



Bericht

# Fußwegeverkehrskonzept

## Stadt Schwerte



Stadt Schwerte  
Rathaus I  
Rathausstraße 31  
58239 Schwerte

---

## Impressum



## Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleiter)

Lara Wohland, B. Sc.

Niklas Rischbieter, M. Sc.

### Bildnachweis

Titelseite: Lichtsignalanlage an der Bahnhofstraße (Quelle: Planersocietät)

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

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Anlass und Aufgabenstellung des Fußwegeverkehrskonzepts</b>	<b>6</b>
1.1	Ziele des Fußwegeverkehrskonzeptes	7
1.2	Bausteine und Vorgehensweise	9
<b>2</b>	<b>Die Bedeutung des Fußverkehrs</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Hauptfußwegeverbindungen</b>	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Bestandsaufnahme und Mängelanalyse</b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>Maßnahmenkonzeption</b>	<b>21</b>
5.1	Maßnahmentabelle	21
<b>6</b>	<b>Handlungsfelder</b>	<b>23</b>
6.1.1	Handlungsfeld Gehwegbreite	24
6.1.2	Handlungsfeld Barrierefreiheit	27
6.1.3	Handlungsfeld Verkehrssicherheit	34
6.1.4	Handlungsfeld Querungen	42
6.1.5	Handlungsfeld Aufenthaltsqualität	50
6.1.6	Handlungsfeld Wegweisung und Informationstafeln	55
<b>7</b>	<b>Umsetzungs- und Finanzierungshinweise</b>	<b>59</b>
<b>8</b>	<b>Fazit und Ausblick</b>	<b>61</b>
	<b>Quellen- und Literaturverzeichnis</b>	<b>62</b>
	<b>Anhang</b>	<b>63</b>
	Anhang I: Protokolle zu den Beteiligungsformaten	63
	Anhang II: Maßnahmenkatalog	87
	Anhang III: Kartenwerke: Bestands- und Mängelanalyse	88

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bausteine einer Fußverkehrsförderung.....	8
Abbildung 2: Vorgehensweise bei der Erstellung des Fußwegeverkehrskonzeptes .....	9
Abbildung 3: Diskussion an einer Stellwand.....	9
Abbildung 4: Diskussion von Problemstellen vor Ort .....	10
Abbildung 5: Stellwanddiskussion beim Abschluss-Workshop .....	10
Abbildung 6: Anteil der Wege in Schwerte nach Verkehrsmittel .....	12
Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl zu ÖV-Haltestellen .....	13
Abbildung 8: Verlauf der Hauptfußwegeverbindungen.....	15
Abbildung 9: Eindrücke aus der Bestandsaufnahme .....	17
Abbildung 10: Ausschnitt der Bestandsdarstellung der Bahnhofs-Route.....	18
Abbildung 11: Eindrücke aus der Mängelanalyse .....	19
Abbildung 12: Ausschnitt der Mängeldarstellung der Bahnhofs-Route .....	20
Abbildung 13: Ausschnitt und Aufbau der Maßnahmentabelle.....	22
Abbildung 14: Modellkasten Gehwegbreite .....	25
Abbildung 15: Beispielhafte Darstellung unterschiedlicher Gehwegbreiten in Schwerte.....	26
Abbildung 16: Beispielhafte Darstellung von Engstellen auf Gehwegen in Schwerte .....	26
Abbildung 17: Verengung der Fahrbahn durch vorgezogenen Seitenraum an Engstelle in Bonn.....	27
Abbildung 18: Differenzierte Bordhöhe an einer Querung in Schwerte.....	27
Abbildung 19: Ungesicherte Querung mit Bodenindikatoren in der Bahnhofstraße.....	28
Abbildung 20: Treppenanlage in der Grünanlage an der Karl-Gerharts-Straße ohne (links) und mit barrierefreier Gestaltung (rechts) .....	29
Abbildung 21: Fehlende Ausstattung der Bushaltestelle Hastingsallee .....	30
Abbildung 22: Barrierefreie Bushaltestelle an der Bahnhofstraße.....	30
Abbildung 23: Beispielhafte Darstellung unterschiedlicher Oberflächenmängel in Schwerte .....	31
Abbildung 24: Beispiel einer Querungsoption mit abgeschliffenem Pflaster (links), Beispiel von barrierefreien Leitplatten zwischen Kopfsteinpflaster (rechts).....	32
Abbildung 25: Sitzgelegenheiten mit fehlenden Rücken- und Armlehnen in der Hüsingstraße.....	32
Abbildung 26: Zuwegung der Sitzgelegenheiten im Stadtpark im Bestand (links) und visualisiert mit gepflasterter Zuwegung(rechts).....	33
Abbildung 27: Beispielhafte Ausstattung von Poller mit Reflektoren in Nürnberg .....	34
Abbildung 28: Fehlende Reflektoren an Infrastrukturelementen am Postplatz .....	34
Abbildung 29: Nutzungskonflikt zwischen Fuß- und Radverkehr an der Bahnunterführung .....	35
Abbildung 30: Einschränkung der Gehwegbreite durch Fahrzeugüberhang.....	35
Abbildung 31: Gefahrenstelle durch Böschung an der Ruhr .....	36
Abbildung 32: Simulation einer eingeschränkten Sichtachse.....	36
Abbildung 33: Auswirkungen eines reduzierten Geschwindigkeitsniveaus .....	36
Abbildung 34: Tempo 20-Zone auf der Bahnhofstraße .....	37
Abbildung 35: Streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung .....	37
Abbildung 36: Schraffierte Markierungen im Kurvenbereich an der Brückstraße .....	38
Abbildung 37: Widerrechtlich abgestellter Pkw im Kurvenbereich .....	38
Abbildung 38: Schutzgitter im Kreuzungsbereich an der Bethunestraße.....	39
Abbildung 39: Schutzgitter an einer Schul-Bushaltestelle .....	39
Abbildung 40: Interimslösung, um einen Kurvenradius mittels Markierungen und Poller zu verkleinern.....	40
Abbildung 41: Poller mit Ketten verbunden, um die direkte Durchwegung des Postplatzes zu verhindern.....	40
Abbildung 42: Fehlende ausreichende Beleuchtung der Unterführung am Bahnhof .....	41
Abbildung 43: Visualisierung der Unterführung mit hellen Außenwänden und einheitlichem Gehweg .....	41
Abbildung 44: "Wildes" und gefährliches Queren auf der Hagener Straße .....	42
Abbildung 45: Langer Querungsweg an der Ostberger Straße (Schulweg).....	42
Abbildung 46: Lichtsignalanlage Bethunestraße .....	43
Abbildung 47: Fußgängerüberweg ohne (links) und mit (rechts) Mittelsinsel und LED-Beleuchtung .....	44
Abbildung 48: Abgenutzte Markierung des FGÜ auf der Schützenstraße .....	45
Abbildung 49: Fahrradbügel als Hindernis an Baustellen-FGÜ am Postplatz .....	45
Abbildung 50: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen mit Fußgängervorrang bei Tempo 50 und Tempo 30 .....	45
Abbildung 51: Querungshilfe auf der Karl-Gerharts-Straße mit hohen Bordsteinkanten .....	46
Abbildung 52: Barrierefreie Querungshilfe auf der Wittekindstraße .....	46
Abbildung 53: Beispiel eines vorgezogenen Seitenraums auf gerader Strecke.....	47
Abbildung 54: Beispiel einer Gehwegnase im Kurvenbereich .....	47
Abbildung 55: Deutliche Bevorrechtigung des Fußverkehrs durch eine Gehwegüberfahrt .....	48
Abbildung 56: Mangelhafte Gehwegüberfahrt auf der Beckestraße in Schwerte .....	48

