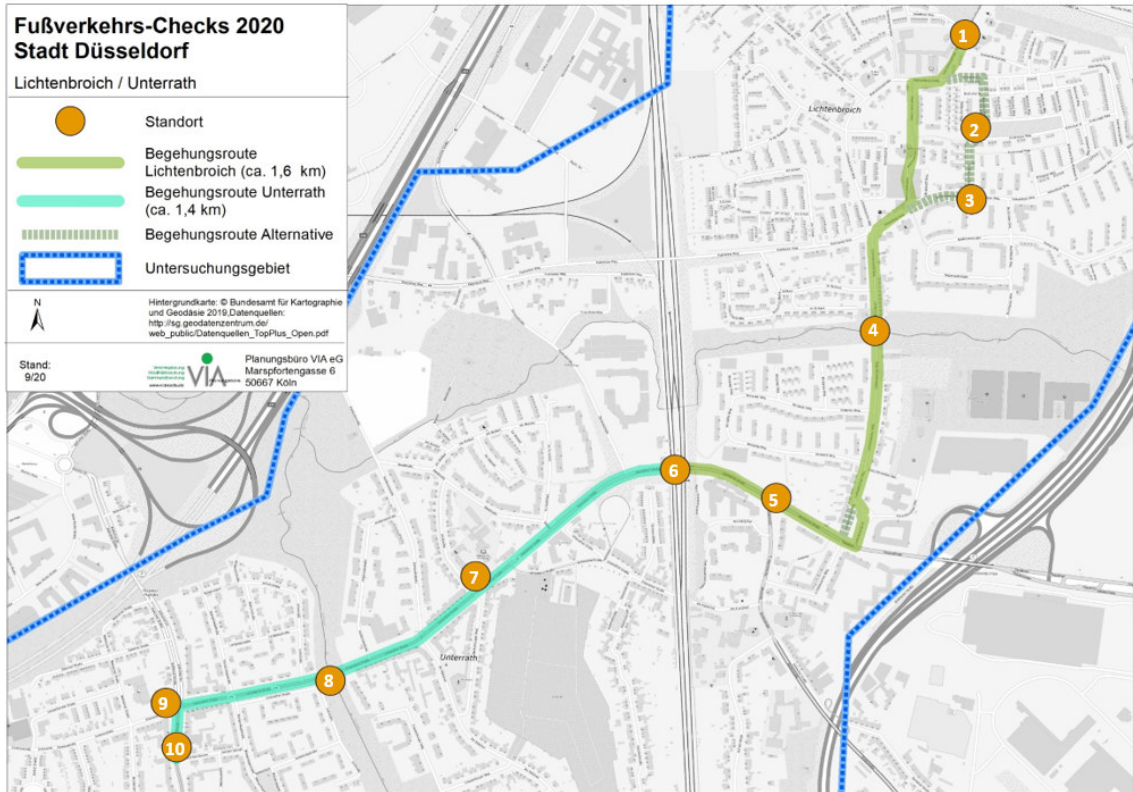
Die Begehung in Gerresheim (Dienstag, 29.09.2020 ab 16:00 Uhr) startet wie geplant am Gericusplatz. Auf der Strecke entlang der Gräulinger Straße wurde gebeten, an der Einmündung zum Neusser Tor zu halten, um die dortige Problematik zu besprechen. Die Route wird von dort aus wie geplant fortgesetzt und verläuft über die Straße Kölner Tor weiter über die Heyestraße. Hier wurde vorgeschlagen, an der Einmündung der Friedrich-Wilhelm-Straße zu halten, um sich diesen Knotenpunkt und die Rampe für den Fußverkehr anzuschauen und zu besprechen (zu steil und schwierig zu passieren). Der restliche Teil der Route wurde von den Teilnehmenden angenommen und wird demnach wie geplant fortgesetzt. Die Begehung wird an der Kreuzung Heyestraße / Torbruchstraße / Morper Straße enden.

Abbildung 3-15: abgestimmte Begehungsrouten mit Standorten in Gerresheim



Für die Begehungen in Lichtenbroich / Unterrath (Mittwoch, 30.09.2020 um 16:00 Uhr) wurde vorgeschlagen, den Start von dem Volkardeyer Weg in die Krahenburgstraße zu verlegen. Dadurch könnte die Problematik um die Grundschulen besprochen werden. Es wurde gebeten, an der Kreuzung Unterrather Straße / Kartäuserstraße zu halten, um den schlechten Zustand der Gehwege in der Kartäuserstraße aufzunehmen. Dem weiteren Verlauf der Begehungsrouten wurde zugestimmt.

Abbildung 3-16: abgestimmte Begehungsrouten mit Standorten in Lichtenbroich / Unterrath



Dokumentation

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

Die Lokalpresse berichtete ausführlich über die Veranstaltung und die anstehenden Begehungen.

Abbildung 3-17: Pressebericht zum Auftaktworkshop in Düsseldorf

NRW / Städte / Düsseldorf

RP ONLINE

Verkehr in Düsseldorf

Fußverkehr auf dem Prüfstand

21. September 2020 um 18:30 Uhr | Lesedauer: 2 Minuten



Die einen fahren Auto, andere Bus oder Rad. Doch alle sind immer wieder auch Fußgänger - und da kann es in der Stadt schnell mal brenzlich werden. Für mehr Sicherheit beim Zu-Fuß-Gehen gibt es aus Expertensicht dringenden Handlungsbedarf. Foto: dpa/Marijan Murat

Info. In Gerresheim fand der Auftaktworkshop zu den Fußverkehrs-Checks NRW statt. In Unterrath, Lichtenbroich und Gerresheim folgen jetzt Begehungen.

Quelle RP Online vom 21.09.2020: https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/in-duesseldorf-ist-der-fussverkehr-auf-dem-pruefstand_aid-53373907

3.3 Begehung in Gerresheim

Durchführung

An der Begehung in Gerresheim nahmen rund 28 Personen teil. Anhand der in der Online-Beteiligung und im Auftaktworkshop erarbeiteten Anregungen und Mängelmeldungen zum Fußverkehr in Gerresheim, wurden an vorher festgelegten Standorten Zwischenstopps auf der Route eingelegt. Hier wurden Erfahrungen, Probleme sowie Verbesserungsvorschläge der Bürger*innen diskutiert.

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

Die Begehung in Gerresheim wurde von einem Kamerateam der WDR-Lokalzeit begleitet und mit den Teilnehmenden kurze Interviews geführt. Im Ergebnis stand ein dreiminütiger Film über den Fußverkehrs-Check in Gerresheim, der am 30.09.2020 in der WDR-Lokalzeit Düsseldorf gesendet wurde.

Abbildung 3-18: Eindrücke von der Begehung in Gerresheim



Abbildung 3-19: Impressionen des WDR-Lokalzeit-Düsseldorf-Berichts vom 30.09.2020



Im Nachgang zur Begehung wurden folgende Anregungen zu den Lichtsignalanlagen in Gerresheim vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) zur Verfügung gestellt:

1. *Vorrangschaltungen für die Straßenbahnen: Die Ampelanlagen an der Benderstraße sowie an der Kreuzung Heye-/Schönaustraße sind erfreulicherweise so geschaltet, dass sie den dort verkehrenden Bahnen Vorrang einräumen.*
 - *An der Kreuzung Bender-/Dreherstraße kommt es gelegentlich vor, dass für ca. 30 Sekunden alles steht: Dann wartet eine Bahn in Richtung Gerresheim Süd vor der Ampel und außer für den Autoverkehr aus der Benderstraße zeigen die Ampeln für alle anderen Verkehrsteilnehmenden "rot". Aus der Benderstraße fahren aber auch keine Autos mehr in die Kreuzung, weil die Straßenbahn im Weg steht. Ich habe eine Theorie, weshalb die Anlage vor einigen Jahren so programmiert wurde, aber die Schaltung ist "suboptimal".*

- *An der Kreuzung Heye-/Schönaustraße verlängert sich die Wartezeit für zu Fuß Gehende, die die Schönaustraße überqueren wollen, nach meiner Beobachtung teilweise deutlich, wenn dort Straßenbahnen verkehren - obwohl die beiden Verkehre sich nicht kreuzen. Auch das könnte also vermutlich besser gelöst werden.*

2. Ampelanlage Bender-/Dreherstraße: Gefahrenpotenzial am Überweg an der Speestraße

- *An der Speestraße gibt es einen Überweg auf der Südseite. Für den Autoverkehr aus Richtung Norden gibt es dort aber keine eigene Ampel; die Räumzeiten wurden offenbar errechnet für den Autoverkehr von den Ampeln an der Neunzigstraße und der Benderstraße. Der Verkehr insbesondere aus der Benderstraße ist aber häufig langsamer als errechnet aufgrund der Unübersichtlichkeit der Kreuzung. Deshalb kann man sehr häufig noch Autos beobachten, die von Norden über den Überweg fahren, obwohl die Fußgängerampeln bereits "grün" signalisieren.*

3. Allgemeine Problematik Bedarfsampeln für den Fußverkehr

- *Unabhängig davon, welches Verkehrsmittel sie gerade nutzen, ist es insbesondere für weniger ortskundige Verkehrsteilnehmenden häufig nicht zu erkennen, ob gerade eine Bedarfsampel vor sich haben oder eine Ampel mit festen Umläufen.*
- *Wer mit dem Auto fährt, muss sich darüber auch keine Gedanken machen: Es gibt Systeme, die Autos erkennen und die Ampel auf "grün" schalten. So etwas gibt es aber praktisch nicht für Menschen, die zu Fuß (oder mit dem Fahrrad) unterwegs sind; sie müssen gegebenenfalls tätig werden, um regelkonform die Kreuzung überqueren zu können.*
- *Generell wäre es wünschenswert, wenn technische Systeme installiert würden, die nicht nur Autos erkennen können, die vor Kreuzungsanlagen warten. Solange diese nicht zur Verfügung stehen, wäre schon etwas gewonnen, wenn an Bedarfsampeln deutlich zu erkennen ist, was zu tun ist, um "grün" zu bekommen. Beispielsweise sollte die Anforderungstaste so angebracht sein, dass sie auf Anhieb als solche zu erkennen ist, und sie sollte zuverlässig funktionieren. An den Ampelanlagen an der Benderstraße kann ich gerne einige Beispiele liefern, wo*

dies nicht der Fall ist, wenn die Aussicht besteht, dass Abhilfe geschaffen wird.

Nicht alle genannten signalgeregelten Knotenpunkte, die in dieser Rückmeldung aufgeführt sind, betrafen die Begehungsrouten, aber der signalisierte Knotenpunkt Heyestraße / Schönaustraße ist in den Maßnahmenempfehlungen enthalten.

