

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2020

Pulheim

Abschlussbericht

im Auftrag des
Zukunftsnetz Mobilität NRW



Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



STADT
PULHEIM 

 ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW

Köln, im Januar 2022

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2020

Pulheim

Zukunftsnetz Mobilität NRW, Rheinland

Geschäftsstelle
Glockengasse 37 – 39
50667 Köln
www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle Rheinland:
Katja Naefe
Mail: Katja.naefe@vrsinfo.de
Tel.: 0221/20808-731

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

31. Januar 2022

Inhaltsverzeichnis

1	Zielsetzung	7
2	Ausgangslage in Pulheim.....	10
3	Veranstaltungen in Pulheim	12
3.1	Interner Starter-Termin.....	12
3.2	Auftakt-Workshop.....	20
3.3	Erste Begehung	24
3.4	Zweite Begehung	25
3.5	Abschluss-Workshop.....	26
4	Maßnahmenempfehlungen	31
4.1	Verkehrssicherheit.....	31
4.1.1	Querungen optimieren.....	32
4.1.2	Verkehrsberuhigter Bereich.....	36
4.1.3	Kfz-Parken ordnen	39
4.1.4	Schulwegsicherung	40
4.2	Barrierefreiheit.....	46
4.3	Verbesserung der Fußwegeverbindungen.....	53
4.4	Aufenthaltsqualität.....	56
4.5	Maßnahmenprogramm für infrastrukturelle Maßnahmen	61
5	Empfehlungen zur Umsetzung	63
6	Zusammenfassung und Fazit	70
	Anhang.....	73
7	Quellen.....	74

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:	Ausschnitt der Pressemitteilung des Fußverkehrs-Checks auf der stadteigenen Webseite.....	11
Abbildung 3-1:	Untersuchungsraum und Vorschlag für die 1. Begehungsrout mit Schüler*innen.....	13
Abbildung 3-2:	Untersuchungsraum und Vorschlag für die 2. Begehungsrout mit Senior*innen	13
Abbildung 3-3:	Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung (n=17).....	14
Abbildung 3-4:	Verkehrsbelastungsdaten der Stadt Pulheim.....	15
Abbildung 3-5:	Zugelassene Kfz-Höchstgeschwindigkeiten	15
Abbildung 3-6:	Mängelmeldungen aus dem ISEK.....	16
Abbildung 3-7:	Ausschnitt der Pressemeldung und Einladung der Stadt Pulheim zu der Auftaktveranstaltung	18
Abbildung 3-8:	Pressemeldung des Kölner Stadt-Anzeiger zu den Fußverkehrs-Checks in der Stadt Pulheim	19
Abbildung 3-9:	Ausschnitt des Presseberichts der Rhein-Erft-Rundschau (01.10.2020).....	19
Abbildung 3-10:	Videoausschnitt aus dem Grußwort von Hendrik Wüst.....	20
Abbildung 3-11:	Auftaktworkshop in Pulheim	22
Abbildung 3-12:	finale Route der Begehung 1 mit der Zielgruppe Schüler*innen	23
Abbildung 3-13:	finale Route der Begehung 2 mit der Zielgruppe Senior*innen	23
Abbildung 3-14:	Einladung zur Teilnahme an den Begehungen der Fußverkehr-Checks in Pulheim	24
Abbildung 3-15:	Eindrücke von der ersten Begehung	25
Abbildung 3-16:	Eindrücke von der zweiten Begehung	26
Abbildung 3-17:	Pressebericht Einladung zum Abschlussworkshop -Stadt Pulheim....	29
Abbildung 3-18:	Pressebericht Einladung zum Abschlussworkshop - Radio Erft	29
Abbildung 3-19:	Presseartikel über den Abschlussworkshop.....	30

Abbildung 4-1:	Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in Pulheim	31
Abbildung 4-2:	Möglichkeiten, Querungsstellen auf der Strecke zu sichern	32
Abbildung 4-3:	Beispiel einer Diagonalquerung in Köln auf der Einkaufsstraße Neusser Straße	34
Abbildung 4-4:	Kfz-Verkehr auf der Rathausstraße	35
Abbildung 4-5:	Einrichtung eines FGÜ an der Geyener Straße (rechts Beispiel Sonnenallee)	36
Abbildung 4-6:	Die Gestaltung im Verkehrsberuhigten Bereich muss die Anordnung unterstützen	38
Abbildung 4-7:	Fehlende Nebenanlagen in der Straße Am Jürgenshof	39
Abbildung 4-8:	unklare und gefährliche Führung des Fuß- und Radverkehrs über Parkplatz	40
Abbildung 4-9:	Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW	41
Abbildung 4-10:	Hol- und Bringezone vor der Schule / Kita (Beispiel links: Stadt Düsseldorf, rechts: Stadt Pulheim)	42
Abbildung 4-11:	Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet	43
Abbildung 4-12:	Zugang zum Stadtpark gegenüber der Grundschule Barbaraschule	44
Abbildung 4-13:	Gehwege in Schulumgebung weisen häufig Mängel auf oder fehlen (Lindenstraße)	44
Abbildung 4-14:	weitere Rollerparkplätze werden benötigt	45
Abbildung 4-15:	In ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen	46
Abbildung 4-16:	Zielkonkurrenz um Bordhöhe	47
Abbildung 4-17:	Differenzierte Bordhöhe an Querungsstellen	48
Abbildung 4-18:	Beispiel einer Querung mit Doppelbord In Pulheim	49
Abbildung 4-19:	Erschwerte Nutzung der Wege im Stadtpark	50
Abbildung 4-20:	Schüler*innen erfühlen mit dem Taststock die Querung	50
Abbildung 4-21:	taktiler Leitsystem als Orientierungshilfe an Querungsstellen in Pulheim	51
Abbildung 4-22:	Die Stufen am Bahnhof sind für Sehingeschränkte schlecht zu sehen	52
Abbildung 4-23:	markierter Sperrpfosten in Engelskirchen	52
Abbildung 4-24:	nicht barrierefrei platzierte Fahrradabstellanlagen	53

Abbildung 4-25: Wegeverbindung zur Innenstadt.....	54
Abbildung 4-26: Fußgängerwegweisung und Fußwegeinszenierung (links in Rangsdorf; rechts in Lüdenscheid).....	55
Abbildung 4-27: Beispiele Sitzgelegenheiten	57
Abbildung 4-28: Spielmöglichkeiten (kurzfristig und langfristig)	57
Abbildung 4-29: Fehlender Grünschnitt im Stadtpark/ an der Steinstraße schränken die Attraktivität sowie die Wegebreite ein	58
Abbildung 4-30: Begrünung mit Optimierungspotenzial.....	58
Abbildung 4-31: Stadt-Terrassen des Zukunftsnetz Mobilität NRW.....	59
Abbildung 4-32: Europäischen Mobilitätswoche 2021 in Jülich	59
Abbildung 4-33: Ausschnitt aus dem Maßnahmenkataster für die Stadt Pulheim.....	61
Abbildung 4-34: Maßnahmenkarte der Begehung in Pulheim	62
Abbildung A-6-1: Relevante Quellen und Ziele im Untersuchungsgebiet	73
Abbildung A-6-2: Öffentlicher Verkehr in Pulheim.....	73

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1	Ausgangslage in Pulheim.....	11
Tabelle 5-1:	Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit.....	65
Tabelle 5-3:	Bewertung des Schwerpunktes der Schulwegsicherheit	65
Tabelle 5-2:	Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit.....	66
Tabelle 5-4:	Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität	67
Tabelle 5-5:	Bewertung des Schwerpunktes Stärkung der Fußwegebeziehungen	67

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

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 einer Sensibilisierung für die Themen der Fußverkehrsförderung. Nochmals deutlich stärker in den Fokus gerückt wurden die Fußverkehrs-Checks in den Jahren 2020 und 2021 durch die Pandemie-Situation, in der insbesondere das Spazierengehen im Nahraum wiederentdeckt wurde.

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 ab Juni 2020 bis Dezember 2021 weitere zwölf Fußverkehrs-Checks durchgeführt.

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



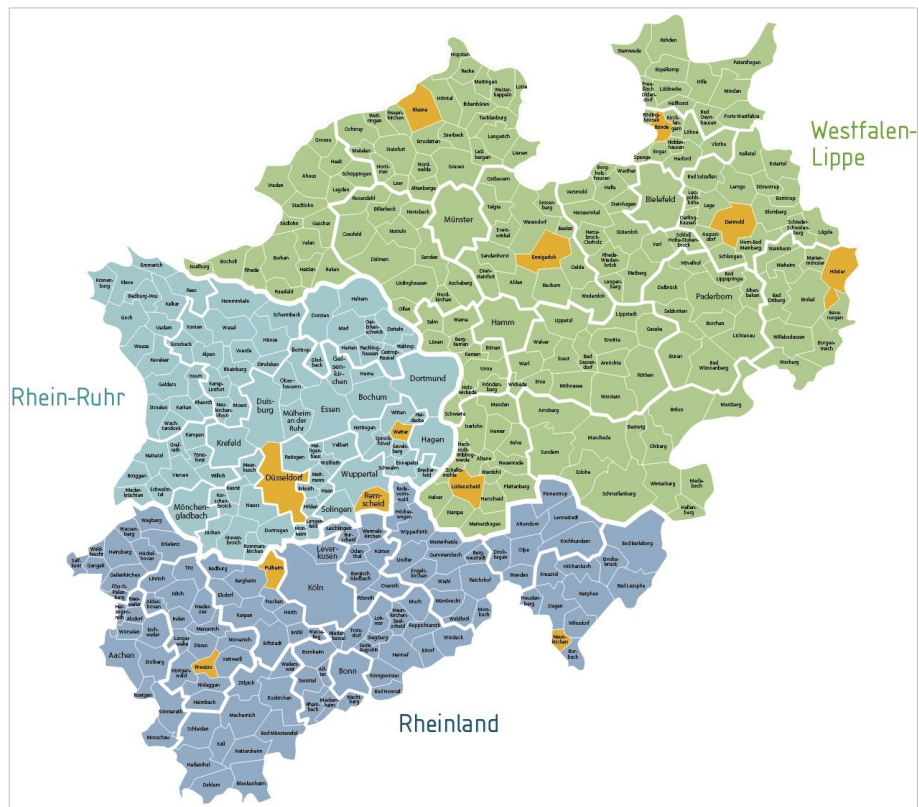
Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2020

Modellkommunen 2020

37 Mitgliedskommunen hatten 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 wa-

ren dies Pulheim, Neunkirchen und Kreuzau, in der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr Düsseldorf, Remscheid und Wetter, in der Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe Bünde, 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 Bürgerveranstaltung

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

- zwei Begehungen vor Ort mit Bürgern*innen, Politik und Verwaltung
- Abschlussveranstaltung als öffentlich beworbene Bürgerveranstaltung.

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



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2020

Der Ablauf, die Inhalte und die Ergebnisse dieser Veranstaltungen in der Stadt Pulheim sollen im Folgenden kurz beschrieben werden. Pandemiebedingt konnten die Begehungen sowie die Abschlussveranstaltung erst im Jahr 2021 durchgeführt werden.

2 Ausgangslage in Pulheim

Die Stadt Pulheim, als eine der beiden größten Städte im Rhein-Erft-Kreis, hat rund 56.000 Einwohner (Stand 2021). Die Stadt schätzt sich selbst als Aufsteigerin in der Fußverkehrsförderung ein: Durch das Klimaschutzteilkonzept Mobilität, welches im Frühjahr 2022 eine Fertigstellung erwartet, wurde in Pulheim das Thema Fußverkehr bereits intensiv bearbeitet, mit dem Ziel, den Fußverkehrs-Anteil von 16% des Modal Splits (2019) weiter zu erhöhen.

Die Stadt Pulheim ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte NRW (AGFS). Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurden am Klimaschutztag 2019 bereits Aktivitäten zum Fußverkehr in Zusammenarbeit mit der Interessensvertretung Fuss e.V. durchgeführt. Am Seniorenfachtag im Jahr 2015 war eine altersgerechte Infrastruktur Thema des Fachtages.

Die Verkehrsführungen sind in Pulheim bislang stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Dies äußert sich im fahrenden sowie im ruhenden Kfz-Verkehr. Aus diesen Gründen ist es für die Stadt Pulheim umso wichtiger, alternative Mobilitätsarten wie den Fußverkehr als die nachhaltigste und klimafreundlichste Form der Fortbewegung zu stärken. Insbesondere die mit dem MIV zurückgelegten Kurzstreckenfahrten innerhalb des Stadtgebietes bergen ein sehr hohes Potential für eine Verlagerung. Durch die Fußverkehrs-Checks 2020 des Zukunftsnetz Mobilität NRW möchte die Stadt Pulheim die bestehenden Ansätze aufgreifen und vertiefen sowie konkretisieren.

Die folgende Tabelle stellt die vorhandenen Ansätze und bereits durchgeführten Aktivitäten zur Fußverkehrsförderung in Pulheim noch einmal zusammen und gibt Auskunft zu den gewünschten thematischen Schwerpunkten der Fußverkehrs-Checks.

Tabelle 2-1 Ausgangslage in Pulheim

Zielgruppe:	<ul style="list-style-type: none"> • Kinder, Jugendliche, Schülerinnen und Schüler • Seniorinnen, Senioren und Mobilitätseingeschränkte
Aktivitäten zum Thema Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (Abschluss Frühjahr 2022) • Gründungsmitglied der AGFS • Seniorenfachtag in 2015: Altersgerechte Infrastruktur • Klimaschutztag 2019 (Auftakt Mobilitätskonzept): u.a. mit Teilnahme des Fuss e.V. • Thematisierung in ISEK der Stadt Pulheim und Braunweiler
Verkehrspolitische Zielsetzungen/ Konzepte zum Fußverkehr:	Klimaschutzteilkonzept Mobilität u.a. mit der Zielsetzung einer Stärkung des Fußverkehrs (als ein zentraler Pfeiler des Umweltverbundes)

Presse und Medienarbeit

Sowohl in der lokalen Presse als auch auf der stadt eigenen Webseite wurde die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks 2020 in Pulheim kommuniziert und zur Beteiligung an den öffentlichen Veranstaltungen aufgerufen.

Abbildung 2-1: Ausschnitt der Pressemitteilung des Fußverkehrs-Checks auf der stadt eigenen Webseite



Quelle: <https://www.pulheim.de/newsletter/fussverkehr.php>

3 Veranstaltungen in Pulheim

3.1 Interner Starter-Termin

Am 17. Juni 2020 fand ein verwaltungsinterner Startertermin im Rathaus statt. Ansprechpartner für die Fußverkehrs-Checks in Pulheim ist Herr Alexandre Ludwig, als Mobilitätsmanager dem Tiefbauamt zugeordnet.

Herr Martin Höschen, Technischer Beigeordneter der Stadt Pulheim begrüßte die Teilnehmenden. Frau Naefe, Zukunftsnetz Mobilität NRW erläuterte zu Beginn der Veranstaltung die wesentlichen Ziele des Projektes Fußverkehrs-Checks 2020 in NRW. Herr Alexandre Ludwig und Herr Sven Müller-Grunau führten die Motive und Inhalte des ISEK 2030 der Stadt Pulheim aus. 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 wurde zudem das Untersuchungsgebiet sowie die Begehungsrouten im Zentrum Pulheims diskutiert und intern abgestimmt.

Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet der Fußverkehrs-Checks konzentriert sich auf den Innenstadtbereich Pulheims. Da der Fußverkehrs-Check in den bestehenden ISEK-Prozess in Pulheim integriert wird, wurden die Begehungen innerhalb des definierten ISEK-Untersuchungsgebietes durchgeführt. Die folgenden Karten zeigt den Untersuchungsraum, die Begehungsrouten und die wichtigsten Quellen und Ziele in Pulheim.