Abbildung 57: Angebot zum Queren auf der Bahnhofstraße .....	48
Abbildung 58: Farbige Markierung einer großflächigen Gehwegfurt an einer LSA .....	49
Abbildung 59: Aufmerksamkeit durch farbige Markierung eines Straßenzuges .....	49
Abbildung 60: Werner-Steinem-Platz mit fehlender Aufenthaltsqualität .....	51
Abbildung 61: Wuckenhof mit Potenzial zur attraktiven Aufenthaltsqualität .....	51
Abbildung 62: Beispiel einer Sitzgelegenheit .....	51
Abbildung 63: Beispiel eines Wasserspiels .....	51
Abbildung 64: Nutzungsbeispiele im öffentlichen Raum .....	52
Abbildung 65: Beispiel einer bunten Straßenbepflanzung .....	53
Abbildung 66: Baumschutzrost für barrierearme Gehwege mit Bäumen .....	53
Abbildung 67: Sitzgelegenheiten in der Fußgängerzone .....	53
Abbildung 68: Moderne Stadtmöbel im Stadtpark .....	53
Abbildung 69: Kleinstspielgeräte am Postplatz .....	54
Abbildung 70: Wasserspiele für Kinder .....	54
Abbildung 71: Sonstiges Mobiliar am Postplatz .....	55
Abbildung 72: Wegweisung auf der Brückstraße .....	56
Abbildung 73: Wegweisung für den Fuß- und Radverkehr .....	56
Abbildung 74: Installation des Modells "Sonne " (Planetenweg) .....	56
Abbildung 75: Abgenutzte Schulwegmarkierung auf dem Gehweg und an Querungsstellen .....	57
Abbildung 76: Informationstafel im Stadtpark .....	57

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verlauf der Hauptfußwegeverbindungen .....	16
---	----

## Abkürzungsverzeichnis

DFI	Dynamische Fahrgastinformation
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NWSTGB	Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen

# 1 Anlass und Aufgabenstellung des Fußwegeverkehrskonzepts

Zufußgehen ist nicht nur die einfachste und elementarste Fortbewegungsart, sondern auch umwelt- und sozialverträglich, gesundheitsfördernd, kostengünstig, flexibel und ohne technischen Aufwand machbar. Fußverkehrsförderung ist eine Voraussetzung für lebendige, urbane Orte und vermeidet Exklusion, trägt also zur Teilhabe aller Gruppen (v. a. von Kindern, älteren Menschen und Personen mit Behinderungen) am gesellschaftlichen Leben bei. Trotz dieser Vorteile ist das Zufußgehen jahrelang – nicht nur in Schwerte – verkehrsplanerisch unterschätzt und als „So-wieso-Verkehr“ abgetan worden.

In Schwerte stellt das Zufußgehen mit einem Anteil von 14 % aller Wege nach dem motorisierten Individualverkehr das wichtigste Fortbewegungsmittel dar (vgl. Kreis Unna 2014: 38). Vor allem auf Alltagswegen, kurzen Strecken und Zwischentappen wird bevorzugt zu Fuß gegangen. Dieser hohe Stellenwert findet jedoch in der Verkehrsplanung aktuell noch wenig Berücksichtigung.

Die Bedingungen für den Fußverkehr haben sich in der Stadt Schwerte – ähnlich wie in anderen Städten – durch die Zunahme der Entfernungen von Zielorten sowie den Anstieg des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs verschlechtert. Die Ursachen hierfür sind einerseits strukturell in der räumlichen Entflechtung von Nutzungen innerhalb des Stadtgebietes zu suchen, andererseits ergeben sich vielfältige Probleme, die das Zufußgehen häufig unattraktiv erscheinen lassen. Neben mangelnden Querungsmöglichkeiten von Straßen und Gefährdungen oder Beeinträchtigungen durch andere Verkehrsteilnehmende, tragen unzureichende Gehwegbreiten, die zusätzlich durch bestimmte Sondernutzungen (Parken, Auslagen, Baustellen) belegt werden, ebenfalls dazu bei. Die Fußverkehrsnetze sind zudem häufig in ihrer Gesamtstruktur unvollständig, die Umfeldqualität wenig attraktiv und die subjektive bzw. objektive soziale Sicherheit z. T. unbefriedigend. Besondere Mobilitätsbelange von bestimmten Personengruppen (z. B. ältere Menschen, Personen mit Geh-/Seheinschränkungen, Kinder und Jugendliche) werden zudem noch zu wenig beachtet.

Die Kernstadt von Schwerte verfügt durch ihre kompakte Stadtstruktur über gute Voraussetzungen zum Zufußgehen. Auch in den Stadtteilen können die ortsteilbezogenen Wege stärker zu Fuß zurückgelegt werden. Soziale Funktionen der Straße wie Aufenthalt, Kommunikation und Kinderfreundlichkeit hängen eng mit den Bedingungen im Fußverkehr zusammen. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist zudem eine fußgängerfreundliche Stadt- und Stadtteilentwicklung sowie eine Gewährleistung barrierefreier Mobilität erforderlich.

## 1.1 Ziele des Fußwegeverkehrskonzeptes

Die Stadt Schwerte beabsichtigt aus den vorher genannten Gründen den Fußverkehr mit einer konsequenten Förderung als integrierte und interdisziplinäre Aufgabe in den nächsten Jahren stärker in den Fokus zu stellen. Im Mobilitätskonzept 2025 wurde eine Verbesserung der Fußwegequalitäten festgeschrieben und mit mehreren Leitideen belegt. 2019 hat der Stadtrat beschlossen, ein eigenständiges Fußwegeverkehrskonzept zu erarbeiten. Daraufhin wurde die Planersocietät Ende 2019 beauftragt, das Fußverkehrskonzept zu erstellen. Das vorliegende Konzept greift die Leitideen der Fußverkehrsförderung auf und konkretisiert mit seinen Handlungsempfehlungen das Ziel, ein attraktives und sicheres Fußwegenetz zu entwickeln.

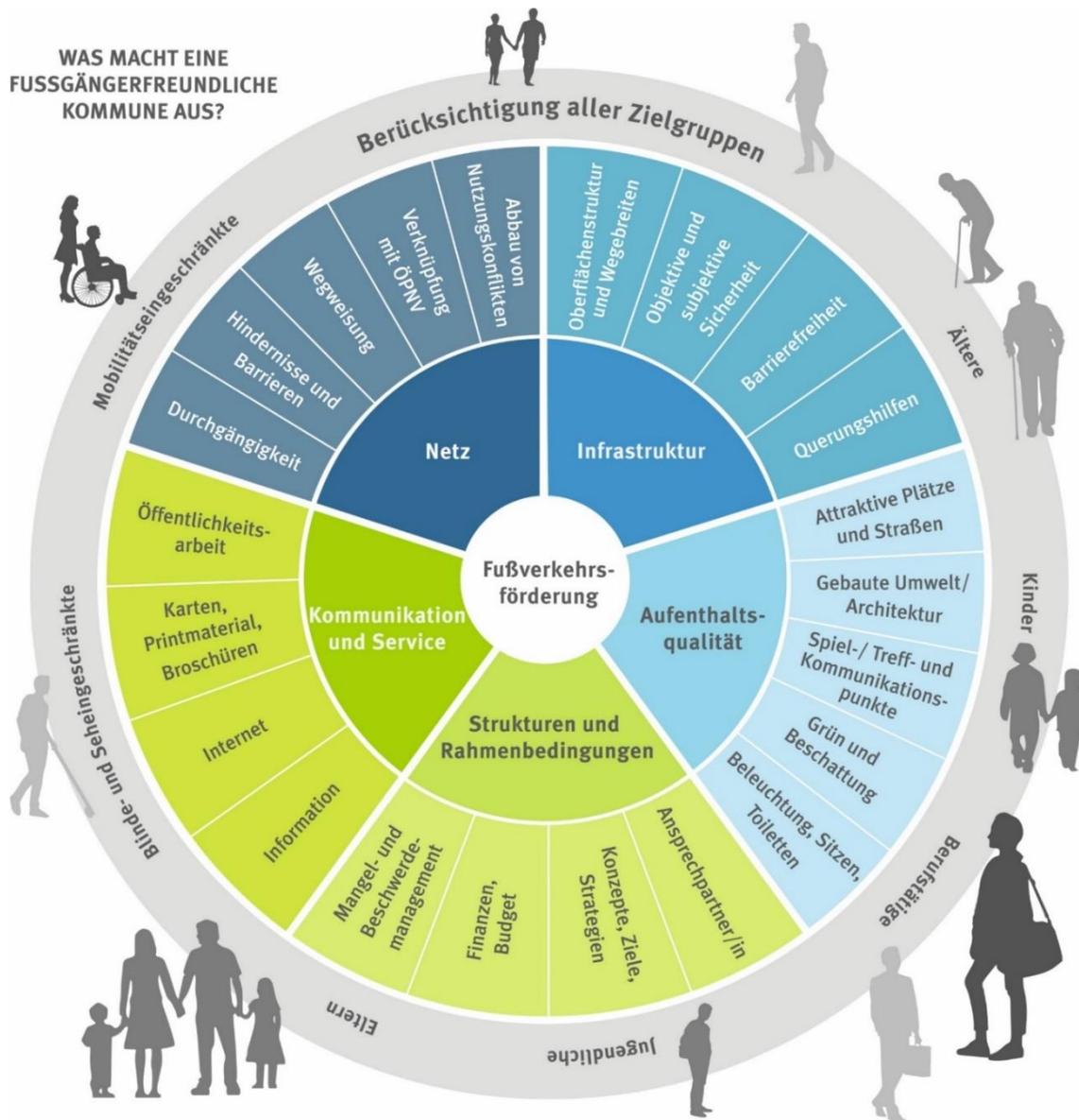
Mit der Erarbeitung des Fußwegeverkehrskonzeptes sollen neben der Definition und Darstellung von wichtigen Hauptfußwegerouten auch Vorschläge zur Herstellung bzw. Verbesserung von Wegeverbindungen eingebracht werden. Insbesondere sind unter Einhaltung der Standards für den Fußverkehr nach dem aktuellen Stand der Forschung und Planungspraxis, Belange der Barrierefreiheit, der Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen. Die Qualität und Netzfunktion der straßenbegleitenden Fußwege spielt bei der Erstellung des Fußwegeverkehrskonzeptes eine zentrale Rolle.