Am Dienstag, 24. November 2020 wurde in Gerresheim an der Kreuzung Benderstraße/Dreherstraße/Neunzigstraße erstmals ein berührungslos aktivierbarer Taster an einer Lichtsignalanlage montiert. Nähern sich zu Fuß Gehende der Lichtsignalanlage wird sie ohne direkten Kontakt über Radarerkennung grün. Dennoch bleibt an den neuen Tastern auf der Unterseite der Richtungspfeile mit der Anforderungsfunktion und dem Freigabesignal für sehingeschränkte und blinde Personen erhalten. Somit wurde diese Forderung aus der Bürger*innenbeteiligung bereits erfüllt.

3.4 Begehung in Lichtenbroich / Unterrath

Durchführung

Für die Begehung in Lichtenbroich / Unterrath, an der 26 Bürger*innen teilnahmen, stellte die Stadtverwaltung Düsseldorf für jeden Teilnehmenden ein Funkgerät zur Verfügung, so dass auch an stark verlärmten Standorten die Kommunikation deutlich vereinfacht wurde und trotzdem die Abstände zwischen den einzelnen Teilnehmenden eingehalten werden konnten.

Auch auf dieser Begehung wurde an vorher festgelegten Standorten angehalten, um sich über die Problemlage auszutauschen. Die genannten Anmerkungen wurden vom Planungsbüro VIA mit Hilfe von Fotos und einer Mitschrift auf einem GPS-getrackten Tablet dokumentiert.

Abbildung 3-20: Eindrücke von der Begehung in Lichtenbroich / Unterrath



3.5 Abschluss-Workshop

Der Abschluss-Workshop wurde am 17.11.2020 digital per Videokonferenz durchgeführt.

Nach Begrüßung durch Herrn Reeh, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, wurde zunächst das bisherige Arbeitsprogramm erläutert, einige Impressionen aus den zurückliegenden Begehungen gezeigt und die Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in Düsseldorf dargestellt. Die Maßnahmenempfehlungen wurden nach Themenfeldern zusammengefasst vorgestellt. Nach jedem Themenblock folgte eine Diskussionszeit, in der sich alle 32 Teilnehmenden beteiligen konnten. Alle Vorschläge und Anregungen wurden aufgenommen und in der Maßnahmenplanung berücksichtigt. Ein kurzer Ausblick über den Abschluss des Projektes folgte.

Am Ende des digitalen Workshops diskutierten Frau Dr. Molenda, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Frau Heising und Herr Schneider, Amt für Verkehrsmanagement, die Ziele der Fußverkehrsförderung und welchen Beitrag sie im integrierten, ämterübergreifenden Arbeitsprozess leisten. Eine weitere Begleitung und Beratung durch die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetzes Mobilität NRW sicherte Frau Dr. Molenda gerne zu.

Presse

Erneut wurde in der Presse über den Abschluss-Workshop berichtet.

Abbildung 3-21: Pressebericht Abschlussworkshop



Quelle RP Online vom 23.11.2020: https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/mehr-sicherheit-im-verkehr-fuer-fussgaenger-in-duesseldorf_aid-54738969

Im Nachgang des Abschlussworkshops konnten bis zum 06.12.2020 Anregungen und Hinweise zu den Maßnahmenempfehlungen über die Internetseite zu den Fußverkehrs-Checks der Stadt Düsseldorf abgegeben werden. Diese Möglichkeit wurde jedoch vorwiegend für eine Meldung anderer Mängel in den drei Stadtteilen abseits der

Begehungsrouten und sogar in ganz anderen Stadtteilen genutzt. Diese Anregungen wurden von dem Amt für Verkehrsmanagement direkt an die zuständigen Verwaltungsmitarbeiter*innen weitergegeben.

Eine Rückmeldung bezog sich auf den Fußverkehrs-Check in Lichtenbroich:

- *Endhaltestelle der Linie 707 Unterrath und des S-Bahnhofs Unterrath*

Durch die aktuelle Wegführung dauert der Umstieg von der Straßenbahn in die S-Bahn bzw. der Fußweg in die weiter nördlich gelegenen Wohngebiete unnötig lange. Die Lösung wäre ein zusätzlicher Fußweg, der im Uhrzeigersinn um den Wendekreis verlaufen würde, da die Endhaltestelle der Straßenbahnen genau entgegengesetzt dem Zuweg zur S-Bahn liegt.

Der S-Bahnhof selber ist für zu Fuß Gehende aus den anliegenden Lichtenbroicher Wohngebieten nur über eine sehr steile Treppe oder entlang der stark befahrenden Hamborner Straße erreichbar. Dabei ist der Weg entlang der Straße ein großer Umweg, der auf der Lichtenbroicher Straße unbefestigt und sehr schmal ist. Da wird mir angst und bange, wenn auf der vierspurigen Straße viele Autos mit überhöhter Geschwindigkeit sehr nahe an mir vorbei rasen. Es wäre sehr hilfreich, wenn die Treppe durch eine barrierefreie Spirale ersetzt und der genannte Gehweg an der Hamborner Straße deutlich verbreitert und gepflastert würde.

Da die Wendeschleife der Straßenbahn nicht Teil der Begehungsrouten war, wurde der erste Maßnahmenvorschlag nicht geprüft. Der zweite betraf die Begehungsrouten unmittelbar, war aber bereits in der Maßnahmenplanung enthalten.

Zudem nahm der Sprecher des Landesverbandes NRW FUSS e.V. zum Fußverkehrs-Check in Düsseldorf folgendermaßen Stellung:

Sehr geehrte Frau Heising,

ganz herzlichen Dank für die prompte Zusendung der beeindruckenden Dokumentation sowie für die Infos zum weiteren Verlauf. Wenn alle vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt sind, wird der Fußverkehr in Lichtenbroich und Unterrath für alle Fußgänger, insbesondere auch für seh- oder mobilitätseingeschränkte Menschen sowie für Kinder auf ihrem Schulweg sicherer und bequemer sein.

Das Problem der Flächenkonkurrenz des Fußverkehrs mit dem Radverkehr wird systematisch angegangen und für die Menschen, die in den besichtigten verkehrsberuhigten Bereichen wohnen, wird die Aufenthaltsqualität durch die vorgeschlagenen Maßnahmen optimiert und dort auch Kinderspiel möglich sein.

FUSS-NRW möchte dem Amt für Verkehrsmanagement und dem Planungsbüro VIA dafür danken, dass eine Vielzahl unserer Vorschläge Berücksichtigung fand. Insbesondere freut uns, dass für diverse Knotenpunkte eine fußgängerfreundliche Ampelschaltung und an einem Knotenpunkt auch eine fußgänger-sichere Ampelschaltung (kein gleichzeitiges Grün für Abbieger und querende Fußgänger) vorgeschlagen wird.

Auch die Querungsproblematik an nicht signalisierten Knotenpunkten wird erfreulicherweise thematisiert. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie bitten, einen Vorschlag, den ich Frau Fromberg gegenüber machte, nämlich über einmündende Straßen Gehwegüberfahrten anzulegen, um den Querungsvorgang der Fußgänger zu verdeutlichen und damit das Queran diesen Stellen sicherer zu machen, an Frau Fromberg nachzuweisen.

Mit nochmaligem herzlichem Dank, auch an Sie persönlich für Ihre Mühe!

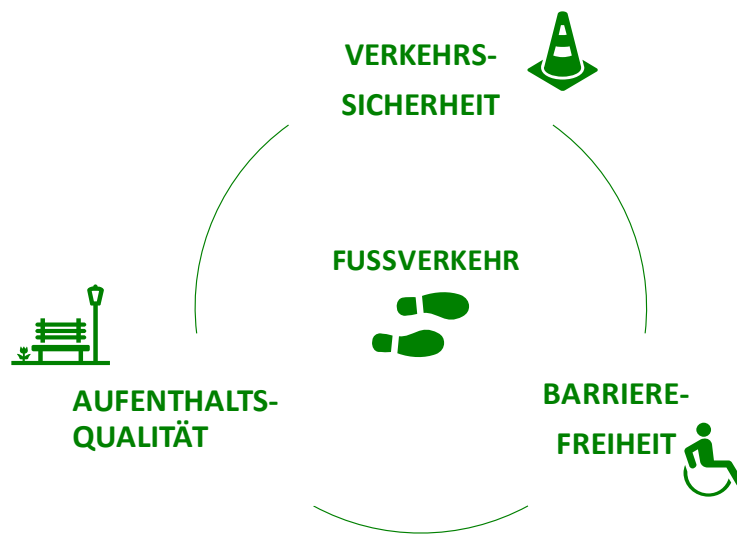
[Name ist bekannt]

Der Vorschlag der Einrichtung einer Gehwegüberfahrt war bereits im Maßnahmenprogramm am Knotenpunkt Hamborner Straße / Beedstraße enthalten.

4 Maßnahmenempfehlungen

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

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



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

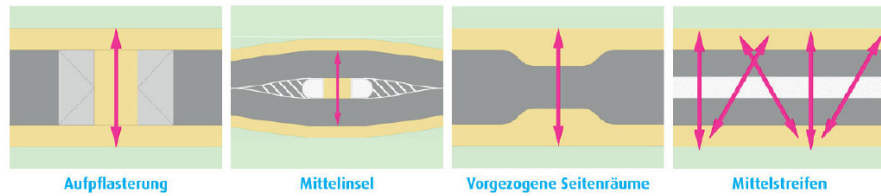
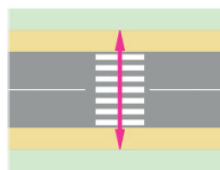
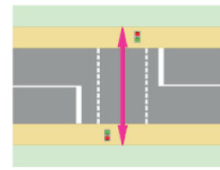
4.1 Verkehrssicherheit

In den nachfolgenden Unterkapiteln sollen die verschiedenen Möglichkeiten einer Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Untersuchungsgebieten aufgezeigt werden.

Querungen optimieren

Je nach Erfordernis (z. B. gefahrene Kfz-Geschwindigkeiten; zulässige Höchstgeschwindigkeit, Anzahl zu Fuß Gehende, Breite der Fahrbahn) gibt es sowohl bauliche als auch markierungstechnische Möglichkeiten, eine Querungsstelle mit oder ohne Vorrang für zu Fuß Gehende zu sichern.

Abbildung 4-2: Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern

Querungshilfen ohne Vorrang, aber mit baulicher Unterstützung**Querungshilfe mit Vorrang****Querungshilfe mit zeitlicher Trennung**

Quelle: AGFK-Faktenblatt 04: Querungshilfen für den Fußverkehr

Im Folgenden werden die verschiedenen Querungshilfen, die in den Untersuchungsgebieten empfohlen werden, erläutert.