Abbildung 3-1: Untersuchungsraum und Vorschlag für die 1. Begehungsroute mit Schüler*innen

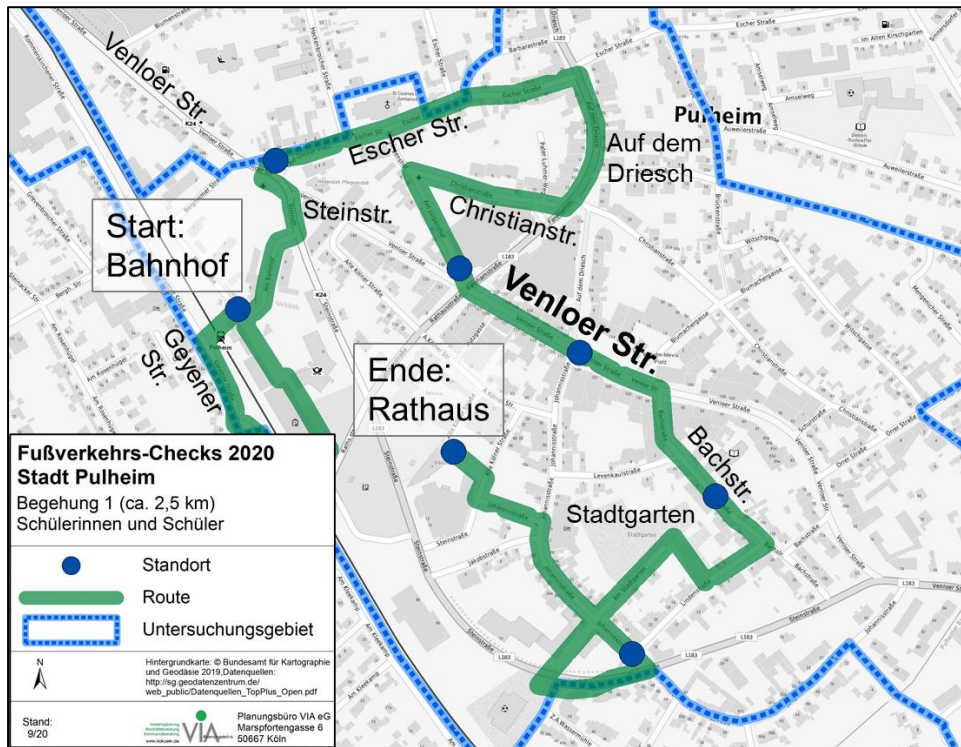
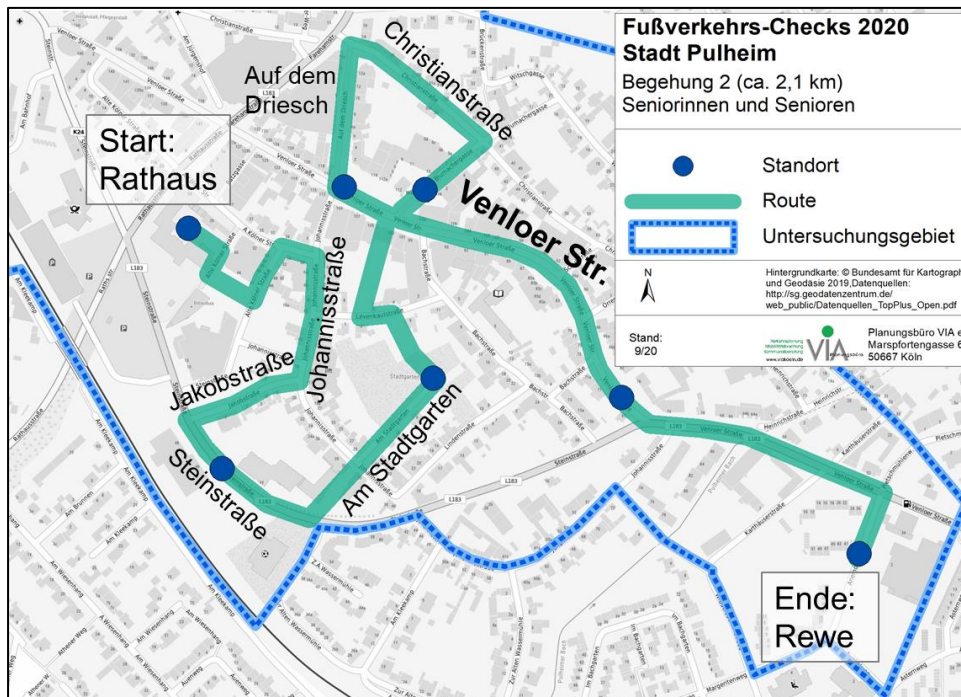


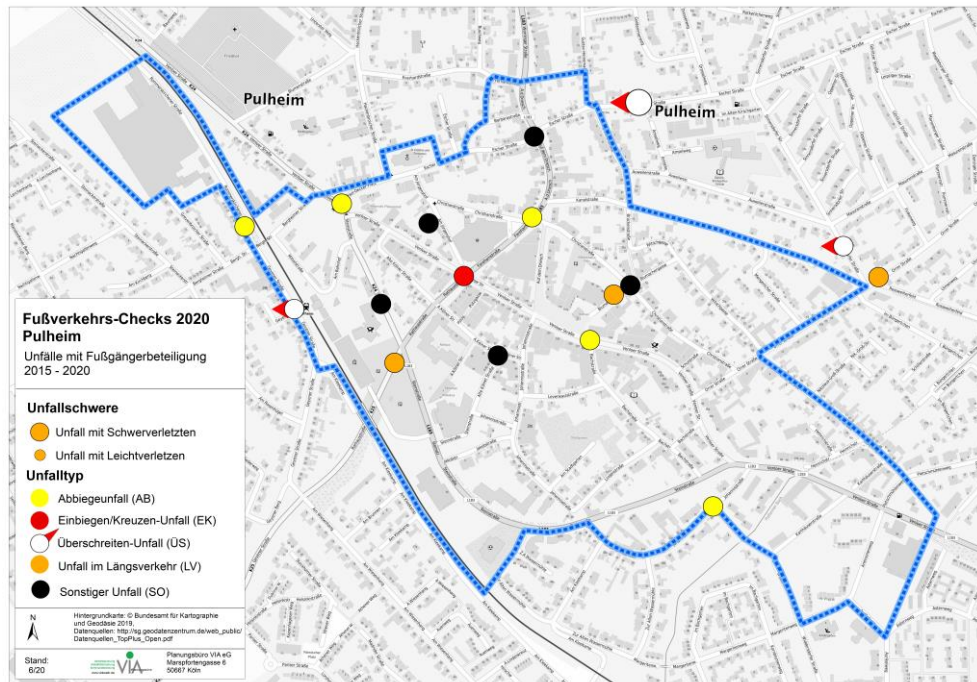
Abbildung 3-2: Untersuchungsraum und Vorschlag für die 2. Begehungsroute mit Senior*innen



Unfallanalyse

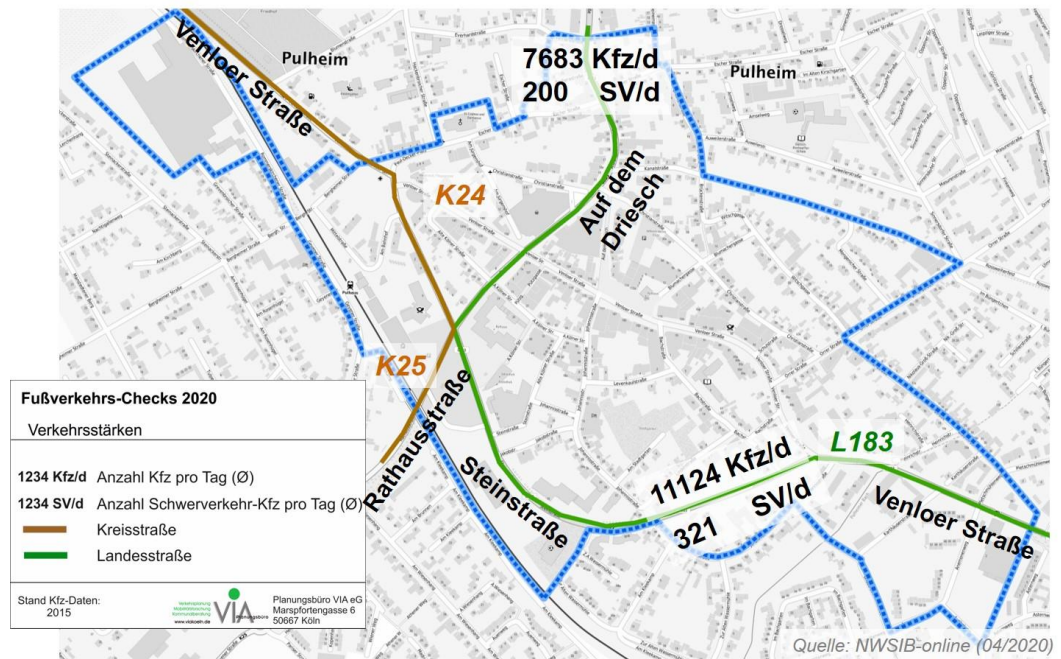
Zudem wurden die Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung innerhalb des Untersuchungsgebiets aus den Jahren 2015 bis 2020 kartografisch verortet – die folgenden Karten zeigen das Ergebnis:

Abbildung 3-3: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung (n=17)



Kartografisch aufbereitet wurden zudem die vorhandenen Daten zur Verkehrsbelastung und den zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeiten im Untersuchungsgebiet:

Abbildung 3-4: Verkehrsbelastungsdaten der Stadt Pulheim



Quelle: NWSIB-online 2020

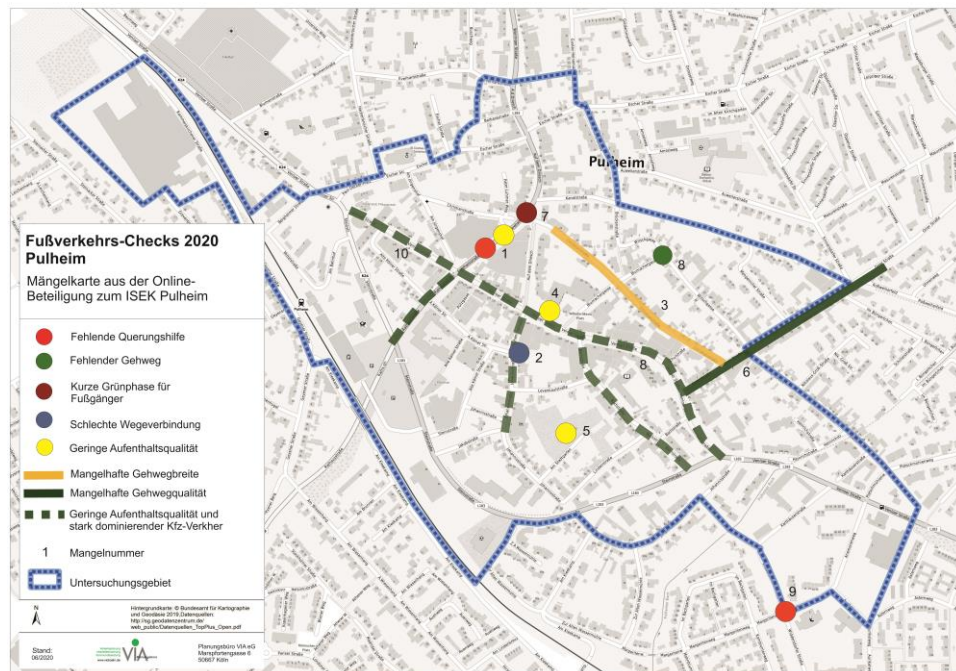
Abbildung 3-5: Zugelassene Kfz-Höchstgeschwindigkeiten



Quelle: Stadt Pulheim

Im Rahmen des ISEK 2030 wurde eine digitale Beteiligung durchgeführt, in der u. a. in der Kategorie Mobilität und Verkehr Mängel gemeldet werden konnten. In der folgenden Karte wurden die genannten Meldungen kartographisch verortet:

Abbildung 3-6: Mängelmeldungen aus dem ISEK



Terminplanung

Folgende Termine wurden vereinbart:

- **Auftakt-Workshop:** Dienstag, 8.10.20 18:00 Uhr
- **erste Begehung:** Mi, 28.10.2020 10:00 Uhr - Begehung der 1. Route mit Schülerinnen und Schülern
- **zweite Begehung:** Do, 29.10.2020 17:00 Uhr - Begehung der 2. Route mit Senioren, Seniorinnen und Mobilitätseingeschränkten
- **Abschluss-Workshop:** Di, 1.12.20 18:00 Uhr.

Aufgrund der Pandemie-Situation wurde nach dem Auftakt-Workshop im Oktober 2020 beschlossen die Begehungen und den Abschluss-Workshop im Jahr 2021 durchzuführen.

Die neuen Termine waren hier:

- **erste Begehung:** Di, 31.08.21 10:00 Uhr - Begehung der 1. Route mit Schülerinnen und Schülern

- **zweite Begehung:** Di, 31.08.21 17:00 Uhr - Begehung der 2. Route mit Senioren, Seniorinnen und Mobilitätseingeschränkten
- **Abschluss-Workshop:** Mi, 10.11.21 18:00 Uhr


**Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit**

Die Stadt Pulheim entschied sich, die anstehenden Veranstaltungen über die stadteigene Webseite bekannt zu machen sowie bekannte Personenkreise, Initiativen und Netzwerke persönlich anzusprechen und einzuladen. Auch in der Presse wurden die Fußverkehrs-Checks 2020 in Pulheim vorgestellt.

Dokumentation

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

Abbildung 3-7: Ausschnitt der Pressemeldung und Einladung der Stadt Pulheim zu der Auftaktveranstaltung



Pulheim nimmt den Fußverkehr in den Blick

Wie ist die Situation der Fußgängerinnen und Fußgänger in Pulheim? Wie kann die sichere und elternunabhängige Mobilität von Kindern und Jugendlichen verbessert werden? Welche besonderen Bedürfnisse haben Seniorinnen und Senioren?

Verschiedene Etappen des Fußverkehrs-Checks

In Pulheim wurde der Fußverkehrs-Check in das parallel in Erarbeitung befindliche Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) eingebettet. Der Betrachtungsraum für den Fußverkehrs-Check bezieht sich somit auf die zentralen Bereiche innerhalb des ISEK-Gebietes des Ortsteils Pulheim.

In den kommenden Wochen stehen verschiedene Etappen des Fußverkehrs-Checks auf dem Programm. Los geht es am Donnerstag, 8. Oktober 2020, mit einem Auftaktworkshop, der von 18 Uhr bis 20 Uhr im Dr.-Hans-Köster-Saal, Steinstraße 12, stattfindet. Am Mittwoch, 28. Oktober 2020 (10 Uhr bis 12 Uhr) und am Donnerstag, 29. Oktober 2020 (17 Uhr bis 19 Uhr) schließen sich die Begehungen als Kernstücke des Fußverkehrs-Checks an.

Beim ersten Begehungstermin stehen die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler im Fokus, beim zweiten die der Seniorinnen und Senioren sowie der mobilitätseingeschränkten Personen. Die Teilnehmenden haben die Gelegenheit, sich die Gegebenheiten vor Ort anzusehen und im direkten Austausch mit Politik, Verwaltung und Planern Ideen und Lösungsvorschläge zu erörtern und zu diskutieren. Die genauen Wegrouten und Treffpunkte werden im Auftaktworkshop vorgestellt und im Anschluss bekanntgegeben. Am Dienstag, 1. Dezember 2020, gibt es von 18 Uhr bis 20 Uhr einen Abschlussworkshop ebenfalls wieder im Dr.-Hans-Köster-Saal. Hier werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und der Begehungen präsentiert sowie sich daraus ergebende Handlungsansätze und mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Fußverkehrssituation vorgestellt.

Am Ende wird es eine Dokumentation mit Hinweisen und Empfehlungen für Verwaltung und Politik geben, die in das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Pulheim 2030 aufgenommen wird und dieses um eine Detailbetrachtung des Themenfeldes Fußverkehr ergänzt. Die zentralen Erkenntnisse und Aussagen des Fußverkehrs-Checks fließen zugleich auch in das gesamtstädtische Mobilitätskonzept ein, das zurzeit erarbeitet wird.