Bisher erfolgte die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen für den Fußverkehr in Schwerte punktuell an aktuellen Problemstellen, im Rahmen von laufenden Projekten oder bei erforderlichen Sanierungsarbeiten im öffentlichen Raum. Das strategische Fußwegeverkehrskonzept beinhaltet nun eine systematische Betrachtung der Belange der Zufußgehenden, der Infrastruktur und deren Netzcharakter. Ziel des Konzeptes ist es daher,

- bedeutende Hauptfußwegeverbindungen innerhalb der Stadt zu identifizieren und definieren: die Verbindungen kennzeichnen sich durch wichtige Quellen und Ziele der Zufußgehenden sowie eine bestehende hohe Fußgängerfrequenz
- für die definierten Hauptfußwegeverbindungen jeweils eine Bestands- und Mängelanalyse durchzuführen, auf deren Grundlage eine Maßnahmenkonzeption herauszuarbeiten ist.

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „Zufußgehens“ hinausragt. Sie ist in ihrer Bandbreite ebenso vielfältig wie die Zielgruppen, die es bei der Fußwegeplanung zu berücksichtigen gilt (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Bausteine einer Fußverkehrsförderung



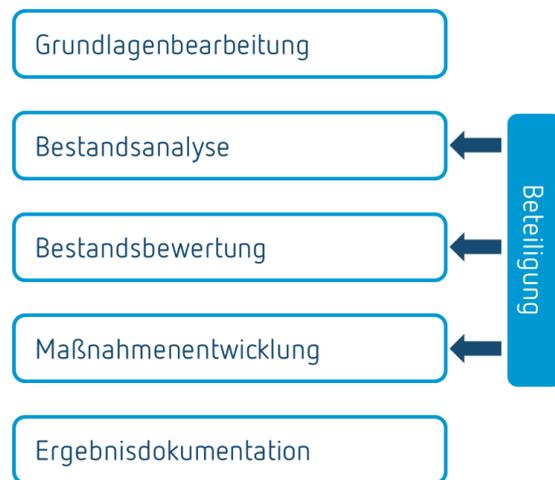
Quelle: Planersocietät

Wenngleich die kompakte Stadtstruktur positive Rahmenbedingungen und ein Potenzial für eine Fußverkehrsförderung darstellen, ist das Untersuchungsgebiet auch von besonderen Belastungen durch den Kfz-Verkehr sowie Nutzungskonflikten gekennzeichnet. Eine systematische Betrachtung ist daher angebracht, um aufzuzeigen, wie die Fußwege künftig noch sicherer und attraktiver werden und zu einer bewegungsfördernden und menschenfreundlichen Fußwegeinfrastruktur beitragen können.

## 1.2 Bausteine und Vorgehensweise

Das Fußwegeverkehrskonzept gliedert sich in verschiedene Bausteine, die aufeinander aufbauen und eine stringente Vorgehensweise garantieren (vgl. Abbildung 2). In einem ersten vorbereitenden Schritt wurden die Grundlagen erarbeitet. Dazu sind in einem Auftaktgespräch zwischen der Stadt Schwerte und der Planersocietät die Aufgabenstellung konkretisiert und der Projektverlauf terminlich und inhaltlich abgestimmt worden. Auf Grundlage der Quell- und Zielverbindungen wurde ein Hauptfußwegenetz definiert, das anschließend kartographisch aufgearbeitet wurde (vgl. Kap. 2 Hauptfußwegeverbindungen)

Abbildung 2: Vorgehensweise bei der Erstellung des Fußwegeverkehrskonzeptes



Quelle: Planersocietät

Im Anschluss daran fand die Bestandsaufnahme der festgesetzten Hauptwegerouten statt, die mit Hilfe schriftlicher und fotografischer Dokumentation vor Ort festgehalten wurde. Dabei wurden sowohl die Bestandsinfrastruktur (z. B. Art der Führung, Querungen, Bushaltestellen, Geschwindigkeitsniveau) als auch festgestellte Mängel (z. B. fehlende Barrierefreiheit, Engstellen, mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit) festgehalten, die daran anknüpfend in Karten dargestellt worden sind.

Basierend auf den festgestellten Mängeln wurden Handlungsfelder (z. B. Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität) definiert, denen wiederum die verschiedenen Mängelkategorien zugeordnet wurden. Zudem sind dort die Standards der Fußverkehrsplanung dargestellt. Aus der Mangelanalyse wurden anschließend ortsbezogene Maßnahmenvorschläge abgeleitet. Neben einer detaillierten Darstellung in Tabellenform wurden sie darüber hinaus in den Kartenwerken verortet.

Abbildung 3: Diskussion an einer Stellwand



Quelle: Planersocietät

Eine besondere Bedeutung bei dem Erarbeitungsprozess wurde der Beteiligung von Interessensverbänden, der Politik sowie der Bürgerschaft beigemessen. Dazu wurden die Bürgerinnen und Bürger sowie die verschiedenen Akteursgruppen und Vereine ganz bewusst frühzeitig eingebunden. Als tägliche Nutzerinnen und Nutzer erwiesen sie sich als lokale Experten des Stadt- raumes, die wichtige Hinweise und Erfahrungen im Aufzeigen von Mängeln und der Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen einbringen konnten.

So fand parallel zum Erarbeitungsprozess im Februar 2020 ein Workshop mit Personen aus der Politik, Interessensvertretungen und -verbänden sowie

Mitarbeitenden der Stadtverwaltung statt. Anhand von ausgearbeiteten Routen, die in den anschließenden Planungsspaziergängen begangen und erörtert wurden, wurde an Stellwänden über Stärken und Schwächen sowie ersten Maßnahmenvorschläge diskutiert (vgl. Abbildung 3). Dabei wurden u. a. die Lichtsignalanlagen-Schaltung an der Bundesstraße, Konflikte mit dem ruhenden Verkehr an der Rathausstraße sowie mangelhafte Oberflächen und Gehwegbreiten in einigen Bereichen der Innenstadt angemerkt.

Ein weiteres Beteiligungsformat stellten die beiden Planungsspaziergänge in Schwerte dar. Dazu wurden im Vorfeld gemeinsam mit der Stadtverwaltung zwei Routen entwickelt, die einen Teil der im Fußwegeverkehrskonzept untersuchten Hauptwegeverbindungen aufgreifen. Zusammen mit interessierten

Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertreterinnen und Vertretern von Interessenverbänden, der Politik sowie der Stadtverwaltung wurden diese im August 2020 durchgeführt. Ziel war es dabei, sich Problemstellen und Konfliktpunkte, aber auch positive Beispiele vor Ort anzuschauen und über diese in „lockerer Vernunft“ zu diskutieren (vgl. Abbildung 4).

Inhaltliche Schwerpunkte bildeten dabei vor allem Querungsanlagen, Schulwegemobilität sowie die Aufenthaltsqualität an Straßen und Plätzen.