**bauliche Querungsanlage
ohne Vorrang: vorgezo-
gene Seitenräume**

Indem der Gehweg in die Fahrbahn vorgezogen und verbreitert wird, (sog. „Gehweg Nase“), kann eine freie Sicht auf querende zu Fuß Gehende geschaffen und der Quersweg insgesamt verkürzt werden. Zu Fuß Gehende haben dabei keinen Vorrang, jedoch wird durch eine Verringerung der Fahrbahnbreite (nur noch ein Kfz kann die Engstelle passieren) die Sicherheit für Querende verbessert.

Diese Maßnahme kann kurzfristig über Markierungen und provisorische Einbauten umgesetzt werden. Mittelfristig sollte ein Umbau, ggf. auch eine Aufpflasterung erfolgen. Dabei ist die Querungsstelle barrierefrei anzulegen, d. h. sie ist mit Bodenindikatoren und differenzierten Bordhöhen auszustatten.

Ein typisches Anwendungsbeispiel ist auf der Krahenburgstraße in Lichtenbroich gegeben. Diese Querungsstelle vor der Grundschule wird von vielen Schulkindern regelmäßig genutzt. Die Teilnehmenden klagten über eine hohe Kfz-Belastung und zu hohe Fahrgeschwindigkeiten zu den Schulanfangs- und -endzeiten, die nicht zuletzt auch durch den intensiven Elterntaxi-Verkehr mitverursacht würden. Die Sicht auf die Querenden wird zusätzlich durch eine Hecke, die Privat-eigentum eingrenzt, erschwert.

Die folgende Abbildung zeigt die kurzfristig umsetzbare Variante einer provisorischen Vorziehung der Seitenräume in der Krahenburgstraße. Ggf. sollte auch geprüft werden, ob eine temporäre

Geschwindigkeitsmessung über einen sogenannten „Smiley“ durchgeführt werden kann.

Abbildung 4-3: Vorgezogene Seitenräume an der Querungsstelle Krahenburgstraße



Die Möglichkeit, Querungen über eine Verengung der Fahrbahn zu sichern, kann ebenfalls an aufgeweiteten Kreuzungsbereichen zum Einsatz kommen. Am Knotenpunkt Heyestraße / Sichelstraße in Gerresheim wird diese Maßnahme empfohlen. Durch die überbreite Einmündung biegen Kfz zu schnell ab oder ein ohne auf zu Fuß Gehende zu achten. Zudem wird der Kreuzungsbereich durch Kfz zugeparkt und es fehlt die Nullabsenkung auf der Mittelinsel.

Auch hier verdeutlicht die folgende Abbildung die Maßnahmen, die kurzfristig ergriffen werden können, um die Querungsstelle zu sichern. Mittelfristig wird ein barrierefreier Umbau empfohlen, ggf. kann auch hier eine Gehwegüberfahrt geprüft werden.

Abbildung 4-4: Einengung des aufgeweiteten Kreuzungsbereichs an der Querungsstelle Heyestraße / Sichelstraße



**bauliche Querungsanlage
ohne Vorrang: Mittelinsel**

Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ist eine Mittelinsel eine gute Hilfe zur Überquerung einer Straße, so muss die Straße nicht komplett gequert werden, es kann auf der Insel pausiert und die Aufmerksamkeit auf die nächste Fahrtrichtung gerichtet werden. Grundsätzlich müssen Mittelinseln ausreichend dimensioniert sein (mindestens 2,50 m x 4,00 m), damit auch Rollstuhlfahrende und Sonderfahräder (z. B. Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger, etc.) sicher darauf Platz finden.

In Lichtenbroich wurden zwei typischen Anwendungsfälle für Mittelinseln empfohlen: Auf dem Volkardeyer Weg und dem Lichtenbroicher Weg. Am Volkardeyer Weg wird berichtet, dass Kfz am Ortseingang zu schnell fahren würden. Es fehlt eine gesicherte Querungsmöglichkeit an der Bushaltestelle und die geplante Verdichtung der Bebauung wird hier die Querungsbedarfe absehbar erhöhen.

Eine ähnliche Situation findet sich an der Lichtenbroicher Straße: Auch hier wird sich der Querungsbedarf durch den Neubau einer Kita und eines Jugendzentrums erhöhen.

**bauliche Querungsanlage
mit Vorrang: Lichtsignal-
anlage**

Bei den Begehungen wurde festgestellt, dass bei einigen bestehenden Lichtsignalanlagen Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Fußgängersicherheit bzw. -freundlichkeit besteht. Folgende Anforderungen an Ampelanlagen wurden durch die Teilnehmenden gestellt:

- An den Lichtsignalanlagen soll es eine Grünzeit für zu Fuß Gehende mit jedem Ampelumlaf geben.
- Die Grünzeit soll so bemessen sein, dass auch mobilitätseingeschränkte Menschen in einem Zug, d. h. ohne Warten auf der Mittelinsel, die Straße überqueren können.
- 2-Sinne-Prinzip: Querungsstellen an Lichtsignalanlagen sollen mit taktilen und akustischen Leitsystemen ausgestattet sein.
- Das Abbiegen von Kfz in die Grünphase des Fußverkehrs (sogenanntes „feindliches Fußgängergrün“) sollte vermieden werden.

**bauliche Querungsanlage
mit Vorrang: LSA**

An dem Knotenpunkt Heyestraße / Hatzfeldstraße fordern die Teilnehmenden die Installation einer neuen Lichtsignalanlage zur Sicherung des Querungsbedarfs. Es wird von einem hohen Fußgängeraufkommen an diesem Nahbereichszentrum berichtet und auch hier wird eine überhöhte Kfz-Geschwindigkeit beklagt. Die Unfallanalyse stützt diese Forderung: Es haben sich in den untersuchten fünf Jahren an dieser Stelle acht Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung ereignet.

Folglich wurde diese Forderung als Maßnahmenempfehlung mit vrsl. mittelfristigem Umsetzungshorizont übernommen. Empfohlen werden kann an diesem Knotenpunkt auch eine besondere Form der Lichtsignalanlage, die sogenannte „Dunkelampel“ oder „schlafende Ampel“. Hier wird für den Kfz-Verkehr nur „Rot“ geschaltet, wenn eine zu Fuß gehende Person eine Sicherung durch die Signalanlage anfordert, ansonsten bleibt die Signalisierung für alle Verkehrsteilnehmenden inaktiviert. Zu Fuß Gehende können demnach Grün anfordern, müssen das aber nicht und dürfen bei wenig Verkehr die Straße ohne Signal queren. Zudem hat die „Dunkelampel“ den Vorteil, dass sie für Kfz nicht üblicherweise Grün anzeigt, was häufig den Effekt hat, dass Fahrende noch einmal „aufs Gas drücken“, um die grüne Phase noch zu erreichen.

Abbildung 4-5: Einrichtung einer Lichtsignalanlage an der Querungsstelle Heyestraße/Hatzfeldstraße



Lichtsignalanlagen fußgängersicher und -freundlich schalten

Vor allem an zwei Knotenpunkten ist offensichtlich geworden, dass bestehende Lichtsignalanlagen fußgängersicherer und -freundlicher geschaltet werden sollten.

Am Knotenpunkt Hamborner Straße / Parsevalstraße in Unterrath fehlte das akustische Signal für Sehbehinderte. Zudem war die Freigabezeit für das Fußgängergrün so knapp bemessen, dass der Knotenpunkt oft nur zweizügig gequert werden konnte. Durch den freilaufenden Rechtsabbiegefahrstreifen sind zudem die Kfz-Geschwindigkeiten von abbiegenden Fahrzeugen recht hoch. Hier wurde empfohlen, den Rechtsabbiegefahrstreifen zurück zu bauen oder in die Signalisierung mit einzubeziehen, die Grünphase für zu Fuß Gehende zu verlängern und das akustische Signal nachzurüsten. Die Stadt Düsseldorf

berichtete, dass für diesen Knotenpunkt bereits eine barrierefreie Ausbauplanung existiere.

Auch am Knotenpunkt Hamborner Straße / Kürtenstraße haben die Teilnehmenden bemängelt, dass die Grünphase für den Fußverkehr kurz ist. Die Unfallanalyse hat hier vier Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in fünf Jahren ergeben. Es ist zu vermuten, dass rechtsabbiegende Kfz in das Fußgängergrün hinein fahren. Es wurde empfohlen, hier eine mikroskopische Unfallanalyse durchzuführen, um die Unfallursachen genauer analysieren zu können. Auch soll geprüft werden, ob die Grünphase für zu Fuß Gehende verlängert werden kann und ob sie ggf. eine eigene gesicherte Phase (ohne rechtsabbiegende Kfz) erhalten können.

Sicherheit vor Leistungsfähigkeit!

Die interne Prüfung der Maßnahmenvorschläge durch die Fachabteilungen hat die Unfallgefahr an diesem Knotenpunkt bestätigt. Es werden Verbesserungen dahingehend geprüft, dass in der LSA-Schaltung die Sicherheit des Fußverkehrs angemessen gegenüber der Leistungsfähigkeit der Anlage gewichtet wird (nach den Grundsätzen der StVO und der VwV-StVO, §§ 39 bis 43 Absatz 1.2):

Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.²

Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr entschärfen

Im Rahmen der Begehung wurde darauf hingewiesen, dass es z. B. auf der Kalkumer Straße in Unterrath häufig zu Konflikten mit Radfahrenden kommt, da diese den stark frequentierten Gehweg mitbenutzen müssen. Die Nebenanlage ist als getrennter Geh-/Radwegutzungspflichtig angeordnet, obwohl er nach den gültigen Regelwerken (ERA 2010) untermaßig ist.

² http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwwvbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen am 18.01.2021

Abbildung 4-6: Flächenkonflikte auf Nebenanlage in der Kalkumer Straße in Unterrath



Ein Planungsgrundsatz des Planungsbüro VIA ist, die Verkehrsmittel der Nahmobilität, also den Fuß- und Radverkehr, nicht gegeneinander auszuspielen. Ziel der Fußverkehrs-Checks ist es demnach nicht, den Radverkehr zu verdrängen oder den Fußverkehr auf Kosten des Radverkehrs zu verbessern. Ziel muss vielmehr eine ganzheitliche Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität sein. Da der Radweg untermäßig ist und daher nicht benutzungspflichtig sein darf, sollte der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Zu beachten ist allerdings immer:

- Kinder bis 8 Jahre müssen auf dem Gehweg fahren. Sie begleitende Erwachsene dürfen ebenfalls den Gehweg nutzen.
- Kinder bis 10 Jahre dürfen auf dem Gehweg fahren.