Vorherige Anmeldung für Begehungen notwendig

Alle Termine finden unter Beachtung der geltenden Hygiene- und Abstandsregeln der Corona-Schutzverordnung statt. Für die angebotenen Begehungstermine ist die Teilnehmerzahl pandemiebedingt begrenzt. Daher ist hier eine vorherige Anmeldung mit Angabe der Kontaktdaten bis Montag, 26. Oktober 2020, beim Mobilitätsmanager der Stadt Alexandre Ludwig telefonisch unter 02238-808-422 oder per E-Mail unter alexandre.ludwig@pulheim.de erforderlich. Für die abendlichen Workshops ist keine vorherige Anmeldung notwendig.

Quelle: <https://www.pulheim.de/aktuelles/meldungen/fussverkehrscheck.php>

Abbildung 3-8: Pressemeldung des Kölner Stadt-Anzeiger zu den Fußverkehrs-Checks in der Stadt Pulheim

Kölner Stadt-Anzeiger Mittwoch, 15. Juli 2020

RHEIN-ERFT 23

Pulheim will mehr Sicherheit für Fußgänger

Stadt hat sich um Teilnahme an einem landesweiten Förderprojekt beworben und den Zuschlag bekommen

VON MARIA MACHNIK

Pulheim. Die Stadt möchte die Zentren der Stadtteile sicherer für Fußgänger machen und sie attraktiver gestalten. Gemeinsam mit Bürgern werden die Fachleute im Rathaus Ideen entwickeln. Experten aus Planungsbüros und des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, des landesweiten Unterstützungszentrums für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, werden sie dabei unterstützen.

Die Hilfe von außen ist das zentrale Element des Fußverkehrs-Checks 2020. 37 Kommunen in NRW hatten sich um die Unterstützung beworben. Zwölf Städte und Gemeinden haben den Zuschlag bekommen. Eine davon ist Pulheim.

Das Programm enthalte mehrere Bausteine, erläutert Sharon

Beatty vom Zukunftsnetz Mobilität NRW. Das Kernstück seien Begehungen, „sie geben den Teilnehmenden vor Ort die Gelegenheit, Probleme und Sichtweisen auszutauschen und neue Lösungsansätze und Ideen zu diskutieren“. Es folge eine Stärken-Schwächen-Analyse und ein „Maßnahmenplan mit Prioritäten“, die von Bürgern und Experten erarbeitet würden.

Ein Planungsbüro wird die verschiedenen Etappen begleiten. Es moderiert die Veranstaltungen – darunter auch einen Auftakt- und einen Abschluss-Workshop, bündelt die Themen und fasst die Ergebnisse zusammen. Beatty: „Zum Abschluss bekommt jede Kommune eine Auswertung und eine Handlungsempfehlung.“ Ob sie sie umsetzen, ist den Städten und Gemeinden überlassen. Falls er-

wünscht, gibt das Netzwerk Tipps, ob und wo es Fördermittel gibt. Die Kosten für den Fußverkehrs-Check trägt das Ministerium für Verkehr des Landes NRW.

In ihrer Bewerbung habe die Verwaltung die Zentren von Pulheim und seiner Stadtteile als Schwerpunkte für den Fußverkehrs-Check angegeben, sagt Stadtsprecherin Ruth Henn. Dort gebe es Geschäfte und kulturelle Angebote. „Nicht zuletzt sind diese Zentren auch Treffpunkte. Deshalb sollen sie – vor allem zu Fuß – leicht zugänglich und erreichbar sein.“ Im Fokus stünden die Interessen von Kindern und Jugendlichen, von Seniorinnen und Senioren und Bürgern, die in ihrer Mobilität eingeschränkt seien. Die Verwaltung werde, soweit in Pandemie-Zeiten möglich, einen Zeitplan ausarbeiten.



Mehr Sicherheit für Fahrradfahrer und Fußgänger hat der Umbau der Rathauskreuzung gebracht. Mit Unterstützung von Experten möchte die Stadt weitere Gehwege sicherer machen. Foto: Machnik

Quelle: KStA Rhein-Erft vom 15. Juli 2020 S. 23

Abbildung 3-9: Ausschnitt des Presseberichts der Rhein-Erft-Rundschau (01.10.2020)

HOME PLUS REGION KÖLN CORONA SPORT ABO E-PAPER ANZEIGEN ARENA

Pulheim ist eine von zwölf Kommunen im Land, die Hilfe von Profis für den Fußverkehrscheck bekommen.
Foto: Machnik

**Bürger und Politiker erarbeiten Konzept
Pulheimer Straßen sollen sicherer werden**

Von Maria Machnik 01.10.20 15:34

EMAIL FACEBOOK TWITTER MESSENGER

- Zwölf Städte und Gemeinden aus NRW hatten sich um die Unterstützung für den Fußverkehrscheck 2020 beworben. Pulheim hat den Zuschlag bekommen.
- Das Ziel ist klar: Pulheim soll sicherer werden für Fußgänger jeden Alters.
- Die Bürger sind nun aufgerufen, gemeinsam mit Politikern und Experten an den Problemen zu arbeiten.

Pulheim - Das Ziel ist klar formuliert. Pulheim soll sicherer werden für Fußgänger jeden Alters. Doch was muss sich dafür ändern? Wo sehen Schülerinnen und Schüler, Seniorinnen und Senioren, aber auch Bürgerinnen und Bürger, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, Probleme?

Quelle: <https://www.rundschau-online.de/region/rhein-erft/pulheim/buerger-und-politiker-erarbeiten-konzept-pulheimer-strassen-sollen-sicherer-werden-37424630?cb=1615371496527>

3.2 Auftakt-Workshop

Herr Martin Höschen, Technischer Beigeordneter der Stadt Pulheim begrüßte die Teilnehmenden des Auftaktworkshops stellvertretend für den Bürgermeister Frank Keppeler. Er stellte kurz die Motivation und die Erwartungen der Stadt Pulheim vor. Herr Alexandre Ludwig erläuterte die Ausgangslage der Stadt Pulheim und die Relevanz und Einbindung der Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks 2020 in die Planungen der Gesamtmobilität der Stadt.

Nachdem ein Grußwort von Herrn Hendrik Wüst, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen per Video eingespielt wurde, überreichte Frau Katja Naefe, Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Urkunde zur erfolgreichen Bewerbung für die Fußverkehrs-Checks 2020 des Zukunftsnetzes Mobilität NRW. Sie erläuterte das Gesamtprojekt Fußverkehrs-Checks seitens des Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Am Auftakt-Workshop nahmen rund 10 interessierte Bürger*innen teil.

Abbildung 3-10: Videoausschnitt aus dem Grußwort von Hendrik Wüst



Nach einem 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. Auch bestand bereits die Möglichkeit, sich in den ausliegenden Listen für die Begehungen anzumelden.

**Anregungen, Hinweise
und Mängel**

Zu Beginn der Diskussionszeit wurde die Attraktivität des Zu Fuß Gehens in Pulheim abgefragt, woraufhin die Teilnehmenden auf die Frage, was verbessert werden müsste, damit man gerne bzw. noch lieber zu Fuß gehen würde, folgendes antworteten:

Allgemeine Hinweise und Anregungen:

- Verbesserung der Gehwegqualität: (einheitliche) Oberflächenbeschaffenheit, Belag, Neigung, Breiten
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität: Begrünung, Sitzgelegenheiten
- Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr entschärfen, vor allem auf gemeinsam genutzten Rad- und Gehwegen
- Nutzungskonflikte zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und Fußverkehr reduzieren
- Lichtsignalanlagen fußgängerfreundlicher einrichten: längere Grünzeiten, kürzere Wartezeiten
- Vereinheitlichung der Leitsysteme für Sehingeschränkte an Lichtsignalanlagen: taktile und akustische Signale einsetzen
- Barrierefreiheit verbessern: kontrastreichere Gestaltung zur besseren Orientierung, Bordsteinabsenkungen
- Querungsstellen optimieren und sicherer gestalten
- (temporäre) Barrieren auf Gehwegen entfernen oder reduzieren: Außengastronomie, „Kundenstopper“, Fahrradständer etc.

Konkrete Anregungen und Hinweise:

- Paul-Decker-Platz: viel Fahrradverkehr auf den Gehwegen, insbesondere durch Schüler*innen
- Venloer Straße:
 - Barrierefreiheit ist eingeschränkt durch hohe Bordsteine
 - viele Nutzungskonflikte an hochfrequentierten Tagen
 - geringe Wegebreiten
 - Barrieren auf Gehwegen (z. B. Werbeschilder)
- Blumachergasse: enger und konfliktbehafteter Straßenraum, geringe Wegebreiten, mangelhafte Markierungen der Querungsmöglichkeiten
- Unterführung an der Rathauskreuzung: Konflikte in der Unterführung, Angsträum

Häufig wurde der Interessenskonflikt zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden angesprochen. 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.

Abbildung 3-11: Auftaktworkshop in Pulheim



**thematische
Schwerpunkte**

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

- Barrierefreiheit
- Stärkung der Fußwegebeziehung
- Schulwege
- Aufenthaltsqualität.

Routenvorschläge

Die vorgeschlagenen Routen für die beiden Begehungen wurden grundsätzlich angenommen. Vorschläge der Teilnehmenden zu leichten Modifizierungen wurden eingearbeitet:

Die erste Route sollte schwerpunktmäßig das Thema Schulwegsicherheit behandeln, die zweite Route hingegen sprach Senior*innen als Zielgruppe an.

Abbildung 3-12: finale Route der Begehung 1 mit der Zielgruppe Schüler*innen

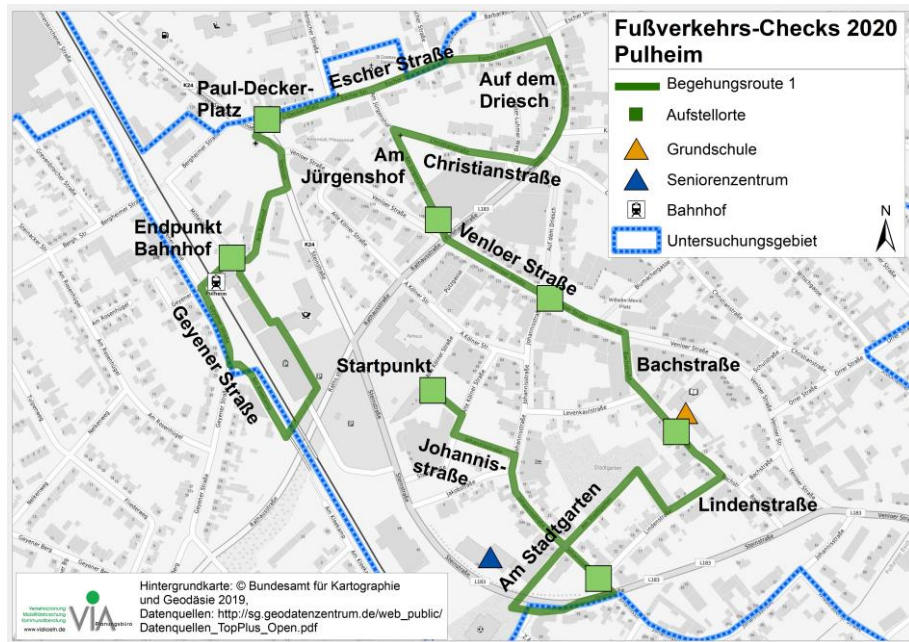
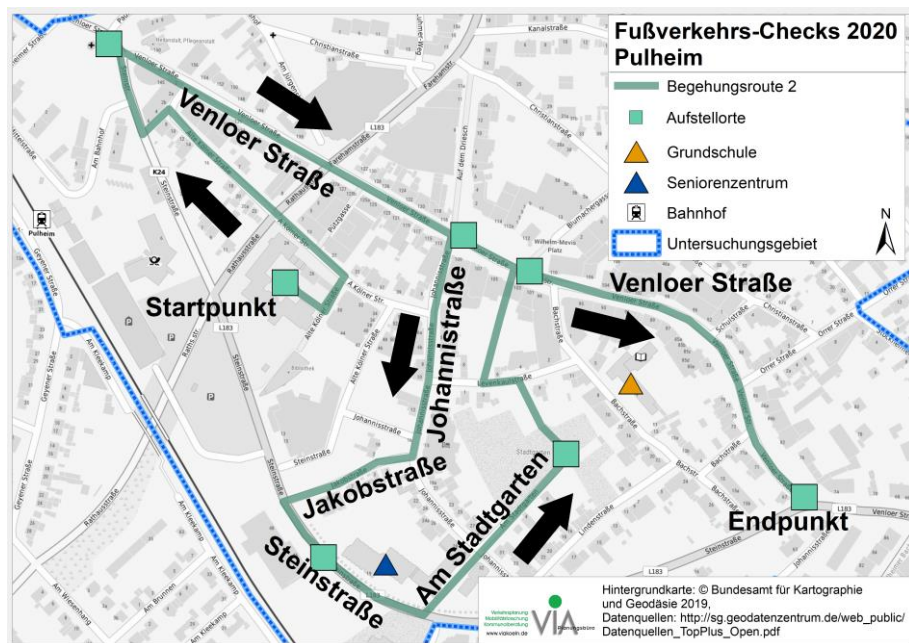


Abbildung 3-13: finale Route der Begehung 2 mit der Zielgruppe Senior*innen



Dokumentation

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

Öffentlichkeitsarbeit

Im August 2021 wurden die Fußverkehrs-Checks pandemiebedingt weitergeführt. Die Stadt Pulheim lud die Bürger*innen zur Teilnahme an den Begehungen ein:

Abbildung 3-14: Einladung zur Teilnahme an den Begehungen der Fußverkehr-Checks in Pulheim

Fußverkehrs-Check

Austausch mit Politik, Verwaltung und Planern

18. August 2021, 10:09 Uhr · 0x gelesen



Pulheim - (red) Im Herbst vergangenen Jahres mussten die beiden Fußverkehrs-Check-Rundgänge pandemiebedingt abgesagt werden. Nun sollen sie unter Beachtung der dann gültigen Coronaschutzregelungen am Dienstag, 31. August, nachgeholt werden.

Beim ersten Begehungstermin nehmen Schülerinnen und Schüler von 10 bis 12 Uhr vor Ort die Situation der Fußgängerinnen und Fußgänger in der Stadt aus ihrer Perspektive in den Blick. Von 17 Uhr bis 19 Uhr stehen beim zweiten Rundgang die Bedürfnisse der Seniorinnen und Senioren sowie der mobilitätseingeschränkten Personen im Mittelpunkt. Für beide Termine ist die Teilnehmerzahl begrenzt. Daher ist eine vorherige Anmeldung mit Angabe der Kontaktdaten bis Mittwoch, 25. August, bei Hanna Jansen, Tiefbauamt, telefonisch unter 02238-808-272 oder per E-Mail unter hanna.jansen@pulheim.de erforderlich.

Als eine von zwölf Kommunen hatte Pulheim bereits im März 2020 beim landesweiten Wettbewerb um einen Fußverkehrs-Check vom „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ den Zuschlag erhalten. Der Fußverkehrs-Check wird zu 100 Prozent vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen finanziert und ist ein klassisches sowie partizipatives Element des Mobilitätsmanagements. In Pulheim wurde der Fußverkehrs-Check in das parallel in Erarbeitung befindliche Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) eingebettet. Der Betrachtungsraum für den Fußverkehrs-Check bezieht sich somit auf die zentralen Bereiche innerhalb des ISEK-Gebietes des Ortsteils Pulheim.

Quelle: https://www.rheinische-anzeigenblaetter.de/pulheim/c-nachrichten/austausch-mit-politik-verwaltung-und-planern_a235235

THEMEN DER WOCHE

Kolpingsfamilie

Jubilarenehrung

3.3 Erste Begehung

Durchführung

Anhand der im Auftaktworkshop erarbeiteten Anregungen und Mängelmeldungen zum Fußverkehr in Pulheim wurden an vorher festgelegten Standorten Zwischenstopps auf der Route eingelegt. Die rund 16 Teilnehmenden, darunter vier Schüler*innen, diskutierten mit den Vertreter*innen der Verwaltung und des Planungsbüros über ihre Erfahrungen, Probleme und Verbesserungsvorschläge.

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.