Abbildung 5: Stellwanddiskussion beim Abschluss-Workshop



Quelle: Planersocietät

## Anhang I.

Die gesammelten Ergebnisse aus den Erarbeitungsprozessen des Fußwegeverkehrskonzepts wurden anschließend dokumentiert, ausgewertet und in diesem Endbericht festgehalten.

Abbildung 4: Diskussion von Problemstellen vor Ort



Quelle: Planersocietät

Im Rahmen eines Abschluss-Workshops im Oktober 2020 wurden erste erarbeitete Maßnahmenvorschläge und Handlungsfelder aus dem Fußwegeverkehrskonzept vorgestellt. Zusammen mit Interessenvertretungen und -verbänden, Politik und Mitarbeitenden der Stadtverwaltung wurde im Anschluss über die Maßnahmen diskutiert. So bestand die Möglichkeit, letzte Anregungen für die Maßnahmenentwicklung und den Abschlussbericht einzubringen (vgl. Abbildung 5).

Die Protokolle zu den Beteiligungsformaten sowie die fotodokumentierten Diskussionsbeiträge an den Stellwänden befinden sich im

## 2 Die Bedeutung des Fußverkehrs

Durch die Klimapolitik gewinnt auch die Nahmobilität in ganz Deutschland eine stärkere Bedeutung. Zudem rücken Gesundheits- und Bewegungsförderung, Lärm- und Schadstoffreduktion sowie die soziale Gemeinschaft weiter in den Vordergrund. Die Belebung öffentlicher Räume, Aufenthalts- und Lebensqualität in den Städten und die Wiederentdeckung des Quartiers sind Handlungsfelder, die eng mit dem Zufußgehen verbunden sind.

Das Zufußgehen ist die ursprünglichste Art der Fortbewegung. Jeder Weg – egal ob mit dem Fahrrad, ÖV oder dem Auto – beginnt und endet immer mit einem Schritt zu Fuß (vgl. BMLFUW /bmvit 2015: 5). Neben der unverzichtbaren verkehrsübergreifenden Verknüpfungsfunktion, stehen besonders die eigenständige Mobilität aller Bevölkerungsgruppen sowie die einleitend genannten positiven Eigenschaften des Zufußgehens im Vordergrund der Fußverkehrsplanung. Unter Einbezug der aktuellen Handlungsfelder der Verkehrsplanung werden sowohl die individuellen Bedürfnisse jedes Zufußgehenden als auch die gesellschaftlichen Bedürfnisse berücksichtigt. Das Zufußgehen ist ressourcenschonend und emissionsfrei und kann zusätzlich zur Gesundheitsförderung (und damit zur Entlastung des Gesundheitswesens) beitragen. Zudem ist das Zufußgehen im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen nutzbar. Darüber hinaus kann es den innerstädtischen Einzelhandel fördern und der Entstehung von Angsträumen entgegenwirken und so auch den sozialen Zusammenhalt stärken.

Das Zufußgehen beschränkt sich jedoch nicht nur auf das Gehen selbst, sondern bezieht die Umgebung mit ein und macht damit die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar wie bei keiner anderen Verkehrsart (vgl. NWSTGB 1998: 7). Vor allem im Hinblick auf den demografischen Wandel werden Orte der Immobilität<sup>1</sup> an Bedeutung gewinnen, da die Attraktivität von Innenstädten und Ortskernen im Wesentlichen durch den Fußverkehr bestimmt wird. Durch den Fußverkehr belebte, öffentliche Räume, die zum Flanieren, Interagieren und Verweilen einladen, erhöhen die Lebensqualität der Bewohnenden und fördern eine gesunde Fortbewegungsart.

Die Stärkung des Fußverkehrs ist in integrierten, lokalen Konzepten auszuarbeiten. Hier gilt es, die unterschiedlichen Nutzungsinteressen herauszustellen und unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen aller Zufußgehenden abzuwägen. Neben den zentralen Innenstadtbereichen, die eine überörtliche Bedeutung darstellen, gilt es auch die Nutzungsinteressen außerhalb des Kerngebietes, insbesondere auf Relationen zum Zentrum, zu berücksichtigen. Um den Fußverkehr zu fördern, kommt daher der attraktiven Gestaltung von durchgängigen Fußwegeverbindungen im Alltag eine hohe Bedeutung zu.

---

<sup>1</sup> Hierrunter sind vor allem regelmäßige und nicht-kommerzielle Sitz- und Ruhemöglichkeiten zu verstehen, die den verschiedenen Ansprüchen der Nutzenden entsprechen.

### Die Bedeutung des Fußverkehrs in Schwerte

Rund 20 % der Einwohnerinnen und Einwohner Schwertes verteilen sich auf den Kernbereich des Stadtgebiets. Damit leben fast 10 000 Personen im Untersuchungsbereich des Siedlungsschwerpunktes (vgl. Junker + Kruse 2014: 18). Die Innenstadt kennzeichnet sich durch eine ausgeprägte Einzelhandelsstruktur mit einer Fußgängerzone und der direkten Anbindung zur Kulturstätte „Rohrmeisterei“ und zum Hauptbahnhof sowie Freizeitwegen zur Ruhr aus. Die topografischen Gegebenheiten sind überwiegend flach.

Der Innenstadtbereich ist von einem  $\frac{3}{4}$  Ring umschlossen, der sich aus der Beckestraße, der Karl-Gerharts-Straße und der Bethunestraße (L 236) zusammensetzt. Neben diesen Hauptverbindungsstraßen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind auch die Hagener Straße sowie die Ostenstraße von größerer Bedeutung für den Kfz-Verkehr, um in den Kernbereich Schwertes zu gelangen. Die Hauptverbindungen für den MIV stellen gleichzeitig eine Barriere für den Fußverkehr dar und erschweren die durchgängige attraktive und sichere Fußwegeverbindung zur Fußgängerzone, zum Hauptbahnhof und auch an die Ruhr. Dies wird besonders an den Querungsstellen zur Fußgängerzone und zum Marktplatz deutlich. Das Auto zeigt sich als Hauptverkehrsmittel auch im städtischen Erscheinungsbild in Schwerte. Vorhandene Gehwege erscheinen in vielen Fällen als Restflächen, die bei einer Planung des Straßenquerschnitts von innen (Straßen für den MIV) nach außen (Fuß- und Radverkehrsanlagen) übriggeblieben sind. Zukunftsweisend ist eine Aufteilung des Straßenraums von außen nach innen anzustreben, um den schwächeren Verkehrsteilnehmenden Sicherheit und Komfort zu bieten und diesen zu fördern. Neben dem fließenden Kfz-Verkehr prägt auch der ruhende Kfz-Verkehr das Stadtbild und ruft Nutzungskonflikte zwischen Autofahrenden und Zufußgehenden hervor.

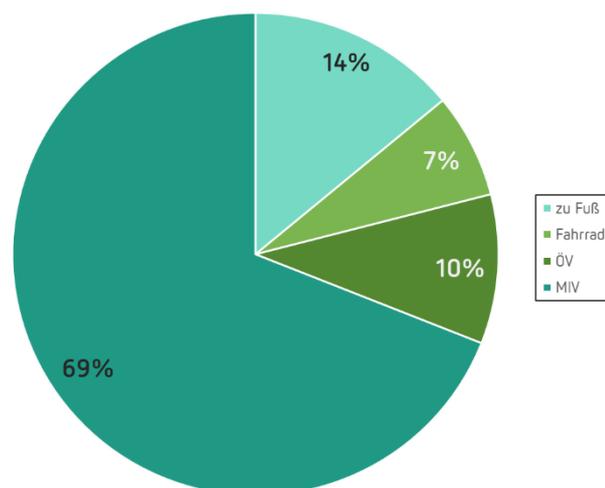
Im Vergleich zu Nordrhein-Westfalen mit einem Anteil von 22 % des Fußverkehrs im Landesdurchschnitt (vgl. infas / DLR 2019) werden in der Stadt Schwerte verhältnismäßig wenige Wege zu Fuß zurückgelegt (14 %, vgl. Abbildung 6).

Der Anteil der Autofahrenden befindet sich in Schwerte dagegen bei 69 %, was den landesweiten MIV-Anteil von 57 % deutlich übertrifft. Mit einem Anteil von 10 % liegt der Öffentliche Verkehr (ÖV) in Schwerte hingegen im Durchschnitt.