Es sollte geprüft werden, ob der Radverkehr auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt werden kann. An der Lichtsignalanlage sollten Aufstellflächen für den Radverkehr markiert und der Radverkehr in LSA-Schaltung integriert werden. Die Nebenanlage sollte als reiner Gehweg beschildert, das rote Radwegpflaster entfernt und die Oberflächen saniert werden. Unverzichtbar ist bei einer Fahrbahnführung des Radverkehrs die Umorganisation des Kfz-Parkens von Schräg- in Längsparken, da ansonsten neue Verkehrsrisiken durch ausparkende Kfz für den Radverkehr zu erwarten wären. Die Umorganisation des Kfz-Parkens ermöglicht zudem die Markierung eines ausreichend breiten Sicherheitstrennstreifens zum Kfz-Parken und zur Fahrbahn. An der vorhandenen Engstelle kann der Radverkehr niveaugleich über die Nebenanlage geführt werden.

Auch an einigen Knotenpunkten auf den Begehungsrouten konnten z. T. erhebliche Flächenkonflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr konstatiert werden.

Abbildung 4-7: Flächenkonflikte in Knotenpunkten in Gerresheim



Auch hier wird empfohlen, den Radverkehr stärker als Fahrverkehr aufzufassen und ihn auf der Fahrbahn zu führen. An der Lichtsignalanlage sollten Aufstellflächen für den Radverkehr markiert und der Radverkehr in die LSA-Schaltung integriert werden. Die Nebenanlage sollte als reiner Gehweg beschildert und das rote Radwegpflaster entfernt werden.

Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren

Tempo 30

2017 wurde § 41 „Vorschriftzeichen“ der StVO geändert. Die Verwaltungsvorschrift führt zu Zeichen 274 „zulässige Höchstgeschwindigkeit“, Abs. 13, XI aus:

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der

Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht gleichbehandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.³

Demnach soll an Straßen, an denen besonders schützenswerten Einrichtungen liegen, Tempo 30 eingerichtet werden. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Besonders hervorzuheben ist, dass dies die Regel sein sollte und nicht die Ausnahme. Ausnahmen davon dürfen nur gemacht werden, wenn

-
-

Alternativ gibt es noch die Möglichkeit, eine Geschwindigkeitsreduktion nach §45, Art. 9 Nr. 6 StVO auch aus Lärmschutzgründen nach § 45 Absatz 1 Satz 1 und 2 Nummer 3 StVO (Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen) anzuordnen.

Diese Vorgaben der StVO sollten Anwendung finden vor allem an der Heyestraße in Gerresheim und die Unterrather Straße in Unterrath, wo die Teilnehmenden die hohen Kfz-Geschwindigkeiten bemängeln und eine Geschwindigkeitsreduktion an Schulen, Senioreneinrichtungen, etc. fordern.

Verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325)

Im verkehrsberuhigten Bereich darf nur mit Schrittgeschwindigkeit⁵ gefahren werden. Jegliche Behinderung oder gar Gefährdung von zu Fuß Gehenden - auf der gesamten Straßenbreite - muss verhindert werden.

³ http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwwbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen am 18.01.2021

⁴ Siehe StVO § 41 Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit Absatz 13

⁵ Grundsätzlich sollte sich die Höchstgeschwindigkeit an der Schrittgeschwindigkeit eines Fußgängers orientieren. Dies ist jedoch nicht gesetzlich festgelegt. In diesem Zusammenhang sind bereits unterschiedliche Urteile gefällt worden, die Geschwindigkeiten von zwischen 4 und 10 km/h (Oberlandesgericht Hamm; Az.: 3 Ss OWi 1038/02) oder bis zu maximal 15 km/h (Amtsgericht Leipzig (Az.: 215 OWi 500 Js 83213/04) festlegen.

Geparkt werden darf nur auf dafür gekennzeichneten Flächen.⁶ In der Verwaltungsvorschrift zur StVO wird dazu Folgendes ausgeführt:

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

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

Zeichen 325.1 darf nur angeordnet werden, wenn Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen ist. [...] Mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Die zum Parken bestimmten Flächen sollen nicht durch Zeichen 314 gekennzeichnet werden, sondern durch Markierung, die auch durch Pflasterwechsel erzielt werden kann.⁷

Die Voraussetzung für die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs sind in der Siedlung am Bockumer Weg gegeben bzw. können mit geringem Aufwand hergestellt werden. Die Siedlung wird geprägt durch enge Straßenräume ohne Nebenanlagen. Die Knotenpunkte sind aufgrund der Enge schlecht einsehbar und die Teilnehmenden bemängeln zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten. In der Siedlung herrscht zusätzlich ein hoher Parkdruck, da hier wohl auch Fremdarker vom Flughafen parken.

⁶ Siehe § 42 Abs. 4 StVO

⁷ http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwwbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen am 18.01.2021

Abbildung 4-8: Siedlung am Bockumer Weg ist für eine Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereichs geeignet

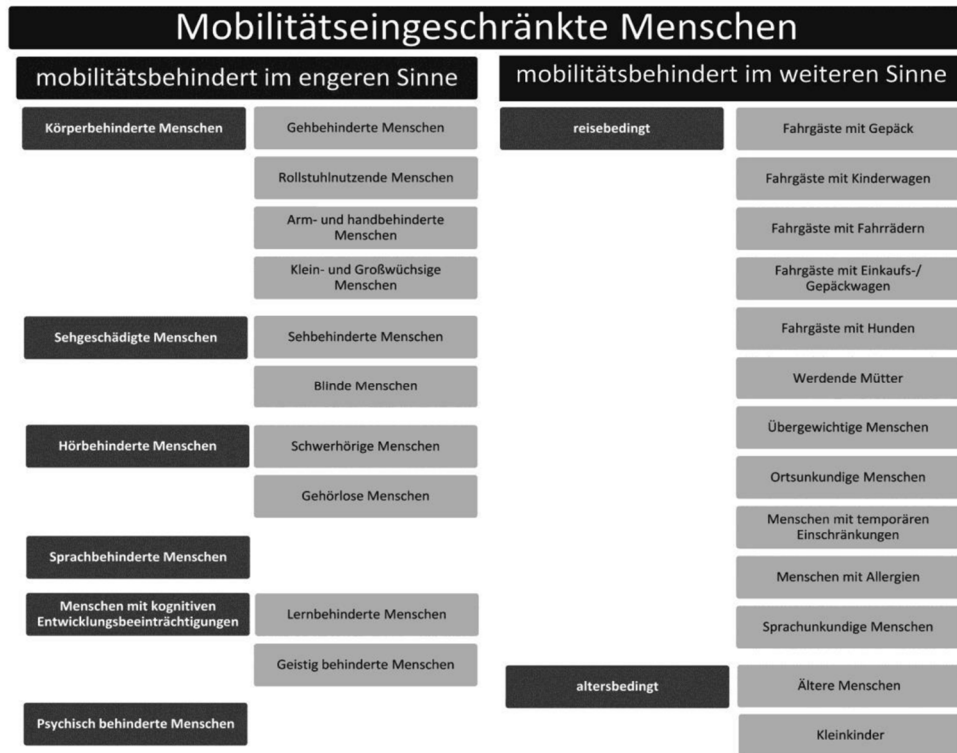


Hier sollte ein Verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325) eingerichtet werden, um die Geschwindigkeit zu reduzieren und zu Fuß Gehenden ein Fortbewegungs- und Aufenthaltsrecht zu geben. Kinderspiel ist dann überall möglich. Die Kfz-Parkstände müssen definiert und markiert werden. Eine Längenbegrenzung besteht bei der Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs nicht.

4.2 Barrierefreiheit

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

Abbildung 4-9: Formen der Mobilitätseinschränkung



Quelle: H BVA des FGSV, 2011

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks in Düsseldorf waren folgende Themen grundsätzlich von Bedeutung:

Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe („Doppelbord“)

Aktuell wird in der Fachliteratur an Querungsstellen eine differenzierte Bordhöhe von 0 cm und mehr als 4 cm, meist 6 cm empfohlen.⁸ Dies entspricht zum einen den Ansprüchen von Rollator- und Rollstuhlfahrenden, die die Querungsstelle ohne Kante leicht und gefahrlos passieren können und zum anderen den Ansprüchen von Blinden und Sehbehinderten, die auf eine mit dem Langstock gut ertastbare Kante angewiesen sind. Damit löst die Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe die Querungsstelle mit 3 cm Bord ab, die als „Kompromisslösung“ davor empfohlen wurde. Sie kann bereits bei 2,50 m Breite eingerichtet werden.

⁸ Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen S. 33

Abbildung 4-10: Differenzierte Bordhöhe an Querungsstellen

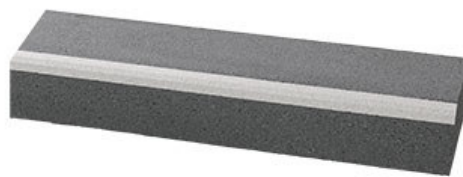


Die Empfehlung für die Anlage von Überquerungsanlagen mit differenzierter Bordhöhe ist bereits in der Publikation der Stadt Düsseldorf „Gestaltungsstandards zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mobilitätsbehinderter Menschen“ enthalten und sollte verstärkt zum Einsatz kommen.⁹

Treppen umbauen

Ein wichtiges Anliegen der Teilnehmenden auf den Begehungen war der barrierefreie Umbau von Treppen in Rampen. Kurzfristig sollte die Markierung von Treppenstufen mit Sichtkanten erfolgen, um die Sichtbarkeit zumindest für sehbehinderte Personen zu verbessern.¹⁰

Abbildung 4-11: Vorderkantmarkierung an einer Treppenstufe



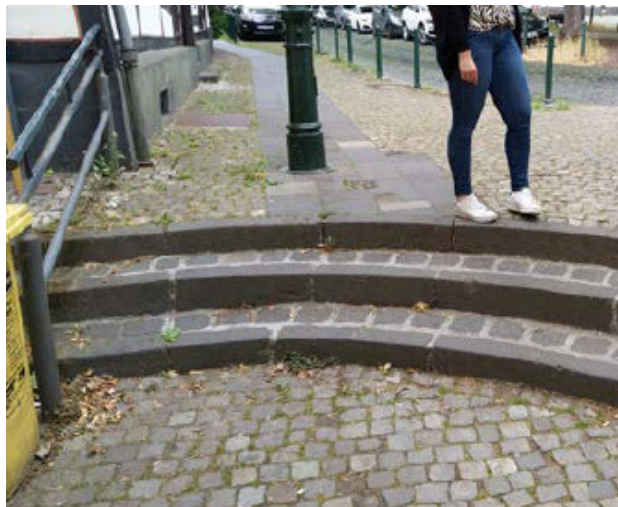
Quelle: <https://www.nuedling.de/betonelemente/produkte/treppen-stufen-podeste/blockstufe-mit-contraststreifen/>

⁹ Stadt Düsseldorf: Gestaltungsstandards zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mobilitätsbehinderter Menschen. Seite 18. Düsseldorf 2014

¹⁰ Stadt Düsseldorf: Gestaltungsstandards zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mobilitätsbehinderter Menschen. Seite 24. Düsseldorf 2014

Diese Maßnahmen müssen in der Altstadt von Gerresheim laut Rückmeldung der Fachabteilungen mit der Unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt werden. Das Ziel, hier eine barrierefreie Lösung zu finden, sollte bei der Abwägung der Interessen verfolgt werden, denn Geh- und Sehbehinderte sind in ihrer Mobilität durch ein körperliches Handicap eingeschränkt und die gebaute Infrastruktur sollte dies berücksichtigen und die Mobilität nicht weiter erschweren.