Abbildung 3-15: Eindrücke von der ersten Begehung



3.4 Zweite Begehung

Durchführung

Auch auf der zweiten Begehung in Pulheim wurde an vorher festgelegten Standorten angehalten, um sich über die Problemlage auszutauschen. Es nahmen rund 20 Bürger*innen teil, was zu anregenden Diskussionen führte.

Die genannten Anmerkungen wurden vom Planungsbüro VIA mit Hilfe von Fotos und einer Mitschrift auf einem GPS-getrackten Tablet dokumentiert.

Abbildung 3-16: Eindrücke von der zweiten Begehung



3.5 Abschluss-Workshop

Der Abschluss-Workshop wurde am 10. November 2021 im Großen Sitzungssaal im Rathaus Pulheim durchgeführt. Herr Martin Höschen, Technischer Beigeordneter der Stadt Pulheim, begrüßte die Teilnehmenden und gab einen kurzen Rückblick auf die Fußverkehrs-Checks. Frau Fromberg und Frau Niklas, Planungsbüro VIA, stellten die inhaltlichen Schwerpunkte und die Maßnahmenempfehlungen aus den Begehungen der Fußverkehrs-Checks in Pulheim vor.

Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden

Folgende Anmerkungen der Teilnehmenden zu den Maßnahmenempfehlungen wurden dokumentiert:

- Im Themenfeld „Querungen sichern“ verwies Herr Struben, FUSS e.V. auf die guten Erfahrungen, die mit Diagonalquerungen in Aachen gemacht wurden. Auch in Köln sind Diagonalquerungen in Betrieb und können z.B. am Knotenpunkt Neusser Straße / Wilhelmstraße besichtigt werden.
- Die Teilnehmenden baten um eine zügige Umsetzung der Vorschläge an der Steinstraße / Durchgang Johannisstraße.
- Zum Themenfeld „Schulwegsicherung“ wurde vor allem der Vorschlag „Schulstraße einrichten“ positiv aufgenommen. Zudem berichtete Herr Kleine-Erwig, dass erste Maßnahmen zur besseren Sichtbarkeit von Verkehrsberuhigten Bereichen bereits umgesetzt würden.

- Die Diskussionen im Themenfeld „Flächengerechtigkeit“ bezogen sich vor allem auf den neuen Bußgeldkatalog und die neue Wertung des Gehwegparkens als „schwerwiegenden Verkehrsverstoß“, den die Ordnungsbehörden ahnden müssen. Auch wurde der Vorschlag begrüßt, auf der Venloer Straße in den zentralen Abschnitten Multifunktionsflächen einzurichten und die Gehwege von Möblierung freizuräumen.
- Im Themenfeld „Barrierefreiheit“ führte die Verwaltung aus, dass die in Pulheim verwendeten Durchfahrsperrern („Poller“) in Dunkelgrün oder -blau gestalterischen Vorgaben aus einem Konzept aus den 1980er Jahren entsprächen. Damals sei der Barrierefreiheit keine große Aufmerksamkeit zugemessen worden, dem heutigen Anspruch könne aber durchaus mit der Nachrüstung von reflektierenden Bänderolen entgegengekommen werden.
- Der anwesende Vertreter des Seniorenbeirats wies drauf hin, dass im Rahmen der Beteiligung im Mobilitätskonzept bereits eine Prioritätenliste für den Umbau von barrierefreien Knotenpunkten für alle Ortsteile erarbeitet wurde.
- Auch die im Themenfeld „Aufenthaltsqualität“ vorgeschlagene temporäre Sperrung der Venloer Straße im Bereich des Marktplatzes ist, fußend auf einer Beschlussvorlage der Verwaltung, jüngst mehrheitlich vom Stadtrat beschlossen worden. Teilnehmende machten darauf aufmerksam, dass für eine Sperrung an Markttagen ein Verkehrskonzept vorgelegt werden müsse, welches die Verlagerung des Verkehrs auf umliegende Straßen aufzeigt. Vor allem die Bachstraße solle nicht stärker durch eine Sperrung belastet werden. Möglicherweise müsse aber auch über eine generelle Unterbindung einer Durchfahrt durch die Kernstadt nachgedacht werden.
- Zudem konnte die Verwaltung berichten, dass das fragliche Grundstück zwischen Barbarastraße und Stadtpark mittlerweile von der Stadt gekauft worden sei und Prüfungen zur Anlage einer neuen Wegeverbindung zurzeit durchgeführt würden.
- Einig waren sich alle, dass vorhandene Wegebeziehungen für den Fußverkehr sichtbar gestaltet werden sollten. Auch die Idee, auf den Parkplätzen an der Levenkaulstraße nach Schaffung der neuen Wegeverbindung zwischen Park und Schule Elternhaltestellen einzurichten, wurde begrüßt.

- Schließlich konnte die Verwaltung berichten, dass bereits neue Bänke und Sitzmöbel auf Vorschlag des Seniorenbeirates bestellt worden sind. Der Seniorenbeiratsvertreter betonte, dass die Sitzhöhe zwischen 46 und 48 cm liegen solle, um barrierefrei nutzbar zu sein. Schließlich wurde darauf hingewiesen, dass auch die Begrünung auf öffentlichen Flächen verbessert und das Aufstellen von Spielgeräten in Zusammenhang mit Sitzgelegenheiten nicht vergessen werden solle.

Zum Abschluss machte Herr Höschen deutlich, dass auch in Pulheim die Tradition des autogerechten Planens und Bauens hinterfragt werde und die Nahmobilität stärker an Gewicht gewinne. Dies werde in den beiden neuen Planwerken Mobilitätskonzept und Fußverkehrs-Check deutlich, aber auch darin, welch hohes Gewicht das Thema Verkehr im Klimaschutzkonzept einnehme. Herr Ludwig, Stadt Pulheim betonte, wie wichtig die Fortbildungsangebote des Zukunftsnetz Mobilität NRW seien und dass die Verwaltung von den Angeboten für den interkommunalen Austausch und der Vernetzung sehr profitiere. Abschließend weist Frau Wiegand, Zukunftsnetz Mobilität NRW auf die Angebote im Schulischen Mobilitätsmanagement, im Projekt Stadterrassen und in der Förderberatung hin, die den in Pulheim begonnenen Prozess unterstützen und verstetigen können.

Öffentlichkeitsarbeit

Vor und nach der Abschlussveranstaltung wurde in der Presse sowie auf der Internetseite der Stadt Pulheim über die Fußverkehrs-Checks berichtet.

Abbildung 3-17: Pressebericht Einladung zum Abschlussworkshop - Stadt Pulheim



Fußverkehrs-Check: Abschlussveranstaltung am 10. November 2021

Bürgerschaft, Politik und Verwaltung haben in den vergangenen Monaten die Situation der Fußgängerinnen und Fußgänger in Pulheim genau unter die Lupe genommen.

ReadSpeaker aktivieren

Auch wenn die verschiedenen Etappen des Fußverkehrs-Checks, wie zum Beispiel der Auftaktworkshop sowie die Stadtbegehungen als Kernstück des Projektes, pandemiebedingt erst mit Verzögerung stattfinden konnten, liegen die Ergebnisse der Bestandsaufnahme jetzt vor: Sie werden am Mittwoch, 10. November 2021, von 18 Uhr bis 20 Uhr im Rahmen einer Abschlussveranstaltung im Ratsaal präsentiert. Weiterhin werden die Projektverantwortlichen an diesem Abend Hinweise und Empfehlungen vorstellen, die als ergänzende Detailbetrachtung des Themenfeldes „Fußverkehr“ in das integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Pulheim 2030 aufgenommen werden sollen.

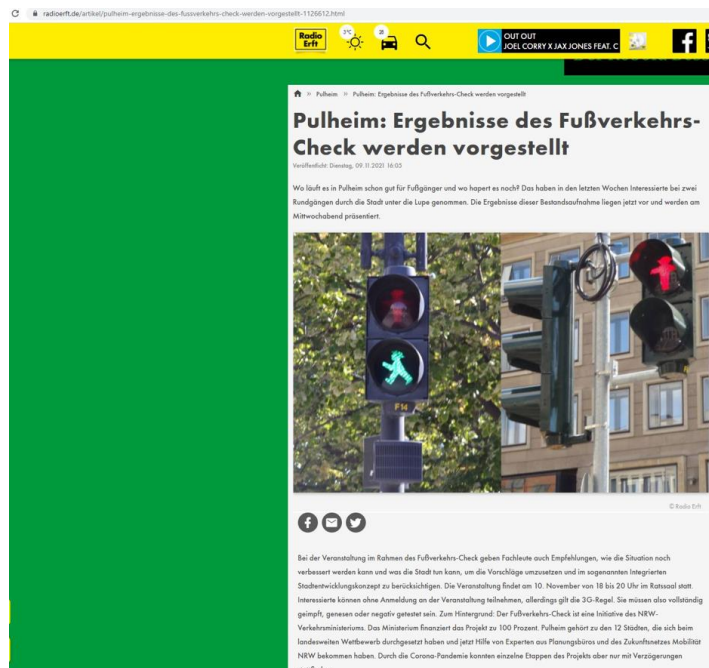
Für die abendliche Abschlussveranstaltung ist keine vorherige Anmeldung notwendig. Es gilt die 3G-Regel (Geimpft, Gelesen, Getestet). Bei Rückfragen steht Alexandre Ludwig, Mobilitätsmanager der Stadt Pulheim, telefonisch unter 02238-808-422 oder per E-Mail unter alexandre.ludwig@pulheim.de zur Verfügung.

Als eine von zwölf Kommunen hatte Pulheim bereits im März 2020 beim landesweiten Wettbewerb um einen Fußverkehrs-Check vom „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ den Zuschlag erhalten. Der Fußverkehrs-Check wurde zu 100 Prozent vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen finanziert und ist ein klassisches sowie partizipatives Element des Mobilitätsmanagements. In Pulheim wurde der Fußverkehrs-Check in das parallel in Erarbeitung befindliche integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) eingebettet. [ISEK Pulheim 2030 | Stadt Pulheim](#)

3. November 2021

<https://www.pulheim.de/aktuelles/meldungen-2021/abschlussveranstaltung-fussverkehrs-check.php>

Abbildung 3-18: Pressebericht Einladung zum Abschlussworkshop - Radio Erf



<https://www.radioerft.de/artikel/pulheim-ergebnisse-des-fussverkehrs-check-werden-vorgestellt-1126612.html>

Abbildung 3-19: Presseartikel über den Abschlussworkshop

Kritische Stellen in der Stadt ausgemacht

Kölner Planungsbüro VIA will in Kürze den Fußverkehrscheck für Pulheim vorlegen

VON MARIA MACHNIK

Pulheim. Der abschließende Bericht zum Fußverkehrscheck liegt noch nicht vor. „Ich bitte um Geduld“, sagte Andrea Fromberg vom Kölner Planungsbüro VIA. Wohl im Dezember werde der Bericht erstellt und an die Stadtverwaltung übergeben.

Einen Vorgeschmack auf das, was auf vielen Seiten zu finden sein wird, gab es bei einer Abschlussveranstaltung am Mittwochabend. Ein paar Bürgerinnen und Bürger und rund zwei Dutzend Kommunalpolitiker waren in den Ratssaal gekommen, um zu erfahren, wo die Stadt nachbessern muss, damit die Innenstadt sicherer für Fußgänger wird.

Bei zwei Rundgängen durch die Innenstadt hatten die Teilnehmenden kritische Ecken ausgemacht und sie in die Kategorien Sicherheit, Einschränkung der Bewegungsfreiheit und Attraktivität in der Innenstadt unterteilt. Mit dabei waren Schülerinnen und Schüler, Seniorinnen und Senioren und Bürgerinnen und Bürger, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Mit der Farbe Rot versehen, da es „unverzichtbar“ sei, dass dort etwas geschehe, wie Andrea Fromberg sagte, seien mehrere Stellen, wie etwa die Kreuzung Farehamstraße/Venloer Straße. Die Grünphasen seien zu kurz, die Rotphasen zu lang, Autos dürften fahren, während die Ampelanlage für die Fußgänger grünes Licht zeigten. Die Empfehlung der Fachleute: Die Stadt soll prüfen, ob die Grünphase ver-

längert werden kann. An der Einmündung Rathausstraße/Alte Kölner Straße vermissen Menschen, die nicht gut zu Fuß sind, eine Mittelinsel. Die Ampeln an den Kreuzungen Farehamstraße/Venloer Straße und Rathausstraße/Steinstraße seien zu weit weg, der Umweg zu groß. Die Empfehlung hier: Prüfen, ob eine Mittelinsel angelegt werden kann.

Mehrere Vorschläge verfolgen das Ziel, den Weg zur Barbaraschule an der Bachstraße sicherer zu machen. Die Kinder seien massiv durch die Eltern taxis, also parkende oder rangierende Autos, gefährdet. Die Fachleute regen an, Haltestellen für die Eltern zu definieren und

zu prüfen, ob das Einbiegen in die Bachstraße vor Unterrichtsbeginn und nach Schulschluss untersagt werden könne.

Dass es Rundgänge nur durch die Innenstadt und nicht in anderen Stadtteilen gab, habe Kritik hervorgerufen, räumte Fromberg ein. Das habe allerdings an der Bewerbung gelegen, die die Stadt für den Fußverkehrscheck 2020 abgegeben hatte. 37 Kommunen hatten sich um das vom Land geförderte Projekt beworben, Pulheim und elf weitere hatten den Zuschlag bekommen. „Pulheim hatte sich mit der Kernstadt beworben.“ Doch sei der Fußverkehrscheck ein Einstieg, er befähige die Stadt, ihn auch woanders anzubieten.



Bürger vermissen eine Mittelinsel, um die Rathausstraße in Richtung Alte Kölner Straße sicher überqueren zu können. Foto: Machnik

Kölner Stadt-Anzeiger (Rhein-Erft) vom 12. November 2021; S. 22

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 Pulheim von besonderer Bedeutung waren und die auch auf dem Abschluss-Workshop präsentiert und diskutiert wurden.

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



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

4.1 Verkehrssicherheit

Damit Fußwege genutzt werden, ist das Thema Sicherheit die Basis für das zu Fuß gehen. Das betrifft sowohl die objektive Verkehrssicherheit (u.a. nach Unfallstatistik), auch mit unterschätzten Risiken (z.B. für stark Sehbehinderte) als auch die subjektive Unsicherheit mit Tendenz zur Mobilitätseinschränkung v.a. bei Älteren oder aus Elternsicht für ihre Kinder.

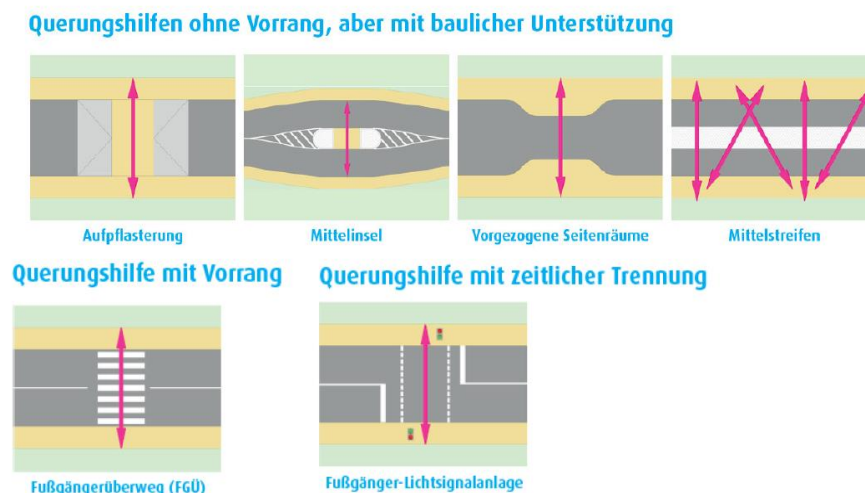
In den nachfolgenden Unterkapiteln sollen daher zunächst die verschiedenen Möglichkeiten einer Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Querungen, im Verkehrsberuhigten Bereich und bzgl. des Kfz-Parkens im Untersuchungsgebiet aufgezeigt werden. Maßnahmen der

Verkehrssicherheit bei Schulwegen werden im letzten Kapitel Schulwegsicherheit aufgezeigt.