Gemäß der Mobilitätsbefragung des Kreises Unna lässt sich herausstellen, dass die Wege zu den Haltestellen des ÖVs bereits größtenteils (93%) zu Fuß zurückgelegt werden (vgl. Abbildung 7).

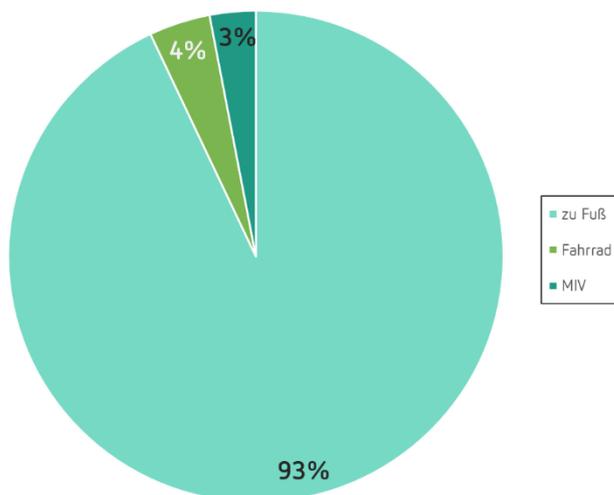
Auch jede Fahrt mit dem Auto beginnt häufig mit einem Fußweg.

Abbildung 6: Anteil der Wege in Schwerte nach Verkehrsmittel



Quelle: Kreis Unna 2014, eigene Darstellung

Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl zu ÖV-Haltestellen



Quelle: Kreis Unna 2014, eigene Darstellung

Schwerte hat - der Mobilitätsbefragung des Kreises Unna nach - im Fußverkehrsanteil noch Ausbaupotenziale. Gerade vor dem Hintergrund der kompakten Stadtstruktur sowie der vielen kurzen Wege innerhalb des Stadtgebietes. So ist beispielsweise die Fußgängerzone vom Hauptbahnhof in ca. 6 Gehminuten (500 m) zu erreichen und die Ruhr von der Innenstadt in ca. 12 Minuten (1 km).

Wegeverbindungen, die durch Barrieren (z.B. Bordsteinkanten, hohe Verkehrsbelastung) unterbrochen sind, Einschränkungen in der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität scheinen die Attraktivität des Zufußgehens in Schwerte einzuschränken. Um den Fußverkehr in

der Stadt zu fördern, wurden bereits einige Maßnahmen vorgenommen. Beispielhaft sei hier die Lichtinstallation sowie der fußgängerfreundliche Umbau der Bahnhofstraße anzuführen. Für eine weitere Förderung gilt es die Fußwege und Querungsstellen sicher, attraktiv und auch durchgehend zu gestalten. Dieses gilt es primär für die definierten Hauptwegeverbindungen umzusetzen. Nebenverbindungen, gilt es aber ebenfalls sukzessive barrierefrei und mit einem Fokus auf den Fußverkehr aus- bzw. umzubauen.

Neben dem Alltags-Fußverkehr, der sich größtenteils aus den Bewohnenden sowie Berufstätigen in der Stadt Schwerte zusammensetzt, besuchen auch auswärtige Einkaufs- und Freizeitbesuchende Schwerte und sind innerhalb der Innenstadt zu Fuß unterwegs. Besonders für nicht-ortskundige Personen ist eine direkte und zielführende Wegweisung entlang sicherer Verkehrswege sowie eine hohe Aufenthaltsqualität ausschlaggebend für die Attraktivität der Stadt.

## 3 Hauptfußwegeverbindungen

Eine wesentliche Aufgabe der Erarbeitung des Fußwegeverkehrskonzeptes umfasst die Definition und Ausarbeitung von Hauptfußwegeverbindungen. Die Routen bilden das Rückgrat des Konzeptes, auf deren Grundlage die Bestandsaufnahme und -bewertung durchgeführt wurden.

### Herleitung der Hauptfußwegeverbindungen

Zur Herleitung der Hauptfußwegeverbindungen wurden zunächst wichtige Quellen und Ziele des Fußverkehrs in der Schwelter Innenstadt verortet und kartografisch zusammengestellt. Als wichtige Quellen sind vor allem die Wohnquartiere anzusehen. Die Ziele sind hingegen vielfältiger und richten sich nach dem Zweck des Weges. Häufig wird diesbezüglich zwischen den Wegezwecken Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit, Begleitung und Erledigungen unterschieden. Je nach Betrachtung (Hin- oder Rückweg) sowie Ablauf der Wegekette sind dies Quellen oder Ziele des Fußverkehrs.

**Erster Schritt – wichtige Quellen und Ziele im Fußverkehr:** Die für den Fußverkehr relevanten Quellen und Ziele in der Innenstadt wurden gesammelt und auf einer Kartengrundlage verortet. Für Schwerte haben sich folgende wichtige Quell- und Zielorte herausgestellt:

- Bildungseinrichtungen (Grundschulen, Realschulen, Gymnasien)
- Kultur- & Veranstaltungseinrichtungen (Rohrmeisterei)
- Einrichtungen für Familie & Soziales (Kindergärten)
- Behörden (Rathaus I, Rathaus II (Am Stadtpark))
- Gesundheitseinrichtungen (Krankenhäuser)
- Kirchliche und religiöse Einrichtungen (Friedhöfe)
- Natur- & Freizeitplätze (Ruhr)
- Sport- & Spielplätze (Schwimmbad, Sportplatz)
- Versorgungseinrichtungen (Nahversorgung, Markt)
- Mobilitätsrelevante Orte (Bahnhof, Parkdeck)

**Zweiter Schritt – Definition von Hauptfußwegeverbindungen:** Auf den Quellen und Zielen basierend, hat sich bereits ein grobes Liniennetz ergeben. Dieses stellt die Hauptwegebeziehungen der Schwelter dar. Anschließend wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung die detaillierte Festlegung der Hauptfußwegeverbindung erarbeitet. Als Grundlage dessen diente das vorhandene Wege- und Straßennetz sowie bereits wichtige bestehende infrastrukturelle Gegebenheiten für den Fußverkehr, auf denen aufgebaut werden kann.

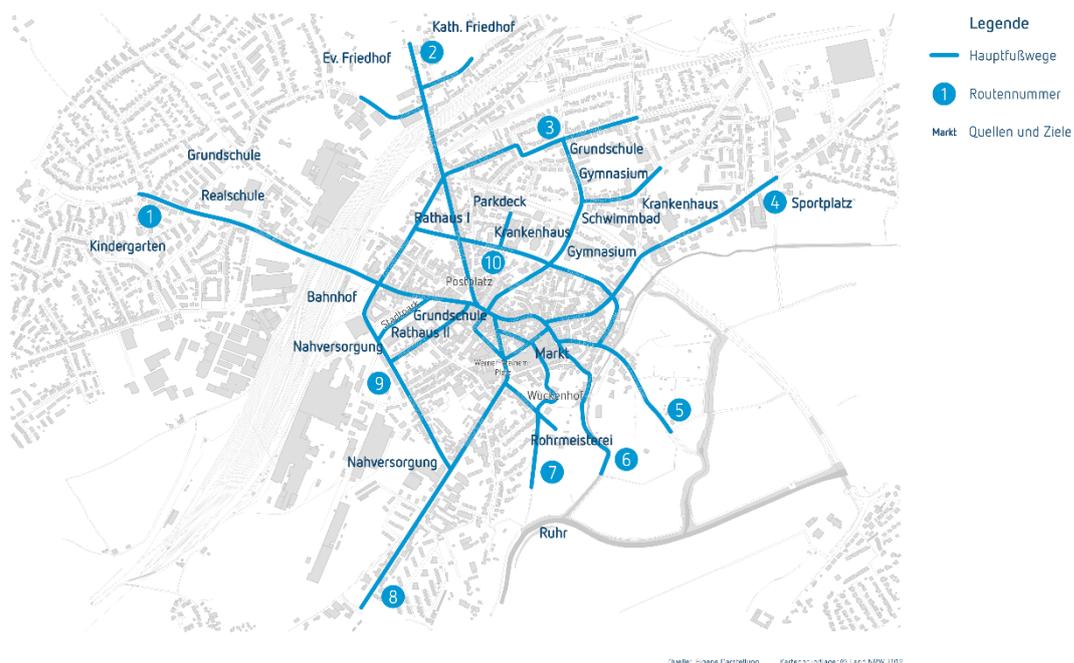
Auf den Hauptfußwegeverbindungen kann sowohl auf längeren Abschnitten als auch auf Teilstücken aufgrund von einzelnen Zielen und direkten Wegeverbindungen von einer erhöhten Nachfrage seitens der Zufußgehenden ausgegangen werden. Dass diese Hauptfußwegeverbindungen nicht der Wegwahl jedes einzelnen Zufußgehenden entspricht ist selbstverständlich, da diese in höchstem Maße individuell ist und durch verschiedene Faktoren beeinflusst wird. Hierbei sind vor allem subjektive Kriterien, wie schlechte oder gute Erfahrungen und gefestigte Gewohnheiten zu nennen. Aber auch persönliche Einschränkungen nehmen Einfluss auf die individuelle Wegwahl.