Abbildung 4-12: Treppen erzwingen weite Umwege für gehbehinderte Personen in der Gerresheimer Altstadt



Etwas anders gelagert ist die städtebauliche Gestaltung des Alter Markt in Gerresheim. Auch hier sind Treppenstufen vorhanden, die die Mobilität von geh- und sehbehinderten Personen einschränken können.

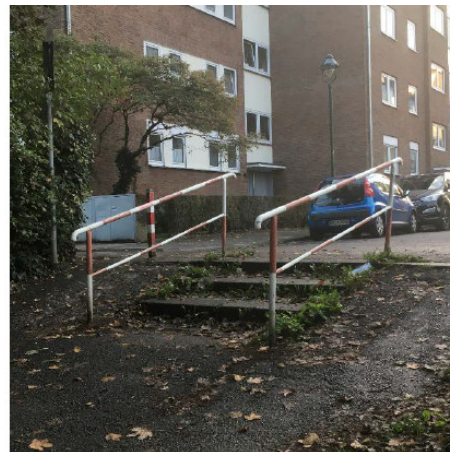
Abbildung 4-13: Städtebauliche Gestaltung am Alter Markt in der Gerresheimer Altstadt ist eine potenzielle Gefahr für sehbehinderte Personen



Hier sollten die Stufen durch Sichtkanten hervorgehoben werden. Eine weitere Verkehrsberuhigung in diesem Bereich könnte Gehbehinderten die gefahrlose Nutzung der Fahrbahnflächen ermöglichen und die Aufenthaltsqualität auf diesem schönen Platz insgesamt weiter steigern.

Die Teilnehmenden bestanden darauf, die Treppe an der Friedrich-Wilhelm-Straße in Gerresheim in den Fußverkehrs-Check aufzunehmen. Sie liegt an einer wichtigen Fußverkehrsrouten, da hier ein Zugang zum Friedhof ist. Auch hier sind die Treppenstufen nicht sichtbar und die vorhandene Rampe ist zu steil, als dass sie für Rollstuhl- oder Rollator Fahrende nutzbar wäre. Ein Umbau wird auch hier empfohlen.

Abbildung 4-14: Treppenstufen sind nicht sichtbar und Rampe ist zu steil an der Friedrich-Wilhelm-Straße in Gerresheim



Schließlich wurde in Lichtenbroich an der S-Bahn-Haltestelle eine weitere Treppenanlage begutachtet, die sowohl an Werktagen als auch am Wochenende eine hohe Frequenz an zu Fuß Gehenden aufweist. Da sie nicht barrierefrei ist, ist der Zugang zur Siedlung am Mintarder Weg nur über Umwege und entlang der stark befahrenen Hamborner Straße möglich, deren Nebenanlagen auf diesem Abschnitt auch nicht regelgerecht sind (zu geringe Breite, schadhafte Oberflächen, kein Sicherheitstrennstreifen). Die Prüfung eines Einbaus einer barrierefreien Rampe wird empfohlen. Die Stadtverwaltung Düsseldorf berichtete, dass die Bezirksvertretung des Stadtbezirks 6 Gelder für die Finanzierung einer Machbarkeitsstudie bereits bereitgestellt hat.

Abbildung 4-15: Ergänzung der Treppenanlage durch eine Rampe an S-Bahn-Haltestelle Unterrath



Oberflächen optimieren

In einigen Straßen sind die Gehwege aufgrund der Oberflächen nicht oder nur eingeschränkt barrierefrei begehbar. So ist z. B. das Natursteinpflaster im Altstadtbereich in Gerresheim (z. B. auf dem Gericusplatz oder am Kölner Tor) uneben und weist z. T. breite oder tiefe Fugen auf. Punktuelle Instandhaltungsmängel stellen an einigen Stellen im Untersuchungsgebiet zusätzliche Barrieren dar. So sind insbesondere ältere gepflasterte Wege teilweise uneben, manchmal fehlen auch einzelne Steine.

Für mobilitätseingeschränkte Personen, die einen Rollstuhl fahren oder einen Rollator als Gehhilfe nutzen, sind Unebenheiten in der Oberfläche nur sehr beschwerlich zu bewältigen. Grundsätzlich wird in Bereichen mit Natursteinpflaster ein ebener Streifen als deutlich besser befahrbar bewertet.

Abbildung 4-16: Unebene Oberflächen



Die Stadtverwaltung Düsseldorf hat die kurzfristige Beseitigung der Oberflächenschäden zugesagt.

**Sperrpfosten /
Durchfahrsperrn**

Bei Sperrpfosten ist zunächst grundsätzlich das Erfordernis zu prüfen. Dabei sollte die Gefahr einer widerrechtlichen Nutzung durch Kfz gegenüber der Unfallgefährdung sehbehinderter Personen durch Sperrpfosten abgewogen werden. Am günstigsten ist, ähnlich wie bei Umlaufsperrn, der Verzicht auf Sperrpfosten. Konnte der Nachweis erbracht werden, dass auf Sperrpfosten nicht verzichtet werden kann, sollte entweder geprüft werden, ob die Sperrpfosten auch seitlich angebracht werden können oder eine Sicherung durch eine kontrastreiche Gestaltung erfolgen kann.¹¹

In Düsseldorf sind häufig Ketten zwischen Sperrpfosten angebracht. Auch diese stellen eine Sturzgefahr für sehbehinderte Personen dar. Sie sollten grundsätzlich entfernt werden und nur in begründeten Einzelfällen erhalten bleiben, dann aber kontraststark ausgeführt werden.

Gehwegbreiten

Auch werden die Gehwegbreiten durch Barrieren, Möblierung oder Einbauten vielerorts eingeschränkt.

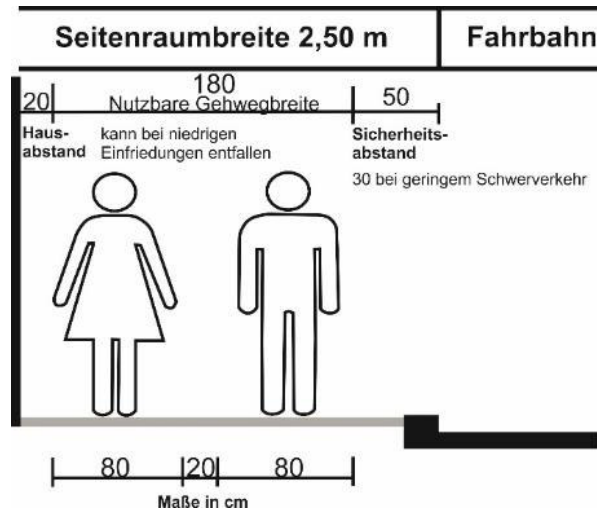
Abbildung 4-17: Barrieren auf den Nebenanlagen



¹¹ Stadt Düsseldorf: Gestaltungsstandards zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mobilitätsbehinderter Menschen. Seite 26. Düsseldorf 2014

Die nutzbare Gehwegbreite sollte mindestens 1,80 m betragen. Nach den im Regelfall

Abbildung 4-18: Mindestgehwegbreiten laut Regelwerk



Quelle: nach FGSV: EFA, 2002: 16

Nach Aussagen des Ordnungsamtes der Stadt Düsseldorf

sieht die Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Landeshauptstadt Düsseldorf (Sondernutzungssatzung) vom 16. Dezember 2019 in § 3 Abs 3 vor, dass in jedem Fall eine Restgehwegbreite von mind. 1,80 m durch Gewerbetreibende zu gewährleisten ist. Wird dieses Maß unterschritten, kann eine beantragte Erlaubnis nicht erteilt werden. Die Einhaltung dieser Restgehwegbreiten wird stichprobenweise oder im Beschwerdefall durch den OSD kontrolliert. Bei der Feststellung wiederholter Verstöße müssen Gewerbetreibende mit weitergehenden ordnungsrechtlichen Maßnahmen rechnen.¹³

¹² FGSV: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen" (EFA), S.16

¹³ Rückmeldung der Fachabteilungen auf die Maßnahmenempfehlungen des Fußverkehrs-Checks in Düsseldorf

4.3 Aufenthaltsqualität

Ein wiederkehrender Wunsch in allen Kommunen der Fußwege-Checks, sowohl im Jahr 2019 als auch in diesem Jahr, ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. In Düsseldorf war die Aufenthaltsqualität sogar eines der drei Schwerpunktthemen.

Taktiler Leitsystem

Die Begehungen in Düsseldorf Gerresheim und Lichtenbroich / Unterath zeigten allen Teilnehmenden, wie elementar wichtig ein taktiler Leitsystem für sehbehinderte Personen ist. Sie ertasteten mit dem Langstock die Gehrichtung, werden auf Entscheidungssituationen aufmerksam gemacht und sind so in der Lage, sich ohne fremde Hilfe im Raum zu bewegen.

Abbildung 4-19: Orientierung mit Langstock



In keiner deutschen Großstadt ist bislang ein Leitsystem flächenhaft verlegt. Düsseldorf arbeitet sehr aktiv an einer stadtweiten Umsetzung barrierefreier Infrastruktur an allen ÖPNV-Haltestellen. Wir empfehlen, zukünftig auch die zentralen Plätze mehr ins Blickfeld zu rücken. Es war ein Anliegen der Teilnehmenden in Gerresheim, dass der Gericus-Platz und die Verbindung zum Kölner Tor im Hinblick auf die Barrierefreiheit optimiert wird. So werden barrierefreie Laufbahnen und der Einbau eines taktilen Leitsystems sowie eine Optimierung der Möblierung gewünscht.