4.1.1 Querungen optimieren

Das Queren von Fahrbahnen stellt ein hohes Unfallrisiko für zu Fuß Gehende dar und ist daher, oft im Zusammenhang mit dem Kfz-Parken als Sichthindernis, ein wichtiges Thema der Verkehrssicherheit. Je nach Erfordernis (z. B. in Abhängigkeit von den gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Anzahl der zu Fuß Gehenden, der Breite der Fahrbahn) gibt es sowohl bauliche als auch markierungstechnische Möglichkeiten, eine Querungsstelle zwischen den Knotenpunkten mit oder ohne Vorrang für den Fußverkehr zu sichern.

Abbildung 4-2: Möglichkeiten, Querungsstellen auf der Strecke zu sichern



Quelle: AGFK-Faktenblatt 04: Querungshilfen für den Fußverkehr

An einigen Hauptverkehrsstraßen in Pulheim herrscht hoher Querungsbedarf, z. T. an Stellen, an denen bereits gesicherte Übergänge vorhanden sind, z. T. aber auch an Stellen, an denen keine Querungshilfen vorhanden sind. Hier sollte geprüft werden, ob Querungen verbessert oder Querungshilfen neu eingerichtet werden können, um zu Fuß Gehenden mehr Sicherheit zu geben.

Fußverkehrsfreundliche Lichtsignalanlage

Bei den Begehungen wurde festgestellt, dass bei einigen bestehenden Lichtsignalanlagen (LSA) Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Fußverkehrssicherheit bzw. -freundlichkeit besteht. Folgende Empfehlungen für fußverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen werden allgemein gegeben:

- Es sollte geprüft werden, ob eine konfliktfreie Phase für Fußgängergrün eingerichtet werden kann oder zu Fuß Gehende zumindest einen Vorlauf erhalten können.
- Die Grünphasen für zu Fuß Gehende sollten mit den Räumzeiten ausreichend lang bemessen sein, so dass auch langsamere mobilitätseingeschränkte Menschen in einem Zug ausreichend sicher die Straße überqueren können.
- An den Lichtsignalanlagen soll es eine Grünzeit für zu Fuß Gehende mit jedem Ampelumlauf geben. LSA-Grün nur auf Anforderung („Bettelampeln“) sollten vermieden werden.
- 3-Sinne-Prinzip: Querungsstellen an Lichtsignalanlagen sollen neben dem optischen Signal grundsätzlich auch mit taktilen und akustischen Leitsystemen ausgestattet sein.
- Freie Rechts-Abbiege-Fahrspuren stellen immer eine Gefahr für querende zu Fuß Gehende dar. Die Notwendigkeit eines freien Rechts-Abbiegers sollte geprüft werden und ggf. zurückgebaut oder in die Lichtsignalanlage integriert werden.

Einige Lichtsignalanlagen in Pulheim sind bereits fußgängerfreundlich entsprechend den Empfehlungen gestaltet, es sollte geprüft werden, ob weitere optimiert werden können. Dies wurde auf den Begehungen vor allem am Knotenpunkt Venloer Straße / Fahrehamstraße diskutiert. Hier fühlen sich die Teilnehmenden neben den zu kurzen Grünzeiten auch aufgrund des Kfz-Rechtsabbiegestroms bei gleichzeitigem Fußgängergrün unsicher.

Eine fußverkehrsfreundliche Lösung wäre zum einen, querenden zu Fuß Gehenden eine eigene Signalphase zu geben. Auch eine sogenannte Diagonalquerung (Rund-um-Grün) ist denkbar, wodurch keine Konflikte mehr mit abbiegenden Fahrzeugen möglich sind.

Dies wäre aufgrund der vielfältigen Querbeziehungen am Knotenpunkt Venloer Straße / Farehamstraße wohl die aus Sicht des Fußverkehrs optimalste Lösung, allerdings unter der Vorgabe, dass die Wartezeiten auf Fußverkehrsgrün nicht allzu lang werden.²

Abbildung 4-3: *Beispiel einer Diagonalquerung in Köln auf der Einkaufsstraße Neusser Straße*



Auch an der LSA am Knotenpunkt Venloer Straße / Paul-Decker-Platz besteht aus Fußverkehrssicht Optimierungsbedarf. Die Grünzeit für zu Fuß Gehende ist hier sehr kurz bemessen, die Wartezeit nach Anforderung mitunter ausgesprochen lang. Zudem befindet sich der Taster für die Anforderung in dem Bereich, in dem der Radverkehr geführt wird, d.h. es entstehenden Konflikte zwischen wartenden zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

Hier sollte geprüft werden, ob die LSA fußverkehrsfreundlicher programmiert werden kann und – wenn der Radverkehr nicht auf die Fahrbahn verlagert oder der Fußverkehr nicht grundsätzlich in die Umläufe aufgenommen werden kann – der Anforderungstaster auf die Fußverkehrsflächen verlegt werden kann.

Beide Maßnahmen wären mit Straßen.NRW abzustimmen.

Querungshilfe: Mittelinsel

Querungsbedarf ist auch an der Rathausstraße im Bereich der Bushaltestelle vorhanden. So befindet sich eine gesicherte Quermöglichkeit über die LSA an der Rathausstraße / Venloer Straße erst in ca. 80 m Entfernung und wird von den Teilnehmenden als umwegig empfunden. An dieser Stelle sollte eine barrierefreie Mittelinsel als

² Eine Diagonalquerung mit Rund-um-Grün und angemessenen Wartezeiten ist am Knoten Venloer Straße/Farehamstraße vrs. erst möglich, wenn die Kfz-Verkehrsstärken verringert werden (z.B. durch eine Ortsumgehung oder eine andere Verkehrsführung)

Querungshilfe geschaffen werden, damit zu Fuß Gehende hier sicherer queren können und die Fahrgäste die Nahverkehrsfahrzeuge umwegfrei erreichen können. Die Mittelinsel kann bei einer Verkürzung des Linksabbiegefahrstreifens relativ nah am Knotenpunkt realisiert werden.

Abbildung 4-4: Kfz-Verkehr auf der Rathausstraße



Auch bzgl. Mittelinseln sind Standards definiert: Mittelinseln müssen ausreichend groß dimensioniert werden (mindestens 2,50 m x 4,00 m), um dem größeren Platzbedarf für Mobilitätseingeschränkte (Kinderwagen, Rollstuhl) und Radfahrende/Sonderfahrzeuge wie Lastenräder, etc. gerecht zu werden.

Auch diese Maßnahme ist mit Straßen.NRW abzustimmen.

Fußgängerüberweg (FGÜ)

Fußgängerüberwege regeln nicht nur eindeutig den Vorrang von Fußgängern, sondern machen den Fußverkehr auch deutlich sichtbar und reduzieren die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten. In der Geyener Straße ist die Querungsstelle zum Bahnhof mit blau-weißen Leitzylindern ausgestattet worden. Hier sollte geprüft werden, ob ein Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) ergänzt werden kann, damit zu Fuß Gehende Vorrang bekommen. Auch sollte geprüft werden, ob weiter nördlich an der Schulbushaltestelle eine zweite Querungsstelle dieser Art eingerichtet werden kann.

Abbildung 4-5: Einrichtung eines FGÜ an der Geyener Straße (rechts Beispiel Sonnenallee)



4.1.2 Verkehrsberuhigter Bereich

Die Geschwindigkeitsreduzierung ist immer ein Beitrag für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit: Es finden weniger Unfälle statt und die Unfallfolgen sind weniger schwer. Im verkehrsberuhigten Bereich darf nur mit Schrittgeschwindigkeit³ gefahren werden. Jegliche Behinderung oder gar Gefährdung von zu Fuß Gehenden - auf der gesamten Straßenbreite - muss verhindert werden. Geparkt werden darf nur auf dafür gekennzeichneten Flächen.⁴ 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

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

⁴ Siehe § 42 Abs. 4 StVO

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.⁵

Das immer wieder vorgebrachte Argument, bei der Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs darf eine bestimmte Länge nicht überschritten werden, ist weder durch die bestehenden Gesetze und Regelwerke noch durch die Rechtsprechung begründet.⁶ Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) empfiehlt folgende Grundsätze bei Ausweisung von Verkehrsberuhigten Bereichen:⁷

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

In der Kernstadt von Pulheim sind bereits einige Straßen als Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen, auf der Begehungsrouten waren dies

⁵ http://www.verwaltungsvorschriften-im-inter-net.de/bsvwwbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen am 18.01.2021

⁶ Siehe auch: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.: Auswirkungen der Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen auf das Unfallgeschehen. Berlin, 2015 und juris.de

⁷ <https://www.gdv.de/de/medien/aktuell/verkehrsberuhigte-bereiche-haben-sich-bewaehrt-19346>

Johannisstraße, Jakobstraße und Am Stadtgarten. Vor allem zu Johannisstraße und Jakobstraße berichteten die Teilnehmenden, dass der Verkehrsberuhigte Bereich nicht gut funktioniere: Kfz führen zu schnell und zu Fuß Gehende fühlten sich auf der Mischfläche nicht sicher. In der Johannisstraße legt zudem die Gestaltung des Straßenraumes eine Trennung der Verkehrsarten nahe, was missverständlich ist.

In beiden Fällen empfehlen wir, die Gestaltung zu verändern und vor allem die Eingangstore sichtbarer zu machen. Auch Begrünung sollte deutlich stärker zum Einsatz kommen.

Wir empfehlen der Stadt Pulheim (ggf. in Zusammenarbeit mit einem externen Landschaftsplanungsbüro) ein Gestaltungshandbuch für Verkehrsberuhigte Bereiche in Pulheim zu erarbeiten und die Ergebnisse auf neue und bestehende Verkehrsberuhigte Bereiche anzuwenden.

Abbildung 4-6: Die Gestaltung im Verkehrsberuhigten Bereich muss die Anordnung unterstützen



Zusätzlich zu den genannten bestehenden Verkehrsberuhigten Bereichen wird die Einrichtung weiterer Verkehrsberuhigter Bereiche, wie z.B. auf der Lindenstraße, der Bachstraße und ggf. auch der Levenkaulstraße sowie auf der Christianstraße und Am Jürgenshof empfohlen.

Die Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereichs unter entsprechender Umgestaltung würde zu Fuß Gehende sichern helfen und

durch die Geschwindigkeitsreduzierung würde die Aufenthaltsqualität in diesen Wohnstraßen sowie die städtebauliche Qualität verbessert werden.

Abbildung 4-7: Fehlende Nebenanlagen in der Straße Am Jürgenshof



4.1.3 Kfz-Parken ordnen

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

Auf dem Parkplatz an der Johannisstraße und den beiden Parkplätzen am Stadtgarten werden zu Fuß Gehende und Radfahrende undefiniert über einen Parkplatz geführt, auf dem Kfz quer parken und folglich beim Rückwärtsausparken eine nur eingeschränkte Sicht haben.

Hier empfehlen wir, möglichst eine regelgerechte Nebenanlage für den Fuß- und Radverkehr zu errichten. Die Stellplätze sind ggf. umzusortieren.

Abbildung 4-8: unklare und gefährliche Führung des Fuß- und Radverkehrs über Parkplatz



4.1.4 Schulwegsicherung

Das Thema Schulwegsicherheit ist im Fußverkehrs-Check in Pulheim ein sehr wichtiges Thema gewesen: auf der vormittäglichen Begehung stand die Schulwegsicherung im Vordergrund und vier Schüler*innen und eine Lehrerin machten auf die Situation aus Kindersicht aufmerksam. Es wurde von gefährlichen Situationen und hohem Verkehrsaufkommen zu den Schulanfangs- und -endzeiten auf der Bachstraße und der Umgebung berichtet und von Konflikten mit Elterntaxis.

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks konnte weder die morgendliche Verkehrssituation dokumentiert, noch kann ein detaillierter Lösungsvorschlag erarbeitet werden. Dennoch sollen im Folgenden einige Empfehlungen gegeben werden:

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

Mobilitätsberatung an
Schulen

Wege die Grundvoraussetzung. Hierbei geht es um sichere, barrierefreie, beleuchtete und bei jedem Wetter nutzbare Gehwege, die die Schulkinder bis zum Schuleingang führen.

Eine Unterstützung bei der Mobilitätsberatung an Schulen bietet auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW an. Durch verschiedene Projekte und Handbücher wird an Schulen das Thema nachhaltige Mobilität gestärkt. Die Barbaraschule in der Bachstraße ist in dieser Hinsicht seit vielen Jahren sehr aktiv.

Abbildung 4-9: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW



Hol- und Bringeverkehr

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

Elternhaltestellen

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

Standorte für die Elternhaltestellen gefunden und eine Kommunikationsstrategie geplant und umgesetzt werden. Auch hierfür gibt es viele gute Best-Practice-Beispiele und konkrete Handreichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Ideen für Strategien und Aktionen enthalten. Das Angebot muss in eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit eingebunden und regelmäßig allen „Neuen“ kommuniziert werden.

Abbildung 4-10: Hol- und Bringzone vor der Schule / Kita (Beispiel links: Stadt Düsseldorf, rechts: Stadt Pulheim)



Schulstraße

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

Wir empfehlen der Stadt Pulheim, eine Schulstraße auf der Bachstraße zu prüfen.

Abbildung 4-11: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet

Eltern-Taxis sollen nicht mehr vorfahren

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

VON HERIBERT RÖSGEN

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

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

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

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

Elke Schroeder, Klimafreunde

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

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

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

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



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

Foto: Rösgen

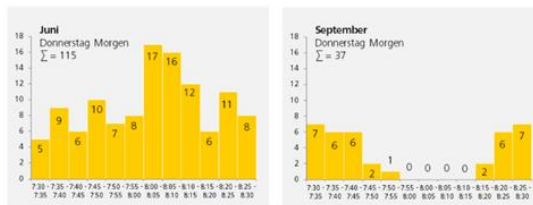
24.12.21 KSR

Quelle: Kölner Stadtanzeiger vom 24.12.21



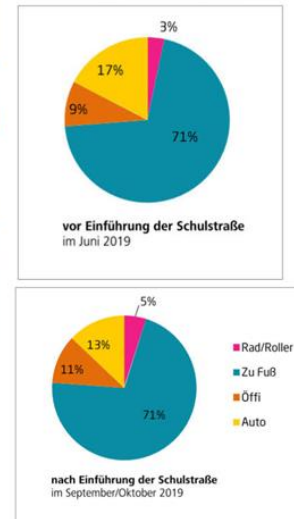
Lehrerinnen und Kinder der Volksschule Vereinsgasse machen die Autolenkerninnen auf die Sperre aufmerksam. Foto: Mobilitätsagentur/Christian Fährner

Verkehrsaufkommen vor der Schule



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

So kommen die Kinder zu Schule



Alternative Wegeverbindung

Gegenüber der Schule ist ein Grundstück im Eigentum der Stadt Pulheim. Durch den Abriss des alten Hauses auf dem Grundstück könnte an dieser Stelle ein Zugang zum Stadtpark geschaffen werden,

wodurch eine alternative attraktive und verkehrssichere Wegeverbindung für Schüler*innen entsteht. Auch der Weg zur Turnhalle wäre dann kürzer.

Abbildung 4-12: Zugang zum Stadtpark gegenüber der Grundschule Barbaraschule (links: Ist-Zustand, rechts: Fotomontage)



Sollte der Zugang zum Stadtpark realisiert werden, so wird empfohlen, auf dem Parkplatz an der Levenkaulstraße Elternhaltestellen einzurichten.

Auch stellt die Maßnahmenempfehlung, auf der Lindenstraße einen verkehrsberuhigten Bereich anzuordnen, einen Beitrag zur Schulwegsicherung dar.

Abbildung 4-13: Gehwege in Schulumnähe weisen häufig Mängel auf oder fehlen (Lindenstraße)



Fahrrad- und Rollerstellplätze

Dadurch, dass die Barbaraschule die Nahmobilität bei ihren Schüler*innen bereits intensiv bewirbt, besteht ein hoher Bedarf an sicheren und attraktiven Stellplätzen hierfür. Die vorhandenen Stellplätze sind

ausgelastet und weitere Roller werden an die Geländer festgeschlos-
sen. Da diese dann in den Gehweg hineinragen, besteht Sturzgefahr.
Es sollten kurzfristig weitere sichere Rollerstellplätze zur Verfügung
gestellt werden.