Dennoch ist die Festlegung von Hauptverbindungen bedeutend, um diese primär zu stärken und auszubauen.

### Verlauf der Hauptfußwegeverbindungen

Neben Hauptfußwegeverbindungen, die radial in die Innenstadt hineinführen, sind durch die Verbindung wichtiger Ziele und Quellen ebenfalls tangentielle Wegeverbindungen entstanden, die um die Innenstadt herumführen. Insgesamt wurden damit 10 Hauptfußwegeverbindungen definiert. Während einige auf eigenständig geführten Wegen abseits des Kfz-Verkehrs verlaufen, werden andere straßenbegleitend an Hauptverkehrsstraßen oder untergeordneten Straßen geführt (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Verlauf der Hauptfußwegeverbindungen



Quelle: Planersocietät

Die 10 Hauptfußwegeverbindungen weisen gänzlich unterschiedliche Wegelängen auf und bemesen sich zusammen auf eine Gesamtlänge von rund 12 Kilometern im Schwerter Innenstadtbereich. In der nachfolgenden Tabelle 1 sind die Hauptfußwegeverbindungen samt Verlauf und Streckenlänge aufgelistet.

Tabelle 1: Verlauf der Hauptfußwegeverbindungen

Hauptrou- tennr.	Hauptrou- ten- name	Verlauf (Straßen und Plätze)	Strecken- länge (in km)
1	Bahnhofs-Route	Holzener Weg, Bahnhofstraße, Postplatz, Hü- singstraße	1,4
2	Rathaus-Route	Hörder Straße, Rathausstraße, Postplatz	1,5
3	Schul-Route	Nordwall, Wittekindstraße, Ostberger Straße	1,0
4	Osten-Route	Ostenstraße, Schützenstraße	0,9
5	Reiche-des-Was- sers-Route	Brückstraße, Im Reiche des Wassers	0,6
6	Mühlenstrang- Route	Marktplatz, Kötterbachstraße, Mühlenstraße, Mühlenstrang	0,7
7	Rohrmeisterei- Route	Wuckenhof, Westenhof, Südwall, Ruhrstraße, Fuß- & Radweg zur Ruhr	0,9
8	Hagener-Route	Hagener Straße, Westwall, Friedensstraße, Teichstraße, Mährstraße	1,8
9	Westring-Route	Graf-Adolf-Straße, Robert-Koch-Straße, Karl- Gerharts-Straße, Bahnhofplatz, Beckestraße, Stadtpark, Eintrachtstraße	2,5
10	Alleen-Route	Hastingsallee, Goethestraße, Schillerstraße, Nordwall, Hellpothstraße	1,0

Gesamtlänge der untersuchten Hauptfußwegeverbindungen

12,3

## 4 Bestandsaufnahme und Mängelanalyse

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und Mängelanalyse wurden in einem ersten Schritt Vor-Ort-Begehungen durch Mitarbeitende des Gutachterbüros durchgeführt, die sich an den vorher definierten Haupttrouten orientieren. Auf Grundlage eines Erhebungsbogens wurde der Bestand zusätzlich durch eine Fotodokumentation erfasst und kartiert. Neben der Erhebung der Führungsform sind so beispielsweise das Geschwindigkeitsniveau, vorhandene Bushaltestellen, Querungsanlagen, ruhender Verkehr oder auch Infrastrukturelemente wie Sitz- und Spielgeräte sowie die Beschilderung erfasst worden. Einen Eindruck und Überblick der Bandbreite der erhobenen Infrastruktur aus den Vor-Ort-Begehungen verschafft die nachfolgende Collage (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9: Eindrücke aus der Bestandsaufnahme

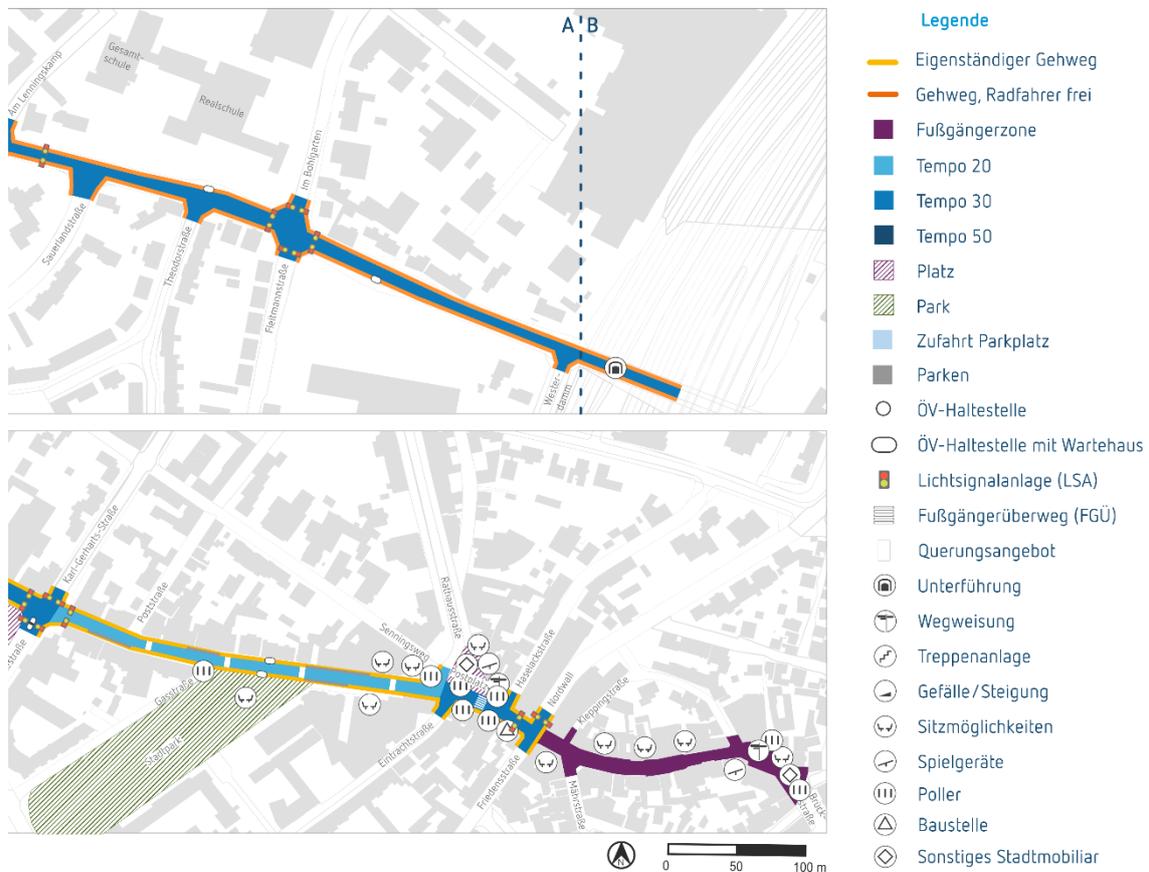


Quelle: Planersocietät

Im Anschluss an die Erhebungen wurden die abgestimmten Haupttrouten detailliert nach ihrem Bestand analysiert und kartografisch aufbereitet. Um die Übersicht zu gewährleisten, werden die Bestands- und Mängelkarten getrennt voneinander und routenbezogen dargestellt. Die Bestandskarten zeigen den Zustand der Fußwege und dessen Ausstattung während der Analysebegehungen. Die Infrastruktur wird farblich, zum Beispiel ein eigenständig geführtes Gehweg in Gelb, sowie durch Symbole, zum Beispiel Sitzmöglichkeiten durch ein Banksymbol, dargestellt (vgl. Abbildung 10). Abschnitte, die zur Zeit der Erhebung auf Grund von Baustellen nicht beurteilt werden konnten, werden mit einem Baustellensymbol gekennzeichnet. Die Karten sind in entsprechender Auflösung im Anhang III zu finden.