Abbildung 4-20: *Barrierefreie Nutzung auf dem Gericcusplatz ...*



Abbildung 4-21: *... und der Verbindung zum Kölner Tor wird gewünscht*



In Lichtenbroich beschwerten sich die Teilnehmenden, dass der Eingang in die Fußgängerzone des Stadtteilzentrums durch parkende Kfz und Lieferfahrzeuge versperrt wird. Hier sollte geprüft werden, ob durch das fahrbahnahe Setzen von Sperrpfosten die Einfahrt verhindert werden kann (wie gegenüber an dem Familienzentrum bereits praktiziert).

Abbildung 4-22: Der Eingang in die Fußgängerzone in Lichtenbroich sollte freigehalten werden



Mobilität braucht Nicht-Mobilität

Im Rahmen der Begehungen wurde an mehreren Stellen Sitzmobiliar gewünscht, um zum einen den Mobilitätseingeschränkten eine Pause zu ermöglichen, aber auch um die Aufenthaltsqualität auf Plätzen zu erhöhen.

Das technische Regelwerk für barrierefreie Verkehrsanlagen¹⁴ benennt wesentliche Merkmale des Stadtmobiliars für verschiedene Altersgruppen der Bevölkerung, für Menschen mit Behinderung, Schwangere und viele andere mehr:

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

¹⁴ H BVA, FGSV 2014: 59

- der Aufstellort sollte außerhalb der Laufrichtung des Gehwegs, u. a. im Interesse der Blinden und Sehbehinderten sein.

Sitzgelegenheiten

Im Stadtmöblierungskonzept der Stadt Düsseldorf werden gute Beispiele für Sitzmöbel aufgeführt, die in der folgenden Darstellung gezeigt werden. Der Fokus kann auf Mobilitätseingeschränkte oder auch auf multifunktionale und kombinierte Spiel-/Sitzmöglichkeiten liegen. Auf eine Installation auf glatten Oberflächen ist zu achten, damit auch Rollstuhl-/Rollator Fahrende die Möblierungselemente erreichen können.

Abbildung 4-23: Stadtmöblierungskonzept Düsseldorf



Quelle: <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/verkehrsmanagement/raeume-und-plaetze/stadtmoeblierung.html>

Schulwegsicherung/ Mobilitätsberatung an Schulen

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

oder teilweise zu Fuß in den Kindergarten oder die Schule gehen, sind sichere Wege die Grundvoraussetzung.

Im Folgenden werden einige Maßnahmen zur Förderung der eigenständigen Mobilität auf dem Schulweg vorgestellt. Das Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Düsseldorf bietet bereits viele dieser Maßnahmen und auch weitere Aktionen (z. B. Walk-to-school-Days, Verkehrssicherheitstage, Pedibusse) zum selbstständigen Schulweg an.¹⁵

Kinderverkehrsstadtplan/ Schulwegepläne

Seit 2012 existieren Kinderverkehrsstadtpläne für das gesamte Düsseldorfer Stadtgebiet in insgesamt 26 Versionen. Diese werden jedes Jahr vor Schuljahresbeginn an alle Düsseldorfer Grundschulen kostenlos verschickt.¹⁶

Der Kinderverkehrsstadtplan enthält Informationen zu den täglichen Wegen und Aktivitäten von Schulkindern. Es werden dargestellt:

- stark befahrene Straßen mit Ampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln, Abschnitte ohne Gehweg
- Straßenbahnlinien sowie Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel
- besondere Verkehrsregelungen in Erschließungsstraßen wie Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen
- straßenunabhängige Fußwege, beispielsweise durch Grünanlagen
- für Kinder relevante öffentliche Gebäude und Einrichtungen
- alle bekannten und von Kindern benannten Spielorte und Freizeitziele in Einrichtungen und im Freigelände.

Auf der Planrückseite finden sich darüber hinaus ein Straßenverzeichnis und weitere grundlegende Informationen zum Thema Verkehrssicherheit.

¹⁵ Siehe <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/verkehrssicherheit/verkehrserziehung.html>

¹⁶ Die Kinderverkehrsstadtpläne können auch im Internet heruntergeladen werden <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/verkehrssicherheit.html>

250 m zur Schule, damit die Kinder Gelegenheit bekommen, auf einem Teil des Schulweges auch eigenständig unterwegs zu sein. Die Ausgestaltung der Hinweisschilder für Elternhaltestellen in Düsseldorf ist in folgender Abbildung dargestellt.

Abbildung 4-25: Kennzeichnung von Elternhaltestellen



Quelle: Ingo Lammert

Die Stadt Düsseldorf sollte auch weiterhin allen Schulen, die Interesse zeigen, bei der Errichtung von Hol- und Bringzonen unterstützen. Gemeinsam sollte das Konzept erstellt, die Standorte für die Elternhaltestellen gefunden und die Kommunikationsstrategie geplant und umgesetzt werden. Über ein Bonussystem können Schüler*innen motiviert werden, eigenständig zur Schule zu kommen.

Schulwege markieren

Vierorts werden die empfohlenen Schulwege mit Symbolen markiert, die die Laufwege der Kinder für alle Verkehrsteilnehmenden verdeutlichen. Dies macht auf die Schulwege aufmerksam und die Hemmschwelle steigt, diese beispielsweise zuzuparken.

Auch Die Stadtverwaltung Düsseldorf markiert "gelbe Füße" vor den Schulen, die dies wünschen, in Zusammenarbeit mit den Aktiven an den Schulen und der Polizei.¹⁷

Abbildung 4-26: Kennzeichnung von Schulwegen in Düsseldorf



Mit Feuereifer gingen die Viertklässler von Sternwartschule und Bonifatius-Schule ans Werk, um den Weg von den Hol- und Brinozonen bis zur jeweiligen Schule mit gelben Fußabdrücken zu markieren.

Quelle: Ingo Lammert

In vielen Kommunen wird versucht, den Hol- und Bringverkehr der Kinder durch die Eltern über die Organisation eines sogenannten Walking-Bus oder Lauf-Bus zu reduzieren. In Düsseldorf ist diese Maßnahme schon seit mehreren Jahren als „Schulbus zu Fuß“ oder „Pedibus“ bekannt. Hierbei treffen sich die Kinder an zentralen und sicheren Sammelorten in den Wohngebieten, um gemeinsam in der Gruppe zur Schule zu laufen. Vor allem am Anfang sollten die Kinder durch Erwachsene bzw. Eltern begleitet werden und der sichere Schulweg und das richtige Verhalten eingeübt werden. Später sind die Kinder meist in der Lage, auch alleine den Schulweg zu bewältigen. Ältere Kinder können dabei die kleineren Kinder gut einweisen.

Die Stadtverwaltung sollte in Zusammenarbeit mit den Grundschulen die Treffpunkte festlegen und ein Infoblatt zum Pedibus herausbringen. Diese Informationen sollten allen Eltern bei der Schulanmeldung ihrer

¹⁷ <https://www.duesseldorf.de/aktuelles/news/detailansicht/newsdetail/europaeische-mobilitaetswoche-aktionen-rund-um-den-schulweg-1.html>, abgerufen am 05.05.2021

Kinder zur Verfügung gestellt werden sowie an einer zentralen Stelle ausgehängt oder -gelegt werden.

4.4 Maßnahmenprogramm für infrastrukturelle Maßnahmen

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

Die Angaben zu Umsetzungshorizonten basieren auf Einschätzungen der Gutachter. Da für die Mehrheit der Maßnahmen ausführliche Planungen notwendig sind, können zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Kostenschätzungen erfolgen.

Alle Maßnahmen an Strecken und Knoten wurden in die Datenbank aufgenommen. Hierüber kann ein Maßnahmenkataster erzeugt werden.

Abbildung 4-27: Ausschnitt Maßnahmenkatalog

Maßnahmen-Nr.	DU5002	Ortsteil	Gerresheim
Kommune	Düsseldorf	Straße	Gräulinger Straße / Gerricusplatz

Zielzustand:
Barrierefreiheit verbessern

Einzelmaßnahme(n)
- Oberfläche sanieren

Baulast
Stadt

Umsetzungshorizont: Sofortmaßnahme / Mittelfristige Maßnah

Priorisierung Ampel: rot

Beschreibung der Situation:
Die Teilnehmenden führen diesen Knotenpunkt als Beispiel für ein besonders schadhaftes Pflaster auf. Einige Pflastersteine fehlen und die Lücken wurden mit Asphalt verfüllt.

Maßnahmenempfehlung:
Das Natursteinpflaster sollte flächenhaft überprüft werden. Grobe Schäden sind sofort zu beheben. Um den Knotenpunkt nachhaltig zu sanieren, soll der gesamte Knotenpunkt mittelfristig umgebaut werden.




Unfallschwere

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

Unfalltyp

- Fahrerunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (US)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

- Knotenmaßnahme
- Streckenmaßnahme

Für die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse in den Abschluss-Workshops sind Maßnahmenkarten erstellt worden, die die Maßnahmenempfehlungen in der Übersicht darstellen. Die Maßnahmenkarten sind in den folgenden Abbildungen dargestellt.