Abbildung 4-14: weitere Rollerparkplätze werden benötigt



Definitionen und Betroffenenkreise

4.2 Barrierefreiheit

Einen besonderen Blick haben die Fußverkehrs-Checks auf die Anforderungen von Menschen mit körperlichen Einschränkungen. Ziel ist es, dass Menschen nicht durch baulich-physische Hindernisse behindert werden und dann als Menschen mit Behinderung in Erscheinung treten. Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz von 2002 soll das „ohne fremde Hilfe“ möglich sein.

Wie groß der Bevölkerungsanteil von mobilitätseingeschränkten Menschen (anstelle der sozialpolitischen Behindertendefinition) tatsächlich ist, zeigt die folgende Grafik (s. Abbildung 4-15), die auch besondere Bedürfnisse unterwegs oder temporäre Einschränkung mit umfasst. Was Menschen ohne jegliche Einschränkung höchstens als Komforteinbuße erleben, wirkt bei den benannten Gruppen bis hin zum Mobilitätsverzicht.

Abbildung 4-15: In ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen



Quelle: H BVA des FGSV

Zur Weiterentwicklung der Barrierefreiheit in Pulheim erscheinen folgende Maßnahmenbündel besonders zielführend:

- Für Blinde „gut lesbare Straßenräume“, durch taktile Streifen, Vermeidung von störenden Einbauten und Fahrradparken; außerdem hell-dunkel-contrastierenden Orientierung für stark Sehbehinderte (ausreichende Sichtbarkeit von Pfosten, Pollern, Treppenstufen, etc.).
- Erstellung von Bordabsenkungen und ggf. Korrektur der Gehweg-Querneigung, weil dies beim Rolli-, Rollator- oder Kinderwagen-Schieben eine körperliche Belastung darstellt
- Verstärkte Anweisung des Ordnungsdienstes: Schutz der Gehwege vor Kfz-Falschparkern, ausreichende Sichtdreiecke vor Einmündungen und Querungshilfen
- Weitere Querungshilfen an Hauptstraßen mit Zuführung über Bodenindikatoren für Blinde.

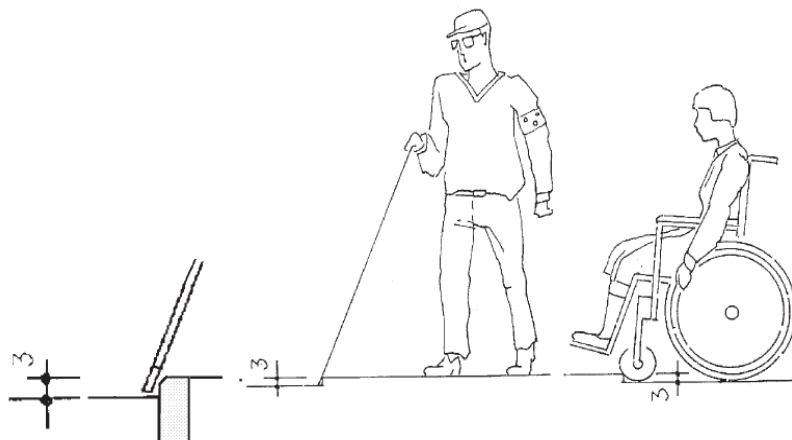
Hier sollte eine Priorisierung innerhalb der Maßnahmenbündel erfolgen und diese Maßnahmen dann sukzessive abgearbeitet werden.

Im Folgenden werden einige Aspekte und Maßnahmen im Themenfeld Barrierefreiheit hervorgehoben, die im Rahmen der Begehungen bei den Fußverkehrs-Checks in Pulheim besonders von Bedeutung waren.

Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Doppelbord)

Die Zielkonkurrenz zwischen der Forderung nach deutlichem taktilen Kontrast der Bordsteinkante für Blinde mit Langstock einerseits und der Forderung nach Nullabsenkung für die Berollbarkeit andererseits (Bordhöhe als Barriere) hat in vielen Städten zu einer Auseinandersetzung zwischen den Betroffenengruppen geführt.

Abbildung 4-16: Zielkonkurrenz um Bordhöhe



Quelle: Bayerische Architektenkammer (1998): Broschüre zur DIN 18024 Barrierefreies Bauen

Aktuell wird im technischen Regelwerk 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.

Abbildung 4-17: Differenzierte Bordhöhe an Querungsstellen



Bei einem Umbau oder einer Neuerrichtung einer Querungshilfe sollten in jedem Fall Bordsteinabsenkungen (Doppelbord) zur Verbesserung der Barrierefreiheit eingerichtet werden. Wir empfehlen der Stadt Pulheim in Zusammenarbeit z.B. mit dem Senioren- und Behindertenbeirat eine Prioritätenliste für den Umbau von barrierefreien Knotenpunkten zu erarbeiten.

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

Abbildung 4-18: Beispiel einer Querung mit Doppelbord In Pulheim



Oberflächen

In einigen Straßen in Pulheim sind die Gehwege, wie z. B. auf der Lindenstraße, in der Nutzbarkeit für Mobilitätseingeschränkte durch wechselhaften und beschädigten Belag erschwert. Es sollte eine regelmäßige Wartung und Sanierung der Gehwege stattfinden.

Auch unbefestigte Wege, wie z. B. im Stadtpark, sollten auf ihre Barrierefreiheit geprüft werden und mit einer entsprechenden Oberfläche sowie einer ausreichenden Breite ausgestattet werden. Im gesamten Untersuchungsgebiet sollten punktuelle Oberflächenschäden kurzfristig behoben werden.

Abbildung 4-19: Erschwerte Nutzung der Wege im Stadtpark



Taktiler Leitsystem

Die Begehung in der Innenstadt in Pulheim zeigte allen Teilnehmenden, wie wichtig ein taktiler Leitsystem für Menschen mit Sehbehinderung ist.

*Abbildung 4-20: Schüler*innen erfühlen mit dem Taststock die Querung*



Optimaler Weise ertasten sie 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 4-21: taktiles Leitsystem als Orientierungshilfe an Querungsstellen in Pulheim



Das vorhandene Blindenleitsystem in Pulheim sollte überprüft, ggf. aktualisiert und ergänzt werden:

- vor allem im Zentrum und dann perspektivisch auch in den Wohngebieten sollte ein Basisangebot von Bodenindikatoren geschaffen werden.
- Querungsstellen sollten sukzessive mit Bodenindikatoren fühlbar gemacht werden.

Insbesondere als Abgrenzung zur Fahrbahn und zu Radwegen (siehe Abbildung 4-20) sowie an Querungsstellen wurde das fehlende Leitsystem und fehlende kontrastreiche Elemente von den Teilnehmenden angemerkt.

kontrastreiche Gestaltung

Im Sinne der Sturzprophylaxe sollten alle Treppenstufen deutlich markiert werden. Nach dem Standard für barrierefreies Bauen müssen diese Stufenmarkierungen als durchgehende Streifen ausgeführt sein und sich im Hell-Dunkel-Kontrast vom Treppenbelag abheben. Am Bahnhof in Pulheim befinden sich z.B. Stufen, die nicht mehr kontrastreich markiert sind und mit entsprechender Markierung optimiert werden sollten.

Abbildung 4-22: Die Stufen am Bahnhof sind für Seheingeschränkte schlecht zu sehen



Vorderkantmarkierung



Auch Sperrpfosten sollten, wenn benötigt, kontrastreich markiert werden, damit diese für Seheingeschränkte oder in Dunkelheit besser erkannt werden. Für Radrouten bietet sich eine zusätzliche Bodenmarkierung an.

Abbildung 4-23: markierter Sperrpfosten in Engelskirchen



Platzierung der Fahrradabstellanlagen

Der nahezu blinde Teilnehmer auf der zweiten Begehung machte darauf aufmerksam, dass die Fahrradparker auf der Venloer Straße für Seheingeschränkte Personen sehr ungünstig platziert und zudem auch noch wenig kontrastreich gestaltet sind. Darüber hinaus weisen sie eine Form und Höhe auf, die für Menschen, die sich mit dem Taststock orientieren, kaum ertastbar ist und über die man im ungünstigsten Fall schwer stürzen kann. Wir empfehlen der Stadt Pulheim, diese kurzfristig aus dem Gehwegbereich herauszunehmen und auf die Flächen der Kfz-Stellplätze zu verlagern.

Abbildung 4-24: nicht barrierefrei platzierte Fahrradabstellanlagen



4.3 Verbesserung der Fußwegeverbindungen

Wegeverbindung Bahnhof – Innenstadt

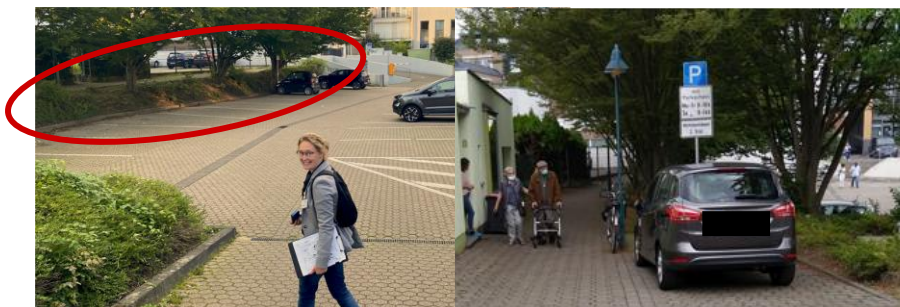
Im Zuge der Schaffung einer definierten und sichtbaren Fußwegeverbindung vom Bahnhof in die Pulheimer Innenstadt sollten an einigen Stellen Verbesserungen vorgenommen werden. Das betrifft vor allem den Bahnhofsbereich, der als Tor zur Stadt aufgewertet werden sollte. Insbesondere das Parkhaus wirkt als Barriere auf dem Weg zur Stadt. Diese könnte attraktiver, z.B. durch Fassadenbegrünung, gestaltet werden. Auch ist die Treppe am südlichen Parkhausrand nicht barrierefrei und sollte in eine Rampe umgebaut werden. Außerdem sollten die Fußwegeverbindungen vom Bahnhof in die Innenstadt sichtbarer gemacht und attraktiver gestaltet werden.

Alternativen über parallele Verbindungen

Pulheim verfügt über eine direkte Fußwegeverbindung vom Stadtpark in Richtung Marktplatz, die teilweise sogar den in Pulheim Wohnenden nicht bekannt ist. Durch eine ansprechendere Gestaltung und eine Sichtbarmachung durch Infrastruktur können hier attraktive Wegebeziehungen in Wert gesetzt werden.

Auf der Begehung wurde vor allem der Weg entlang des Parkplatzes nördlich der Levenkaulstraße thematisiert. Denn hier laufen zu Fuß Gehende häufig ungesichert über den Parkplatz anstatt die vorhandene, sichere Gehwegverbindung nebenan zu nutzen. Hier sollte geprüft werden, ob diese Wegeverbindungen deutlich sichtbarer gemacht werden kann (ggf. beschildern oder markieren und beleuchten).

Abbildung 4-25: Wegeverbindung zur Innenstadt



Erschließung von Parkplätzen

Aber auch im Bereich des Parkplatzes südlich der Levenkaulstraße wurde darauf hingewiesen, dass keine Fußwegeerschließung vorhanden ist.

Vor allem größere Kfz-Parkplätze sollten immer eine gesicherte und durchgängige Fußwegeerschließung aufweisen, damit Fußgänger wichtige Ziele sicher und komfortabel erreichen können. Schließlich werden auch Autofahrende auf dem Parkplatz zu Fußgängern, die durch ein- und ausparkende Fahrzeuge in nicht unerheblichem Maß gefährdet werden.

Hier sollte geprüft werden, ob ein Gehweg auf der Grünfläche eingerichtet werden kann. Alternativ ist zu prüfen, ob geschützte Gehwegbahnen auf dem Parkplatz eingerichtet werden können, um die Sicherheit der zu Fuß Gehenden zu stärken.

Wegweisung

Hauptziel eines innerstädtischen Leitsystems für zu Fuß Gehende ist die Verbesserung der Orientierung für Gäste mit fehlender oder eingeschränkter Ortskenntnis. Tatsächlich verfügen oft auch Einheimische nicht über eine umfassende Orientierung im Detail. Das Wegesystem muss barrierefrei konzipiert werden, Informationen zu einer eingeschränkten Barrierefreiheit auf einzelnen Strecken sollten über Piktogramme aufgenommen werden, ebenso Hinweise auf wichtige Schnittpunkte mit anderen Verkehrsträgern (ÖV-Haltestellen und Parkplätze) sowie öffentlich zugängliche (barrierefreie) Toiletten.

Die Zielwegweisung kann auch durch Infotafeln oder Stelen an zentralen Orten ergänzt werden. Diese könnten ergänzende Informationen liefern sowie einen Überblick über ganz Pulheim bieten und sollten an zentralen Standorten und an den Eingangstoren in die Stadt (direkt am Bahnhof bzw. an den Parkplätzen jenseits der Bahn sowie an wei-

teren wichtigen Parkplätzen) platziert werden. Attraktive Wegeverbindungen können auch gestalterisch in Wert gesetzt und so hervorgehoben werden

Abbildung 4-26: Fußgängerwegweisung und Fußwegeinszenierung (links in Rangsdorf; rechts in Lüdenscheid)



Weg in Lüdenscheid

4.4 Aufenthaltsqualität

Ein wiederkehrender Wunsch in allen Kommunen der Fußwege-Checks ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Im Folgenden werden hierzu einige Ansätze beschrieben.

**Mobilität braucht
Nicht-Mobilität**

Sitzmobiliar lädt zum Verweilen ein, es bietet Mobilitätseingeschränkten eine Pausenmöglichkeit, erhöht die Aufenthaltsqualität von Plätzen und ermöglicht als Begegnungsort spontane Sozialkontakte. Das technische Regelwerk für barrierefreie Verkehrsanlagen⁹ benennt wesentliche Merkmale des Sitzmobiliars 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 das Aufstehen zu erleichtern (ca. 48 cm Höhe),
- neben der Rückenlehne sollte es auch Armlehnen zur Entlastung der Arm- und Schultermuskulatur, sowie zum leichteren Aufstehen geben,
- das Mobiliar sollte für alle barrierefrei erreichbar sein, für Blinde mit Langstock sollten die Möbel gut 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 x 1,50m (für Rollstuhl, Kinderwagen, Rollatoren) geben,
- der Aufstellort sollte außerhalb der Laufrichtung des Gehwegs, u. a. im Interesse der Blinden und Sehbehinderten, sein.

Sitzgelegenheiten

In folgender Abbildung werden einige Vorschläge zu Sitzgelegenheiten dargestellt. Die Bandbreite von Sitzmöglichkeiten erfordert eine vorhergehende Auseinandersetzung mit dem Zweck des Mobiliars. Der Fokus kann auf der barrierefreien Nutzung oder auch auf multifunktionalen- und kombinierten Spiel-/Sitzmöglichkeiten liegen. Temporäre Lösungen können dazu dienen, die Vorteile des Aufstellens von Sitzmöglichkeiten im Straßenraum zu prüfen und zu verdeutlichen, bis eine dauerhafte Lösung gefunden ist.

⁹ H BVA, FGSV 2014: 59

Abbildung 4-27: Beispiele Sitzgelegenheiten



Sitzbank für Jugendliche in Köln



Barrierefrei in Mettingen



Sitzmöbeldesign aus Düsseldorf



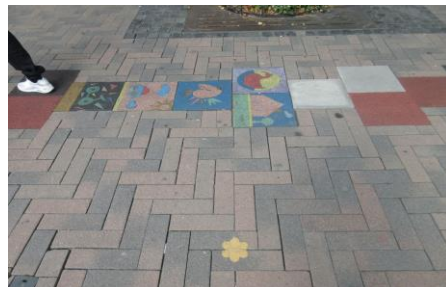
Möbel für die kurze Pause in Brühl



Spielmöglichkeiten

Spielmöglichkeiten sind eine weitere Möglichkeit, die Aufenthaltsqualität und die Verweildauer zu erhöhen. Diese können auch mit Sitzmöglichkeiten kombiniert werden, um verschiedene Zielgruppen anzusprechen.