Da die Bestandskarten durch ihre Darstellung bereits eine ausreichende Aussagekraft besitzen, werden sie an dieser Stelle nicht näher erläutert. Vielmehr wird Fokus auf die Mängelanalyse gelegt, mit dem Ziel der Mängelbeseitigung und folglich der Schaffung eines attraktiven Fußwegesetzes in Schwerte.

Abbildung 10: Ausschnitt der Bestandsdarstellung der Bahnhofs-Route



Quelle: Planersocietät

Auf Grundlage der Vor-Ort-Begehungen wurden die festgestellten Mängel kartiert und fotodokumentiert. Die Bandbreite reicht dabei von fehlender Barrierefreiheit über mangelhafte Querungsanlagen bis hin zu Unebenheiten in der Oberflächenbeschaffenheit. Eine bildliche Übersicht ist in Abbildung 11 zu sehen.

Die durch das Gutachterbüro erhobenen Mängel wurden anschließend mit den Anmerkungen aus dem 1. Workshop sowie den beiden Planungsspaziergängen abgeglichen und zusammengefasst. So konnte sichergestellt werden, dass sich die Mängelanalyse möglichst umfassend darstellt und die Belange unterschiedlicher Zielgruppen Berücksichtigung finden. Zudem stellen besonders die Beiträge der Schwerner Bevölkerung vor Ort eine wichtige Grundlage zu täglichen Verkehrsgeschehnissen, die in Momentaufnahmen der gutachterlichen Begehungen oftmals nicht festgestellt werden können.

Abbildung 11: Eindrücke aus der Mängelanalyse

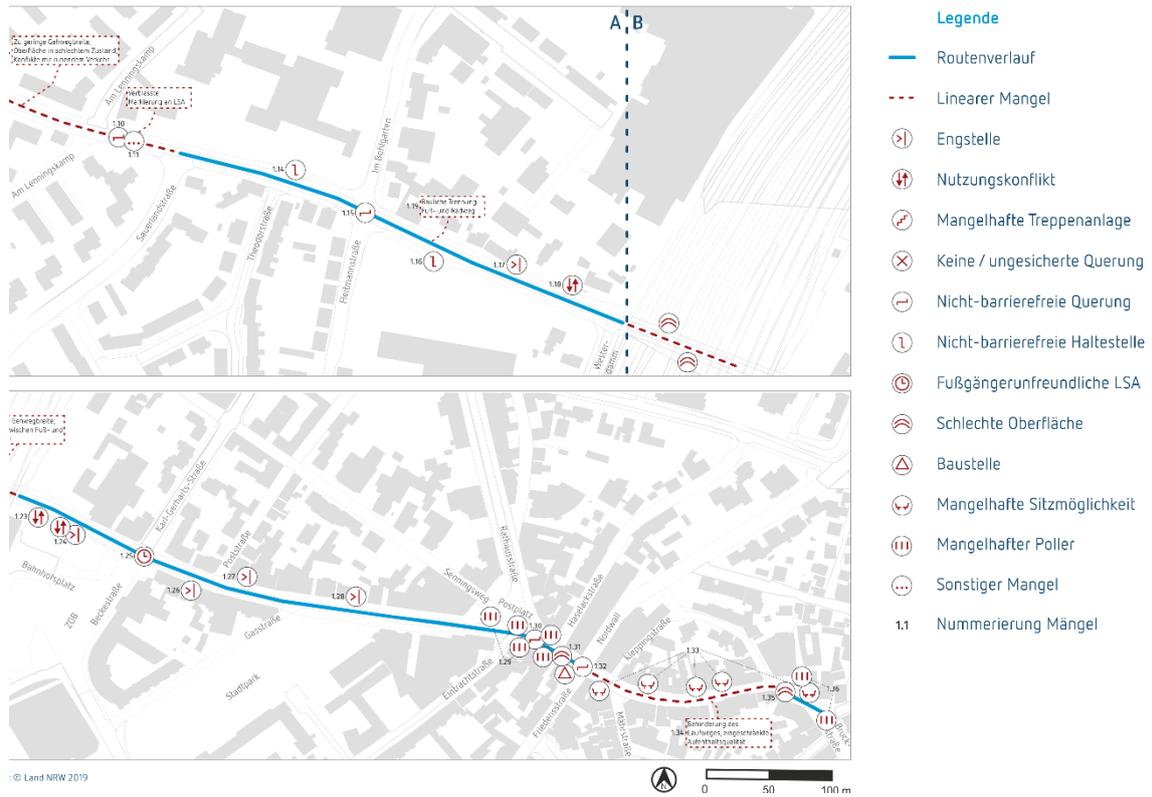


Quelle: Planersocietät

In einem weiteren Schritt wurden die erfassten Mängel entlang der definierten Hauptfußwegeverbindungen nach Handlungsfeldern unterschieden. Dies ermöglicht eine kategorische Maßnahmenkonzeption, die an die Mängelanalyse anknüpft. Da einige Mängel vermehrt im Stadtgebiet auftreten, werden sie in der Maßnahmenkonzeption zusammenfassend erläutert und entsprechende Handlungsempfehlungen bereitgestellt. Sowohl den Mängelkarten im Anhang III, als auch der Maßnahmentabelle im Anhang II ist eine detaillierte Auflistung jedes einzelnen aufgenommenen Mangels zu entnehmen. Die Maßnahmentabelle wird mit Nutzungshinweisen in Kapitel 5 näher erläutert.

Auf den Mängelkarten werden der Routenverlauf sowie die unterschiedlichen festgestellten Mängel anhand einer entsprechenden Symbolik dargestellt, die sich in den einzelnen Handlungsfeldern widerspiegeln. Ein Mangel, der sich auf einen größeren Abschnitt bezieht oder der auf dem Streckenabschnitt wiederholt auftritt, wird linear anhand einer gestrichelten roten Linie dargestellt (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12: Ausschnitt der Mängeldarstellung der Bahnhofs-Route



Quelle: Planersocietät

## 5 Maßnahmenkonzeption

Die Maßnahmenkonzeption bildet das Kernstück des Fußwegeverkehrskonzeptes und die Voraussetzung für die sich daran anschließende Umsetzung. Sie leitet sich aus der Mängelanalyse und den Ergebnissen der Workshops sowie der Planungsspaziergänge ab. Die Maßnahmenkonzeption setzt sich aus einzelnen investiven Maßnahmenempfehlungen, explizit auf die jeweiligen Hauptfußwegeverbindungen bezogen sowie aus allgemeinen Hinweisen zur Fußverkehrsförderung zusammen. Falls notwendig und sinnvoll sind einzelne Maßnahmen miteinander zu kombinieren bzw. bei der Umsetzung gegenseitig zu berücksichtigen. Ebenso werden Interimsvorschläge angeboten, die teilweise eine kostengünstigere oder schnellere Umsetzung ermöglichen und als temporäre Maßnahmen anzuwenden sind, bis die langfristige Maßnahmenumsetzung zu verwirklichen ist. Der Umsetzungshorizont soll als Unterstützung des Arbeitsprogramms hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung dienen. Aufgrund der hohen Anzahl an Maßnahmen ist von der Verwaltung anhand der Priorisierung abzuwägen, welche Maßnahmen im Rahmen der finanziellen und personellen Kapazitäten umzusetzen sind. Verzögerungen können sich zudem bei abweichender Zuständigkeit ergeben. So liegt sie in einigen Straßenräumen nicht bei der Kommune, sondern bei den Straßenbaulastträgern Straßen NRW und dem Kreis Unna.

### 5.1 Maßnahmentabelle

Die Maßnahmenempfehlungen sind in einer Maßnahmentabelle aufgeführt, die dem Anhang beigefügt ist (vgl. Anhang II). Sie ist folgendermaßen gegliedert: Neben der Angabe der Routennummer beinhaltet die Maßnahmentabelle eine Maßnahmennummer, die sich in den Karten der Mängelanalyse wiederfindet. Darüber hinaus wird der jeweilige Straßenname samt Abschnitt sowie Straßenseite (stadtein-/auswärts) festgehalten. Neben einer Beschreibung des Mangels liegt dieser fotodokumentiert in der Tabelle vor. Der Maßnahmenvorschlag schließt sich daran an.