Abbildung 4-28: Maßnahmenkarte für Gerresheim

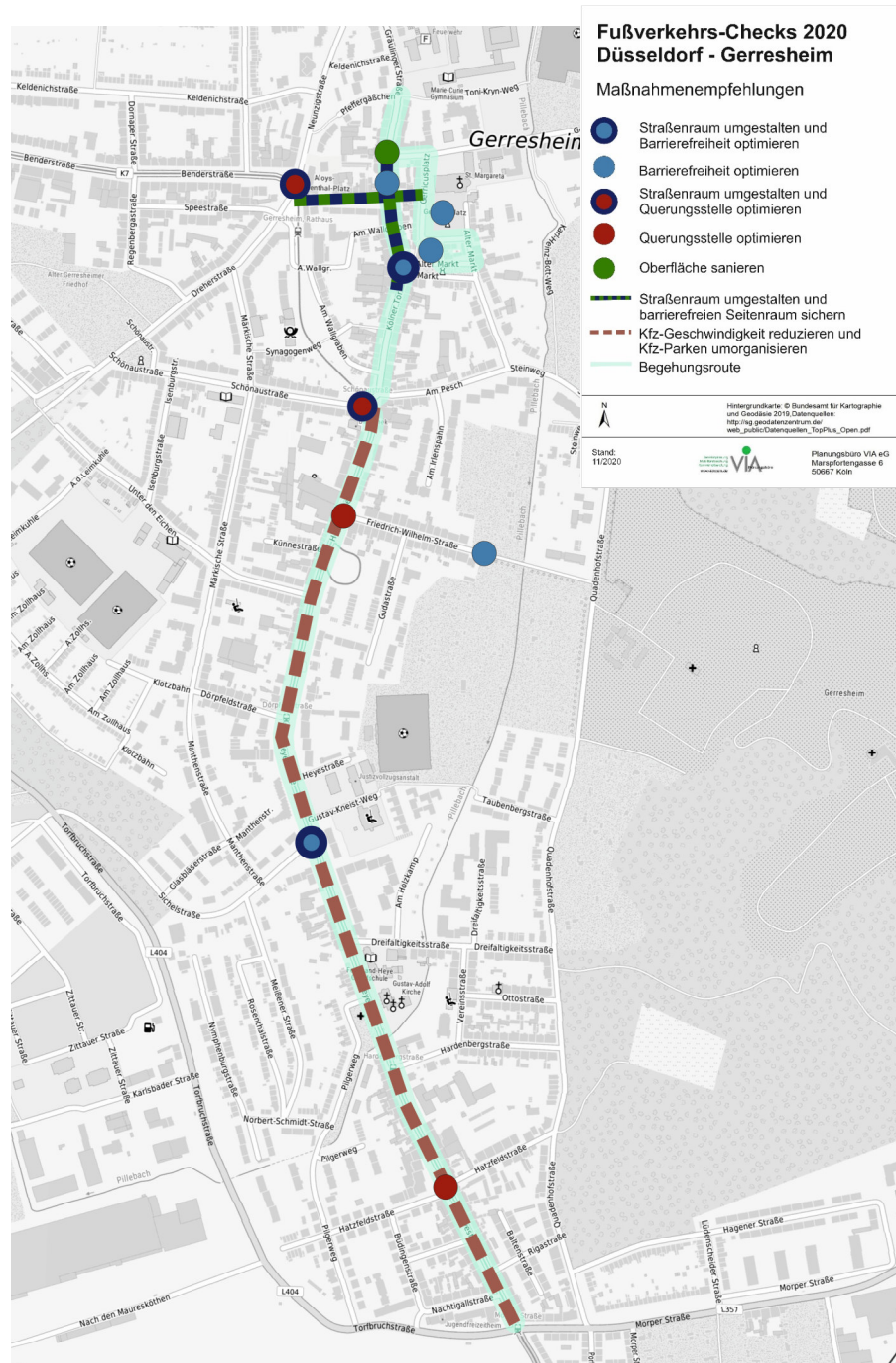
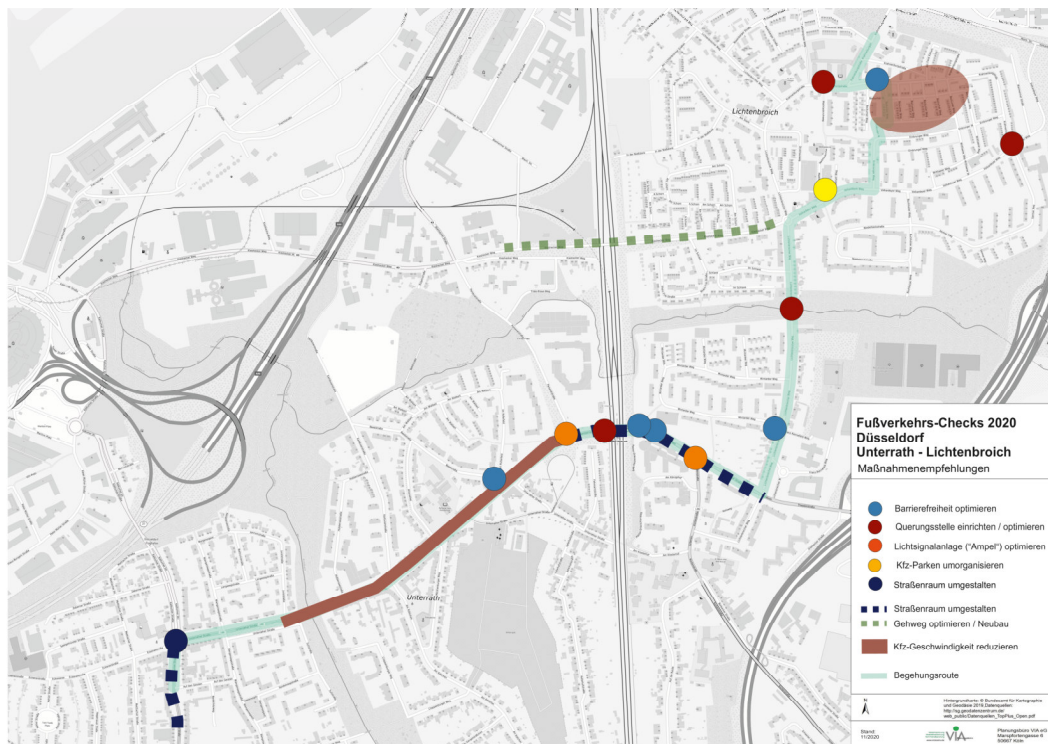


Abbildung 4-29: Maßnahmenkarte für Lichtenbroich / Unterrath



5 Empfehlungen zur Umsetzung

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden rund 35 Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr erarbeitet. Diese Maßnahmenempfehlungen sind bzw. werden von den Fachabteilungen der Stadtverwaltung Düsseldorf geprüft und müssen je nach Aufwand auch politisch beschlossen werden.

Umsetzungszeiträume

Im Maßnahmenkataster sind bereits Hinweise auf Umsetzungszeiträume gegeben worden, indem den Maßnahmenempfehlungen die Kategorien kurz-, mittel- und langfristig zugewiesen wurden. Unter kurzfristigen Maßnahmen sind z. B. die Optimierung von Sperrpfosten, punktuelle Oberflächenverbesserungen und die Absenkung von Bordsteinen gefasst, aber auch die Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs. Hier kann davon ausgegangen werden, dass die Verwaltung diese Maßnahmenempfehlungen innerhalb der nächsten drei Jahre umsetzen kann.

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

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

Bewertung der Maßnahmen

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

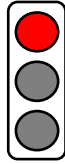
- Sicherheit
- Einschränkung der Bewegungsfreiheit und
- Attraktivität

gefasst.

Sicherheit

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

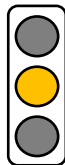
die Sicherheit als Basis für das zu Fuß Gehen und umfasst folgende Aspekte:



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

Einschränkung der Bewegungsfreiheit

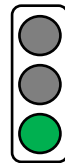
Mit der Farbe Gelb werden Maßnahmen, die zur Einschränkung der Bewegungsfreiheit führen, bewertet. Diese wirken insbesondere behindernd auf Menschen mit Handicap:



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

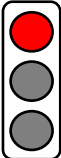
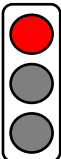
Attraktivität

Mit der Farbe Grün werden alle Maßnahmen bewertet, die die Attraktivität erhöhen.



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

Tabelle 5-1: Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 Seitenräume vorziehen / verbreitern	Provisorische Markierung Flächenumverteilung prüfen	Umbau	Neubau
 Querungshilfe neu bauen	Geschwindigkeitsüberwachung	Neubau	

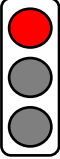
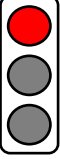
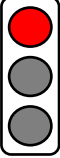
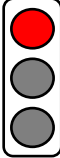
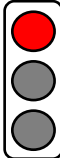
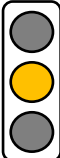
	<i>LSA neu einrichten</i>	<i>Kfz-Geschwindigkeitsreduktion</i>	<i>Neubau</i>
	<i>LSA fußgängerfreundlich einrichten (z. B. längere/eigene Grünphase, akustisches Signal, Abbau freie Rechtsabbieger)</i>	<i>LSA-Schaltung überprüfen Akustisches Signalnachrüsten Förderprogramme recherchieren mikroskopische Unfallanalyse</i>	<i>Umprogrammierung Umbau</i>
	<i>Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr entschärfen</i>	<i>Planung Radverkehrsführung</i>	<i>Umbau (Gehweg verbreitern, Kfz-Parken umorganisieren, Radverkehrsführung organisieren)</i>
	<i>Kfz-Geschwindigkeit reduzieren</i>	<i>Prüfung und entsprechende Reglementierung / Beschilderung</i>	
	<i>Konflikte zwischen Fußverkehr und Kfz-Parken entschärfen</i>	<i>Kfz-Parken umorganisieren</i>	

Tabelle 5-2: Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit

Barrierefreiheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
	<i>Oberflächen optimieren</i>	<i>Punktuelle Oberflächenschäden beseitigen</i>	<i>Standards für Barrierefreiheit in historischen Stadtgestaltungen definieren</i>
			<i>Barrierefreie Achsen auf Natursteinpflaster einrichten</i>

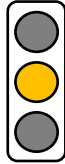

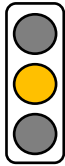
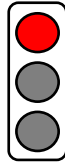
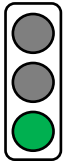
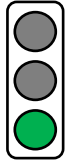
	<i>Bordsteine absenken</i>	<i>Umbau - punktuell</i>	<i>Umbau - systematisch</i>	<i>Umbau - stadtweit</i>
	<i>Treppen umbauen</i>	<i>Kontrastreiche Gestaltung der Treppenstufen</i>	<i>Umbau in barrierefreie Rampen - punktuell</i>	<i>Umbau in barrierefreie Rampen - systematisch</i>
	<i>Sperrpfosten barrierefrei gestalten</i>	<i>Punktuelle Prüfung auf Verbleib und Entfall Bei Verbleib: kontrastreiche Gestaltung Ketten entfernen</i>	<i>Systematische Prüfung auf Verbleib und Entfall Umgestaltung</i>	
	<i>Barrieren entfernen</i>	<i>Barrieren auf Nebenanlagen entfernen (Sofortmaßnahmen)</i>		

Tabelle 5-3: Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität

Aufenthaltsqualität	<i>Kurzfristig</i>	<i>Mittelfristig</i>	<i>Langfristig</i>
	<i>Möblierung optimieren</i>	<i>punktuell</i>	<i>systematisch</i>
	<i>Eingang in Fußgängerzone frei halten</i>	<i>Sperrpfosten fahrbahnnah neu setzen</i>	<i>(privaten) Parkraum umorganisieren</i>
	<i>Mobilitätsberatung an Schulen</i>	<i>Fortführung der bestehenden Angebote</i>	<i>Elternhaltestellen stadtweit einrichten</i>

**Das Zukunftsnetz
Mobilität NRW**

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein Netzwerk aus Kommunen, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in ihren Gebietskörperschaften fördern und damit eine Mobilitäts- und folglich Verkehrswende herbeiführen möchten. Dabei werden sie von drei regionalen Koordinierungsstellen unterstützt.

Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. der Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche ist dazu notwendig.

Die zielführende Strategie hierzu ist das Kommunale Mobilitätsmanagement. Das Kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, für die Verkehrserzeugenden und Verkehrsteilnehmenden nachhaltige Mobilitätsangebote sowie verkehrssparende Raumstrukturen zu schaffen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess, in der Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit, des Bürger*innendialogs und des Dialogmarketing zu einer Gesamtstrategie zusammengeführt (kommunales Mobilitätskonzept) und realisiert werden.

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

Die Fußverkehrs-Checks sind eine Maßnahme, die dazu beiträgt, in den teilnehmenden Kommunen die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu initiieren bzw. zu verstetigen, sowie gleichzeitig die Politik, weitere Akteure und Institutionen und natürlich Bürger*innen einzubinden.

**Mitgliedschaft der Stadt
Düsseldorf**

Die Stadt Düsseldorf ist seit 2016 Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW und unterstützt den Netzwerkgedanken in organisatorischer und inhaltlicher Hinsicht. In Bezug auf die Verstetigung der

Fußverkehrsförderung erhält sie bzw. das Amt für Verkehrsmanagement nach Bedarf Unterstützung durch die zuständige Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Diese Unterstützung kann sich z.B. in Form von Hilfestellung bei Förderanträgen, inhaltlichem Input zu spezifischen Fragestellungen zur Fußverkehrsförderung oder der Begleitung/Durchführung eines Vortrags o. ä. in Ausschüssen des Düsseldorfer Rates ausdrücken und erfolgt auf Anfrage.

6 Zusammenfassung und Fazit

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat mit einer sehr aussagekräftigen Bewerbung des Amtes für Verkehrsmanagement, Abteilung Strategische Mobilitätsplanung den Fußverkehrs-Check 2020 gewonnen, in der sie sich als Aufsteiger in puncto Fußverkehrsförderung charakterisiert hat¹⁸. Im Vorfeld der Fußverkehrs-Checks wurde vielfältiges und sehr gutes Material zur Verfügung gestellt, u. a.:

- Gestaltungsstandards zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mobilitätsbehinderter Menschen (Handbuch, 3. Fortschreibung)
- Bauen für Alle – Checkliste für barrierefreies Bauen (Handbuch)
- Kinderverkehrsstadtpläne (für alle Stadtteile vorhanden)
- Dokumentation einer Kinder- und Jugendversammlung in einem der untersuchten Stadtbezirke, die auch Hinweise zum Thema Verkehr enthielt.

Aber vor allem der Verweis auf das Zielkonzept des Mobilitätsplans D zeigt die ehrgeizigen Ziele der Stadt Düsseldorf im Hinblick auf die Fußverkehrsförderung auf:

- Ausbau beziehungsweise Verbesserung von Fußgängerverbindungen durch die Schaffung sicherer und attraktiver Fußwege, direkter Wegverbindungen und fußgängerfreundlicher Querungsmöglichkeiten
- Schaffung eines stärkeren Bewusstseins für den Fußverkehr in der Politik, Verwaltung und Bürger*innenschaft durch die Steigerung von Kooperation und Partizipation
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und der subjektiven Sicherheit durch stadtverträgliche Kfz-Geschwindigkeiten, Optimierung der Infrastruktur, Stärkung gegenseitiger Rücksichtnahme und die Aufwertung von Angsträumen
- Quartiersentwicklung nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“
- vollständige, barrierefreie Erschließung des öffentlichen Raums

¹⁸ In der Bewerbung soll eine Selbsteinschätzung vorgenommen werden. Möglich sind die Kategorien „Einsteiger“, „Aufsteiger“, „Vorreiter“.

- Erhöhung der Lebensqualität und Stärkung eines Miteinanders durch die Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten der Nahmobilität (der Fußverkehr soll getrennt vom Kfz- und Fahrradverkehr seinen eigenen Raum bekommen, der allen Personengruppen zugänglich ist).

Die Fußverkehrs-Checks wurden in der Landeshauptstadt durch eine vorbildliche Öffentlichkeitsarbeit begleitet, so wurde der Ablauf auf einer eigenen Unterseite der Website der Stadt beschrieben und dokumentiert.¹⁹ Hierüber sind auch die Pressemitteilungen zu den Veranstaltungen verfügbar. Auch wurde ein Flyer für die Akquisition von Teilnehmenden an den Veranstaltungen gedruckt und verteilt, auch dieser kann über die Website heruntergeladen werden. Gekrönt wurde die Öffentlichkeitsarbeit durch einen dreiminütigen Fernsehbericht über die Begehungen in der WDR-Lokalzeit aus Düsseldorf.

Die Begehungen fanden in zwei unterschiedlichen Stadtbezirken außerhalb der Innenstadt statt: in Gerresheim sowie in Lichtenbroich und Unterrath. Die Untersuchungsgebiete in Düsseldorf waren groß und die Begehungsrouten lang. Für die begangenen Routen wurden rund 35 Maßnahmenempfehlungen erarbeitet.

Viele der erarbeiteten Maßnahmenempfehlungen unterstützen die im Mobilitätsplan D formulierten Ziele. Eine erste Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen zeigt aber auch den weiteren Diskussionsbedarf auf, der durch die vorgeschlagenen Maßnahmen initiiert wurde:

- Eine Abwägung zwischen den Zielen der Leistungsfähigkeit der Kfz-Verkehrsinfrastruktur und der Sicherheit des Fußverkehrs sollte zukünftig stärker im Sinne der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen erfolgen.
- Ebenso besteht weiterer Abstimmungsbedarf in Bezug auf eine fußgängerfreundlichere Lichtsignalsteuerung vor allem dort, wo mögliche Verbesserungen für den Fußverkehr einschränkende Veränderungen für alle übrigen Verkehrsteilnehmenden bedeuten.
- Vielfach wird in den Untersuchungsgebieten der Radverkehr auf der Nebenanlage geführt, sowohl auf der Strecke als auch in den Knotenpunkten. Dies vereinfacht und verflüssigt die Kfz-Führung, schafft aber in der Nahmobilität Konflikte und Verkehrsrisiken, da sich zu Fuß Gehende und Radfahrende den

¹⁹ <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/zu-fuss/fussverkehrs-checks.html>

ohnehin knappen Raum teilen müssen, der Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr aber unangetastet bleibt.

Hier wird empfohlen, den zur Verfügung stehenden Raum gerechter aufzuteilen und dabei insbesondere die Sicherheit und den Komfort des Rad- und Fußverkehrs zu berücksichtigen.

- Auch stößt die Anordnung von Tempo 30 immer wieder auf Hemmnisse. Vorhandene oder geplante sichere Querungshilfen können jedoch nicht die durch die Geschwindigkeitsreduzierung erzielbare Attraktivierung und zugleich Verbesserung der Verkehrssicherheit erzielen. Zudem wird die ÖPNV-Beschleunigung in einigen Streckenabschnitten als Argument gegen Tempo 30 angeführt. Hier sollte im Einzelfall die realistische Fahrzeitreduzierung des ÖPNV ermittelt werden.
- Schließlich sollte die notwendige Barrierefreiheit in historisch gestalteten Stadtbereichen auch vor dem Hintergrund von Erwägungen des Denkmalschutzes mit Priorität hergestellt werden, um das zu Fuß Gehen durch Minimierung von Umwegen für alle Bevölkerungsgruppen zu erleichtern.

Diese Beispiele machen deutlich, dass bei den unterschiedlichen Akteuren in Bezug auf die Förderung des Fußverkehrs einige Ansprüche, Routinen und Überzeugungen gegenüberstehen, die in Zukunft stärker im Hinblick auf Fußverkehrsförderung und Barrierefreiheit gewichtet werden sollten, will man die Ziele des Mobilitätsplans D umsetzen.

Wünschenswert wäre, wenn die Maßnahmenempfehlungen zum Fußverkehrs-Check in Düsseldorf einen Beitrag zur Gewichtung dieser verwaltungsinternen Abwägungsprozesse leisten könnten. Erste positive Ansätze sind in dieser Hinsicht bereits zu erkennen, so soll z. B. die Empfehlung, Laufbahnen mit barrierefreiem Belag zu schaffen, weiterverfolgt werden ebenso wie der Hinweis auf eine optische Kenntlichmachung der Treppenstufen. Auch punktuelle Oberflächenverbesserungen sowie das Entfernen von verzichtbaren Durchfahrsperrern und Ketten wurde bereits veranlasst. Dies zeigt, dass die Fußverkehrs-Checks in Düsseldorf das Ziel, ein stärkeres Bewusstsein für den Fußverkehr in der Politik, Verwaltung und Bürger*innenschaft durch die Steigerung von Kooperation und Partizipation zu schaffen, durchaus schon befördert haben.

7 Quellen

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm; abgerufen im Zeitraum zwischen September 2020 und Januar 2021

Bundesanzeiger vom 29.05.2017: Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom: 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

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

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

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

Kohaupt, B., Kohaupt, J.: Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen. Freiraum nach DIN 18040 und weiteren Regelwerken. Frankfurt, 2015

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

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

Internetseiten der Landeshauptstadt Düsseldorf - Amt für Verkehrsmanagement abgerufen im November 2020:

Fußverkehr in Düsseldorf: <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/clever-unterwegs/zu-fuss.html>

Online-Beteiligung: <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/zu-fuss/online-beteiligung.html>;

Stadtmöblierung: <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/verkehrsmanagement/raeume-und-plaetze/stadtmoeblierung.html>

Verkehrserziehung: <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/verkehrssicherheit/verkehrserziehung.html>

Presseberichte abgerufen im November 2020:

Antenne Düsseldorf: antenneduesseldorf.de/artikel/fussverkehrs-check-in-duesseldorf-578168.html

RP Online vom 21.09.2020: https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/in-duesseldorf-ist-der-fussverkehr-auf-dem-pruefstand_aid-53373907

RP Online vom 23.11.2020: https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/mehr-sicherheit-im-verkehr-fuer-fussgaenger-in-duesseldorf_aid-54738969

Twittermeldung vom 27.08.2020: twitter.com/Duesseldorf/status/1298973130136915968

WDR-Lokalzeit-Düsseldorf: ausgestrahlt am Mittwoch 30 September 2020, 19:30 Uhr. Abrufbar unter ADFC Düsseldorf (Youtube): <https://www.youtube.com/watch?v=XLDq2jkuKMg>; Stand November 2020