Abbildung 4-28: Spielmöglichkeiten (kurzfristig und langfristig)



Stadtgrün: Pflege

Stadtgrün verbessert nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern bringt auch Vorteile für das Stadtklima. Es spendet ab einer bestimmten Größe Schatten und schützt vor Überwärmung der Stadt. Darüber hinaus produzieren Bäume Sauerstoff und filtern Bakterien, Pilzsporen, Staub und weitere schädliche Stoffe aus der Luft.

Besonders hervorgehoben wurde in Pulheim das Thema Pflege des Grüns. Damit ist zum einen der zu optimierende Grünschnitt gemeint, der an vielen Stellen des Untersuchungsgebietes angesprochen

wurde, aber auch die Pflege der Parkanlagen oder das fehlende Grün in Beeten.

Abbildung 4-29: Fehlender Grünschnitt im Stadtpark/ an der Steinstraße schränken die Attraktivität sowie die Wegebreite ein



Abbildung 4-30: Begrünung mit Optimierungspotenzial



Beleuchtung

Eine ausreichende Beleuchtung der Fußwegeverbindungen führt zu einer höheren Aufenthaltsqualität und verringert gerade für Ältere mit reduzierter Sehstärke ein subjektives Unsicherheitsgefühl. In Pulheim sollte vor allem an dem neu geplanten Fußweg für Schüler*innen im Stadtpark darauf geachtet werden, dass dieser eine ausreichende Beleuchtung erhält, damit dort auch bei Dämmerung oder Dunkelheit das zu Fuß Gehen angenehm und sicher ist.

Autofreiheit am Marktplatz

Die im Abschlussworkshop vorgestellte Maßnahmenempfehlung, die Venloer Straße im Bereich des Marktplatzes temporär zu sperren, ist aus Sicht der Fußverkehrsförderung zu begrüßen. Einige Teilnehmende wünschten sich darüber hinaus, dass die Durchfahrt generell unterbunden werden sollte, damit der Bereich durch Fußgängerverkehr „bespielt“ werden kann. Hierüber wurde intensiv diskutiert. Vielerorts wird ein „sanfter Einstieg“ in die Autofreiheit erprobt, um möglichst

positive Erfahrungen sammeln zu können und die Akzeptanz bei der Bevölkerung zu steigern.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet mit der ausleihbaren Möblierung über das Projekt „Stadt-Terrassen“ die Möglichkeit, in einem zeitlich begrenzten Pilotprojekt die Vorteile einer alternativen Nutzung z.B. auf ehemaligen Autostellplätzen zu erleben.

Abbildung 4-31: Stadt-Terrassen des Zukunftsnetz Mobilität NRW



„Stadt-Terrassen“, Quelle: ZNM-Katalog

An Markttagen und an Stadtfesten, aber auch z.B. in der Europäischen Mobilitätswoche können in einem zeitlich begrenzten Versuch die Vorteile einer autofreien oder autoreduzierten Stadtgestaltung erlebt werden. Im Jahr 2021 hat das Zukunftsnetz Mobilität die Stadt Jülich im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche dabei unterstützt, einen autofreien Bereich in der zentralen Kölnstraße direkt am Schloss einzurichten und zu gestalten.

Abbildung 4-32: Europäischen Mobilitätswoche 2021 in Jülich



Hier liegen bereits einige Best-Practice-Erfahrungen aus den unterschiedlichsten Städten vor, die auch in der Stadt Pulheim zur Anwendung kommen könnten.

4.5 Maßnahmenprogramm für infrastrukturelle Maßnahmen

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

Abbildung 4-33: Ausschnitt aus dem Maßnahmenkataster für die Stadt Pulheim

Maßnahmen-Nr. <input type="text" value="PUL008"/> Kommune <input type="text" value="Pulheim"/>	Straße <input type="text" value="Lindenstraße"/>
---	--

Zielzustand:
Verkehrsberuhigung

Einzelmaßnahme(n)
- Verkehrsberuhigung
- Straßenraum umgestalten
- Oberfläche sanieren

Baulast
Stadt

Umsetzungshorizont: kurz- bis mittelfristige Maßnahme

Priorisierung Ampel: rot

Beschreibung der Situation:
Die Gehwegbreiten sind zu schmal und die Oberfläche zwischen Stadtgarten und Bachstraße ist schadhaft. Die angrenzende Johannisstraße ist bereits ein Verkehrsberuhigter Bereich. Die Straßenraumgestaltung ändert sich im Verlauf der Lindenstraße kaum, so dass die Teilnehmenden berichten, sie und Kfz-Fahrende bemerken die sich ändernde Verkehrsführung kaum.

Maßnahmenempfehlung:
Für zu Fuß Gehende sind keine ausreichend breiten Gehwege vorhanden. Es wird empfohlen zu prüfen, ob ein Verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325.1) angeordnet und die Straßenraumgestaltung entsprechend des Designs für Verkehrsberuhigte Bereiche geändert werden kann. Dann könnte der Fußverkehr die komplette Straßenbreite nutzen und es dürfte nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Stellflächen für Kfz sind zu markieren. Punktuelle Oberflächenschäden sind sofort, flächenhafte Schäden mittelfristig auszubessern.





Unfallkategorie

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

Unfalltyp

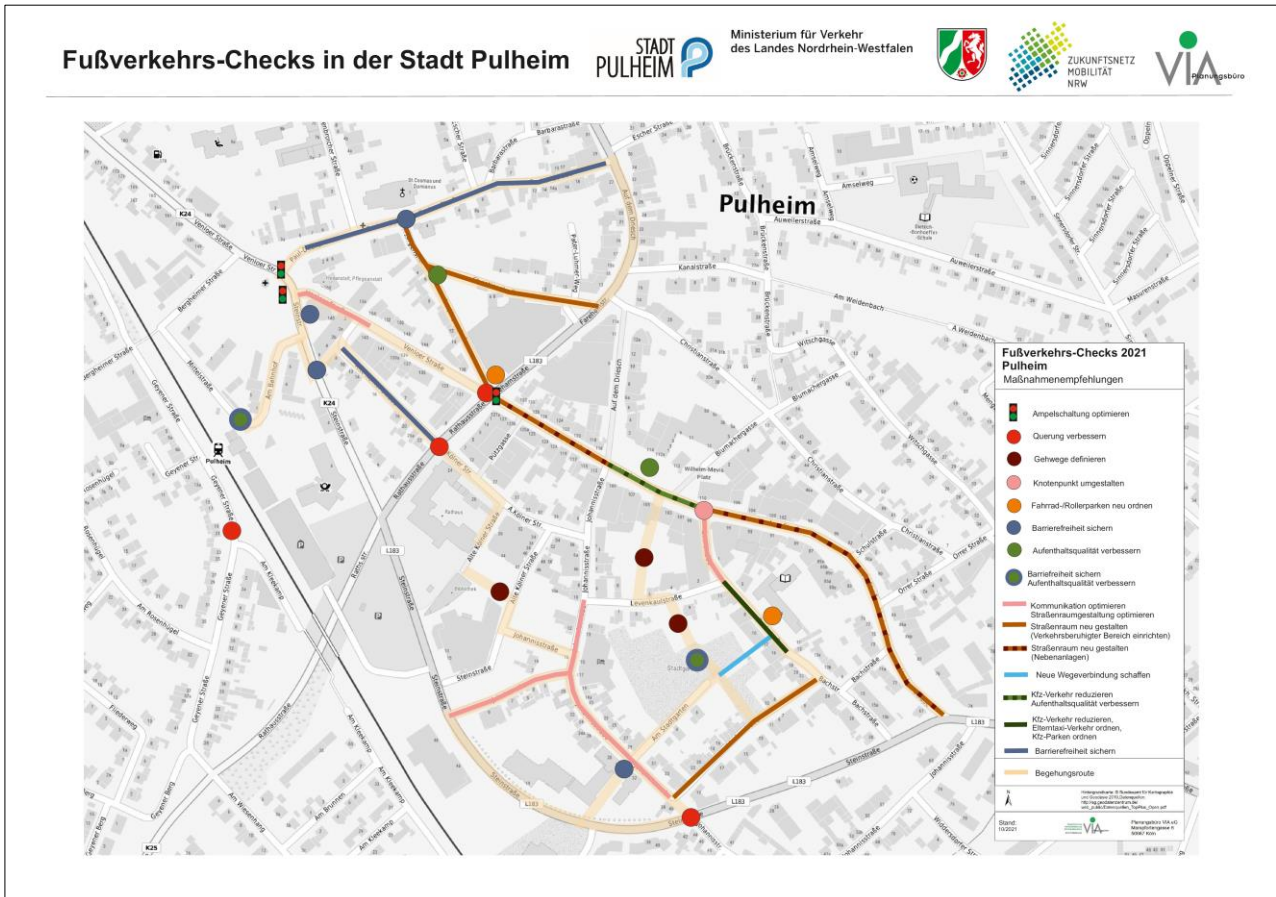
- Fußgänger (*)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbreiten/Überholen-Unfall (EO)
- Überschreiten-Unfall (ES)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Langsamverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

21.01.2022



Für die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse im Abschluss-Workshop ist eine Maßnahmenkarte erstellt worden, die die Maßnahmenempfehlungen zusätzlich darstellt.

Abbildung 4-34: Maßnahmenkarte der Begehung in Pulheim



5 Empfehlungen zur Umsetzung

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden 32 Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr in Pulheim erarbeitet. Diese Maßnahmenempfehlungen müssen von der Stadtverwaltung geprüft und je nach Aufwand auch politisch beschlossen werden.

Umsetzungszeiträume

Den im Maßnahmenkataster enthaltenen Empfehlungen können die Umsetzungszeiträume kurz-, mittel- und langfristig zugewiesen werden. Unter kurzfristigen Maßnahmen sind z. B. die Optimierung von Sperrpfosten, punktuelle Oberflächenverbesserungen und die Absenkung von Bordsteinen gefasst worden. 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, sondern auch vorgezogen werden können, ohne dass ein Komplettumbau erforderlich wäre. Für einen mittelfristigen Umsetzungshorizont nehmen wir der Erfahrung nach vier bis sieben Jahre an.

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

Bewertung der Maßnahmen

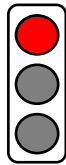
Um die Vielzahl der Maßnahmen nicht nur nach Umsetzungszeiträumen einordnen zu können und der Fußverkehrs-Check-Kommune noch eine weitere Bewertungsgrundlage an die Hand zu geben, wurden die Maßnahmen zudem nach den grundlegenden Bedürfnissen von zu Fuß Gehenden bewertet. Als grundlegende Bedürfnisse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

- Sicherheit
- Einschränkung der Bewegungsfreiheit und
- Attraktivität

gefasst.

Sicherheit

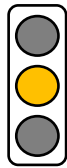
Um diese grundlegenden Bedürfnisse plakativ darstellen zu können, wurden sie mit „Ampelfarben“ hinterlegt. Dabei steht die Farbe Rot für die Sicherheit als Basis für das zu Fuß Gehen und umfasst folgende Aspekte:



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

Einschränkung der Bewegungsfreiheit

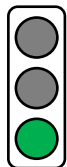
Mit der Farbe Gelb werden Maßnahmen die zur Einschränkung der Bewegungsfreiheit führen bewertet. Diese wirken insbesondere behindernd auf Menschen mit Handicap:



- 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 des zu Fuß Gehens erhöhen:



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

In den folgenden Tabellen werden die Schwerpunkte der Themenfelder Sicherheit und Schulwegesicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fußwegebeziehungen in Zusammenhang mit den Umsetzungszeiträumen bewertet:

Tabelle 5-1: Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit

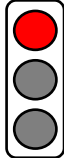
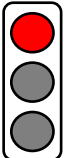
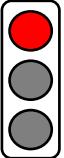
Verkehrssicherheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 LSA fußgängerfreundlich einrichten	Fußgängerfreundlichere LSA-Schaltung prüfen; bedingt verträgliche Ströme möglichst vermeiden	Aufstellflächen / Zuwegungen vergrößern, Taster verlagern Diagonalquerungen prüfen	stadtweite Umsetzung fußgängerfreundlicher LSA
 Querungsstellen verbessern	Flächenumverteilung prüfen FGÜ anordnen	Neubau einer Querungshilfe (z.B. Mittelinsel) Barrierefreier Umbau (Doppelbord)	stadtweite, systematische Umsetzung eines einheitlichen Designs an Querungsstellen
 Verkehrsberuhigter Bereich	Prüfung im Hinblick auf Optimierungspotenziale Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen	Gestaltungshandbuch „Verkehrsberuhigter Bereich“ erarbeiten Straßenraumumgestaltung Anordnung neuer Verkehrsberuhigter Bereiche	

Tabelle 5-2: Bewertung des Schwerpunktes der Schulwegsicherheit

Schulwege	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 Schulisches Mobilitätsmanagement	Fortführung und Erweiterung bestehender Projekte Informationen/Flyer	Stadtweiter Workflow	
 Elternhaltestelle einrichten	Kommunikation Markierungsmaßnahmen Beschilderung	Bauliche Maßnahmen	
 Schulstraße	Einbindung in Europäische Mobilitätswoche Informationen an Eltern Beschilderung Markierungen	Mobile Durchfahrtsperren einrichten stadtweiter Workflow	
 Fußwegeverbindung / Schulwege definieren und sichern	Bodenmarkierungen Schulwegepläne Begehungen Projekte		

Tabelle 5-3: Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit

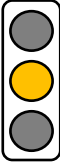


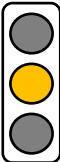
Barrierefreiheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 <p>Wegeoberflächen optimieren</p>	<p>Punktuelle Oberflächenschäden entfernen</p> <p>Wassergebundene Decken optimieren</p>	<p>Flächendeckende Sanierung der Oberfläche bzw. Umbau</p>	<p>Stadtweiter Workflow</p>
 <p>Querungsstellen barrierefrei ausgestalten</p>	<p>Bordsteinabsenkung mit differenzierter Höhe (Doppelbord) punktuell prüfen und umbauen</p>	<p>Bordsteinabsenkung mit differenzierter Höhe (Doppelbord) quartiersweise prüfen und umbauen</p> <p>Taktile und akustische Systeme nachrüsten</p>	
 <p>Kontrastreiche Gestaltung (Vorderkantmarkierungen an Treppen, Poller und Barrieren kennzeichnen)</p>	<p>Punktuell Treppenstufen umgestalten</p> <p>Abbau von Sperrpfosten prüfen</p> <p>Kontrastreiche Markierung von Sperrpfosten</p>	<p>Stadtweiter Abbau von Barrieren</p>	
 <p>Flächengerechtigkeit</p>	<p>Markierungsmaßnahmen zur Verbreiterung von Nebenanlagen (z.B. Seitenräume vorziehen, Gehwegparken unterbinden)</p> <p>Mobile Barrieren auf Nebenanlagen entfernen</p> <p>Konsequente Ahndung von Gehwegparken</p>	<p>Bautechnische Maßnahmen zur Verbreiterung der Nebenanlagen</p> <p>Multifunktionsflächen einrichten</p>	<p>Kfz-Fahrstreifen reduzieren</p> <p>Infrastruktur für Radfahrende auf der Fahrbahn schaffen</p> <p>Fußverkehrsbelange in Planung immer berücksichtigen</p>

Tabelle 5-4: Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität


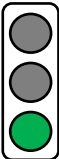
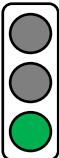

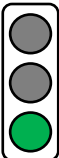
Aufenthaltsqualität	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 Möblierung erweitern	punktuell Sitz- und Spielmöglichkeiten errichten (ggf. temporär) „Nette Toilette“ in Kooperation mit Gastronomie und Kultur einrichten	Systematische Erweiterung	
 Kfz-Durchgangsverkehr reduzieren / temporäre Sperrung	Temporär testen (z.B. Wochenende, Markttag; saisonal) Kommunikation	Kfz-Verkehr reduzieren	Durchfahrten unterbinden, Schleifenerschließung prüfen

Tabelle 5-5: Bewertung des Schwerpunktes Stärkung der Fußwegebeziehungen

Stärkung der Fußwegebeziehungen	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 Innerörtliche Wegweisung	Punktuelle wegweisende Informationen	Stadtweites innerörtliches Leitsystem einrichten	
 Wegeverbindungen attraktiver gestalten	Ausbau verbindender Wege (Stadtpark) Gehwegverbindungen sichern (an öffentlichen Parkplätzen) Attraktivität durch Möblierung erhöhen	intuitive Infrastruktur schaffen Konzept für Fußverkehrsnetz erstellen	Neuordnung des Straßenraums (Flächengerechtigkeit, Verkehrsberuhigung)
 Bahnhof als Eingangstor zur Stadt	Fußwegebeziehung sichtbar machen Barrierefreiheit sichern Leitsystem installieren Beleuchtung optimieren	Attraktivierung durch Grün (z.B. Parkhausbegrünung) Aufenthaltsqualität flächendeckend optimieren	

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein Netzwerk aus Kommunen, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in ihren Gebietskörperschaften fördern und damit eine Mobilitätswende 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 dem 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 Pulheim

Mit dem Beitritt der Stadt Pulheim in das Zukunftsnetz Mobilität NRW 2016 wurden verwaltungsintern erste mögliche Handlungsfelder zusammengetragen und mit der Beauftragung des Mobilitätskonzepts das politische Signal vermittelt, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Pulheim zu fördern. Dies wurde durch den Kommunalwahlkampf

2020 verstärkt, da nahezu jede Partei diesem Thema in ihrem Wahlprogramm eine wichtige Bedeutung beigemessen hat.

Das im März 2018 vom Ausschuss für Tiefbau und Verkehr beschlossene Mobilitätskonzept befindet sich derzeit in der abschließenden Bearbeitungsphase. In diesem Konzept sind mobilitäts- und verkehrsrelevante Maßnahmen festgelegt. Ein wesentlicher Teil befasst sich mit Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Das Konzept soll im Frühjahr 2022 verabschiedet werden. Dann wird auch sukzessive mit der Umsetzung der Maßnahmen begonnen. Zudem befindet sich in Pulheim parallel das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) in Erarbeitung, in das die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eingearbeitet werden. Auch bei diesem Konzept bzw. der zugehörigen Städtebauförderung besteht eine solide Umsetzungskulisse.

Bei den Fußverkehrs-Checks waren zahlreiche Vertreter aus Bürgerschaft, Verwaltung und Kommunalpolitik eingebunden. Nicht zuletzt durch die Teilnahme des Technischen Beigeordneten Herrn Höschen wurde signalisiert, dass das Thema Fußverkehr ein politisch relevantes ist. Die Federführung lag im Tiefbauamt, dessen Leiter Herr Kleinerwig im Gesamtprozess eingebunden war. Sein Mitarbeiter Herr Ludwig, der zudem ausgebildeter Mobilitätsmanager und Ansprechpartner für das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist, hat das Projekt zentral gesteuert.

Die Stadt Pulheim setzt seit dem Beitritt ins „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ sukzessive Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement um, was auch durch die Ausbildung von Herrn Ludwig zum Mobilitätsmanager verdeutlicht wurde (s. oben). Es hat ein Prozess des Umdenkens in der Stadtverwaltung und in der Politik Pulheims in die Richtung eines verstärkten Handelns hin zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität eingesetzt.

Die gewonnenen Erkenntnisse aus den Fußverkehrs-Checks sollen maßgeblich im Mobilitätskonzept und bei der Umsetzung des ISEKs berücksichtigt werden. Ein Schwerpunkt der Fußverkehrs-Checks waren aber auch die Begehungen mit Kindern auf ihren Schulwegen. Pulheim beabsichtigt im nächsten Jahr, das schulische Mobilitätsmanagement in den Fokus zu stellen und plant hierbei eine enge Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz. Die Ergebnisse aus den Fußverkehrs-Checks haben hier wertvolle Erfahrungen gebracht.

6 Zusammenfassung und Fazit

Die Stadt Pulheim hat mit einer sehr aussagekräftigen Bewerbung den Fußverkehrs-Check 2020 gewonnen, in der sie sich als Aufsteiger in der Fußverkehrsförderung charakterisiert hat¹⁰. Im Vorfeld der Fußverkehrs-Checks wurde vielfältiges und gutes Material zur Verfügung gestellt, u. a.:

- Ergebnisse aus der digitalen Beteiligung im Rahmen des ISEK 2030
- Daten zu Unfällen, Verkehrsbelastung und Verkehrsgutachten
- Zielgerichtete Vorschläge zu den Untersuchungsgebieten und den Begehungsrouten sowie den Zielgruppen.

Die Fußverkehrs-Checks wurden in Pulheim durch eine ausgeprägte Öffentlichkeitsarbeit begleitet, so wurden die Fußverkehrs-Checks auf der stadt-eigenen Webseite begleitet und per Newsletter verbreitet. Beide Begehungen fanden im Zentrum von Pulheim mit den Zielgruppen Schülerinnen und Schüler sowie Senioren und Seniorinnen statt.

So stand in der ersten Begehung vor allem die Sicherheit auf Schulwegen im Vordergrund. Die Barbaraschule fördert bereits sehr aktiv die Nahmobilität, was an den vielen Rollern abzulesen ist, die hier täglich abgestellt werden. Dieses Engagement sollte durch eine quantitative und qualitative Aufstockung des Stellplatzangebotes unterstützt werden. Wie in jedem Fußverkehrs-Check stand auch an dieser Schule das Thema Elterntaxi im Vordergrund: An der Barbaraschule sollten Elternhaltestellen eingerichtet und kommuniziert werden. Darüber hinaus wurde der Vorschlag, eine Schulstraße einzurichten, sehr interessiert aufgenommen und die Bereitschaft, dies zumindest temporär zu erproben, erschien hoch. Die Schulwege im direkten Umfeld der Schule bergen weiteren Optimierungsbedarf: Das illegale Gehwegparken sollte auf ihnen unbedingt verhindert und die Höchstgeschwindigkeiten möglichst weit reduziert werden. Auch kann an der Barbaraschule eine neue Wegeverbindung durch den Stadtpark geschaffen werden, die den Weg zur Turnhalle verkürzt und sichert und die die Ausweisung von Elternhaltestellen auf bestehenden Parkplätzen möglich macht.

¹⁰ In der Bewerbung sollte eine Selbsteinschätzung vorgenommen werden. Möglich sind die Kategorien „Einsteiger“, „Aufsteiger“, „Vorreiter“ im Bereich Fußverkehrsförderung.

Anhand der Begehung mit Kindern und Lehrpersonal einer Grundschule konnte für Pulheim exemplarisch aufgezeigt werden, welche Themen bei der Schulwegsicherung Relevanz besitzen. Die Maßnahmenempfehlungen könnten eine Blaupause für weitere Begehungen zum Thema Förderung der Nahmobilität an Pulheimer Schulen sein.

In der zweiten Begehung standen vor allem die Themen Barrierefreiheit, durchgängige Fußwegeverbindungen sowie Attraktivität und Aufenthaltsqualität im Vordergrund.

Im Hinblick auf eine Verbesserung der Barrierefreiheit wurde auch in Pulheim ein breites Maßnahmenrepertoire angesprochen: Die Themen fußverkehrsfreundliche und barrierefreie Lichtsignalanlagen, Querungshilfen, barrierefreie Bordsteinabsenkungen, Mindestbreiten von Fußverkehrsanlagen, barrierefreie Gestaltung von Oberflächen und taktile Leitsysteme standen nicht zuletzt deswegen im Vordergrund, da sehingeschränkte Personen und ein Vertreter von FUSS e.V. NRW an der Begehung teilnahmen.

Um durchgehende Fußwegeverbindungen möglichst auch abseits der Hauptverkehrsstraßen in Wert setzen und entwickeln zu können, sollte Pulheim ein Fußverkehrsnetz definieren, dass vor allem auf separat geführten Wegen oder auf Straßen, in denen die Geschwindigkeit reduziert wurde, verläuft. Dabei sollte Pulheim Standards für die stadtweite Gestaltung von Verkehrsberuhigten Bereichen erarbeiten und umsetzen, die die angeordnete Verkehrsberuhigung auch infrastrukturell deutlich machen, denn Gestaltungsbedarf besteht neben der flächenhaften Straßenraumgestaltung vor allem an den Eingangstoren und in den Knotenpunkten. Ziel sollte sein, dass ein Verkehrsberuhigter Bereich in Pulheim einen hohen Wiedererkennungswert hat, der die Regelakzeptanz der Schrittgeschwindigkeit unterstützt. Neben der einheitlichen und sicheren Gestaltung der Verkehrsberuhigten Bereiche wird bei der Entwicklung von Fußverkehrsnetzen in Pulheim ein weiteres Thema die Führung des Fußverkehrs über Parkierungsanlagen sein. Vor allem um das Rathaus und das Kultur- und Medienzentrums sowie um den Stadtpark wurde bei den Begehungen Handlungsbedarf gesehen.

Pulheim verzeichnet als Mittelzentrum in direkter Nachbarschaft zum Oberzentrum Köln auch im Zentralort weiterhin kontinuierliche Bevölkerungszuwächse. Die Ansprüche an die Stadtgestaltung und die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen wird eher steigen, da die Verkehrsmengen, die die gewachsenen Strukturen zu verkraften haben,

mancherorts grenzwertig sind. Denkbar ist, dass vor allem in der Kernstadt von Pulheim ein Wertewandel einsetzt, der nicht mehr die Kfz-Erreichbarkeit um jeden Preis, sondern die Aufenthaltsqualität höher gewichtet. Dies könnte mit einer Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf mögliche noch zu bauende Umgehungsstraßen und einer Unterbindung der Durchfahrt im Kernort einhergehen. Was in der Venloer Straße in Köln-Ehrenfeld für das Jahr 2022 geplant ist, kann möglicherweise in Pulheim auf der Venloer Straße in ein paar Jahren nachvollzogen werden.

Für die begangenen Routen wurden rund 30 Maßnahmenempfehlungen erarbeitet. Viele dieser Empfehlungen unterstützen Überlegungen und Planungen, die die Stadt Pulheim bereits verfolgt. Die Zusammenarbeit der zuständigen Fachabteilungen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks zeigt auch die Bereitschaft, das Thema Mobilitätsentwicklung in Zukunft stärker im Hinblick auf Fußverkehrsförderung und Barrierefreiheit zu gewichten.

Die Fußverkehrs-Checks in Pulheim haben sich reger Beteiligung aus der Bürger*innenschaft erfreut. In allen Beteiligungsveranstaltungen diskutierten die Teilnehmenden rege und wertschätzend miteinander. Der partizipative Austausch unter den Akteuren war sehr wertvoll und sollte beibehalten werden, um das Ziel einer verbesserten Infrastruktur für das zu Fuß Gehen gemeinsam zu erreichen.

Anhang:

Abbildung A-6-1: Relevante Quellen und Ziele im Untersuchungsgebiet

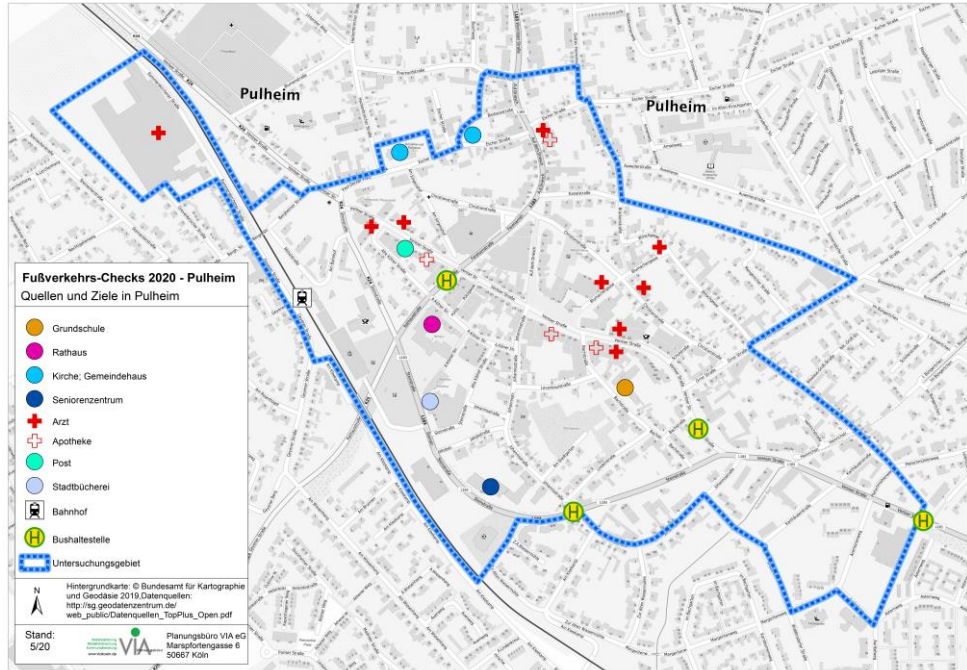
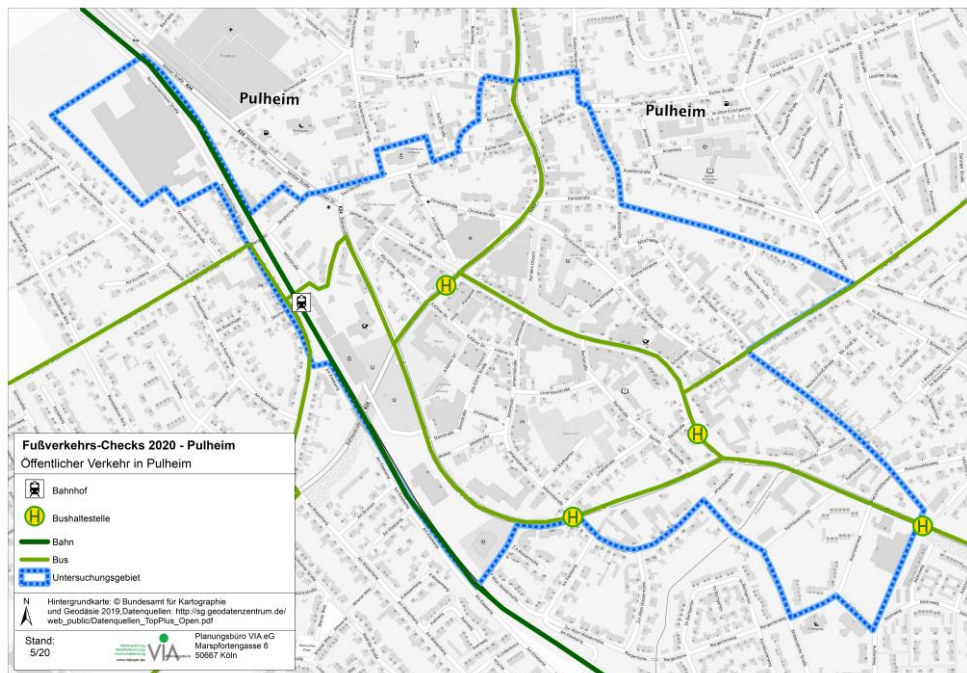


Abbildung A-6-2: Öffentlicher Verkehr in Pulheim



7 Quellen

- Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW): Hol- und Bringzonen im Schulumfeld. AGFK-Faktenblatt 03. 2018
- Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW): Querungshilfen für den Fußverkehr, Faktenblatt 04, 2020
- Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.: Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Krefeld 2009
- Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen: Nahmobilitäts-Checks. Wiesbaden 2018
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006
- 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). Köln, 2014
- Kohaupt, B., Kohaupt, J.: Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen. Freiraum nach DIN 18040 und weiteren Regelwerken. Frankfurt, 2015
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen
- Land Baden-Württemberg: Fußverkehr – sozial und sicher. Stuttgart 2017
- Land Baden-Württemberg: Fußgängerchecks in Baden-Württemberg. Stuttgart, 2016, wurde in wesentlichen Teilen übernommen von Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks. Köln 2018
- Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Fußverkehrsstrategie für Berlin – Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte. Berlin, 2011
- Land Hessen: Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden, 2017

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

Straßenverkehrsordnung (StVO): http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm

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

Wheelmap: www.wheelmap.org

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