Ergänzt wird die Maßnahmentabelle durch Hinweise zur Priorität sowie des Umsetzungshorizonts. Zur besseren Zuordnung der Maßnahmen zu den Handlungsfeldern wurden diese in einer eigenen Kategorie festgehalten, um allgemeine Hinweise zu den Themen nochmal nachlesen zu können (vgl. Abbildung 13: Ausschnitt und Aufbau der Maßnahmentabelle).

Die Hinweise zu einzelnen Inhalten werden nachfolgend hinsichtlich ihrer Kategorisierung aufgelistet und kurz erläutert, um ein besseres Verständnis für die Einteilung zu erhalten. Dies betrifft die Indikatoren Priorität, Umsetzungshorizont und Kostenschätzung.

### Priorität

- Hoch: Maßnahmenempfehlungen, die der Verkehrssicherheit dienen und/oder eine sehr deutliche Verbesserung der Fußgängersituation erwarten lassen
- Mittel: Maßnahmenempfehlungen, die eine deutliche Verbesserung erwarten lassen
- Gering: Maßnahmenempfehlungen, die in erster Linie der Komfortverbesserung dienen

### Umsetzungshorizont (gekoppelt an Planungs- und Verwaltungsaufwand)

- Kurzfristig: bis 5 Jahre
- Mittelfristig: bis 10 Jahre
- Langfristig: über 10 Jahre

Abbildung 13: Ausschnitt und Aufbau der Maßnahmentabelle

Route	Maßnahmen-nummer	Straße/ Abschnitt	Richtung/ Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmen-empfehlung	Interims/ Alternativ-maßnahme	Anmerkung	Handlungs-feld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
1	1.31	Hüsingstraße (Höhe Hausnr. 1 und 30)	stadtein-/auswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Neuerfüllung der Fugen	Neuerlegung des Pflasters		Barrierefreiheit	mittel	x		
1	1.32	Hüsingstraße/ Friedensstraße/ Nordwall (Knotenpunkt)	stadtein-/auswärts	Lichtsignalanlage nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Taster, Akustik, Bord, taktiles Leitsystem)			Querungen, Barrierefreiheit	hoch		x	
1	1.33	Hüsingstraße (Fußgängerzone)	stadtein-/auswärts	Sitzbänke nicht barrierefrei		Ersatz durch barrierefreie Bänke (Rücken- und Armlehne)			Barrierefreiheit	mittel		x	
1	1.34	Hüsingstraße (Fußgängerzone)	stadtein-/auswärts	Behinderung des Laufweges durch Radbügel und Aufsteller		Versetzen der Radbügel und Aufsteller in den Seitenbereich			Barrierefreiheit	hoch	x		
1	1.35	Hüsingstraße (Höhe Hausnr. 3)	stadtein-/auswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Neuerlegung des Kleinpflasters mit verfüllten Fugen			Barrierefreiheit	mittel		x	
1	1.36	Cava-die-Tirreni-Platz	stadtein-/auswärts	Poller nicht barrierefrei		Entfernen der Poller und Ketten	Ausstattung mit Reflektoren, Ersatz durch Poller mit Pflanzenkübel		Barrierefreiheit	mittel		x	

Quelle: Planersocietät

## 6 Handlungsfelder

Der öffentliche Raum ist immer ein Ort des Aufenthalts und der Begegnung sowie der Fortbewegung. Der Zufußgehende verbindet diese Funktionen miteinander und nimmt dabei die Umgebung unmittelbar wahr. Daher sind die Gestaltung der Umgebung, des städtischen Raumes und die Dimensionierung der Fußverkehrsinfrastruktur von großer Bedeutung. Fast alle Menschen gehen zu Fuß, daher sollte die Infrastruktur den Anforderungen der verschiedenen Zufußgehenden entsprechen. Auf den ersten Blick ist der Anspruch des einzelnen Zufußgehenden deutlich geringer, als der anderer Verkehrsteilnehmer, da er am wenigsten Platz benötigt und ohne Fahrzeug sehr flexibel ist. Durch die höhere Verletzbarkeit der Zufußgehenden sind allerdings auch die Anforderungen an eine sichere Gestaltung der Fußverkehrssicherheit höher. Außerdem stellen die verschiedenen Bedürfnisse von Menschen mit Einschränkungen eine Herausforderung dar. Hinzu kommt, dass auch der Durchschnitts-Zufußgehende, sobald er Einkäufe nach Hause trägt oder ein Kind begleitet, ganz unterschiedliche Bedürfnisse entwickelt. Hinzukommt, dass Menschen verschiedener Altersgruppen unterschiedliche Anliegen haben, da zum Beispiel ältere Menschen eine Sitzbank zum Ausruhen benötigen und das Zufußgehen für Kinder attraktiver wird, wenn es Spielgeräte entlang des Schulwegs gibt.

Neben den speziellen Anforderungen, auf die im Folgenden näher eingegangen wird, ist zu betonen, dass es vor allem wichtig ist, eine intuitiv erschließbare Wegeführung mit möglichst wenigen Umwegen und Hindernissen zur Verfügung zu stellen, die sich in einem guten Zustand befindet und gepflegt wird. Dies ist besonders hinsichtlich sensibler Personengruppen wie Seniorinnen und Senioren, Kindern, mobilitätseingeschränkten Menschen oder Sehbehinderten zu beachten. Diese Personengruppen leiden besonders unter mangelhafter Fußverkehrsinfrastruktur und werden dadurch teilweise in ihrer selbstständigen Mobilität als Teil gesellschaftlichen Teilhabe eingeschränkt. Wege, die nicht intuitiv erschlossen werden können, gilt es entsprechend zu kennzeichnen. Dies gilt auch in Hinblick auf Hindernisse (z.B. Treppen, steile Rampen), die für bestimmte Personengruppen unüberwindbar sind. In diesem Fall sind Alternativen anzubieten oder ggf. zu schaffen um Umwege zu vermeiden.

Die Handlungsfelder greifen übergeordnet wichtige Themen im Fußverkehr auf und sollen aufzeigen, welche Inhalte und Standards in der Fußverkehrsplanung zu berücksichtigen sind. Die einzelnen herausgearbeiteten Mängelpunkte sind verschiedenen Handlungsfeldern zugeordnet, bei denen es einer Verbesserung bedarf. Dabei ist anzumerken, dass nicht alle Maßnahmen trennscharf behandelt werden können und auch nicht sollten, da es sich um Querschnittsthemen handelt. Das Zusammenspiel verschiedener Handlungsfelder bietet oftmals ein größeres Potenzial in der Fußwegeverbesserung, als die einzelne Betrachtung. Anmerkungen dazu befinden sich in den jeweiligen Handlungsfeldern.

Aufgrund der Bandbreite an Themen konnten die einzelnen Inhalte 6 Handlungsfeldern zugeordnet werden, die hier aufgelistet sind:

- Gehwegbreite
- Querungen
- Barrierefreiheit

- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsgüte
- Wegweisung und Informationstafeln

Die FGSV veröffentlichte im Jahr 2002 die aktuelle Fassung der „Empfehlungen für Fußgängeranlagen“ (EFA). In diesem Grundlagenwerk werden auf Basis der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse Empfehlungen für die Gestaltung einer sicheren Fußverkehrsinfrastruktur gegeben. Weitere Standardwerke sind die Richtlinien für Fußgängerüberwege (R-FGÜ 2001) oder Lichtsignalanlagen (RiLSA 2010). Sie bilden die Basis für die nachfolgend aufgeführten Standards im Fußverkehr.

Für die Attraktivität des Zufußgehens spielen insbesondere die Qualität der Fußwege, bestehende Barrieren (z. B. Treppenanlagen, Angsträume, starke Topographie) oder stärkende Infrastrukturelemente (Bänke, ausreichende Gehwegbreiten, kurze Wege) eine wichtige Rolle. Auch die Aufenthaltsorte im Straßenraum und deren Qualität entscheiden, ob mehr oder weniger Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Nachfolgend werden die einzelnen Handlungsfelder samt ihren Kategorien ausgeführt.

## 6.1 Handlungsfeld Gehwegbreite



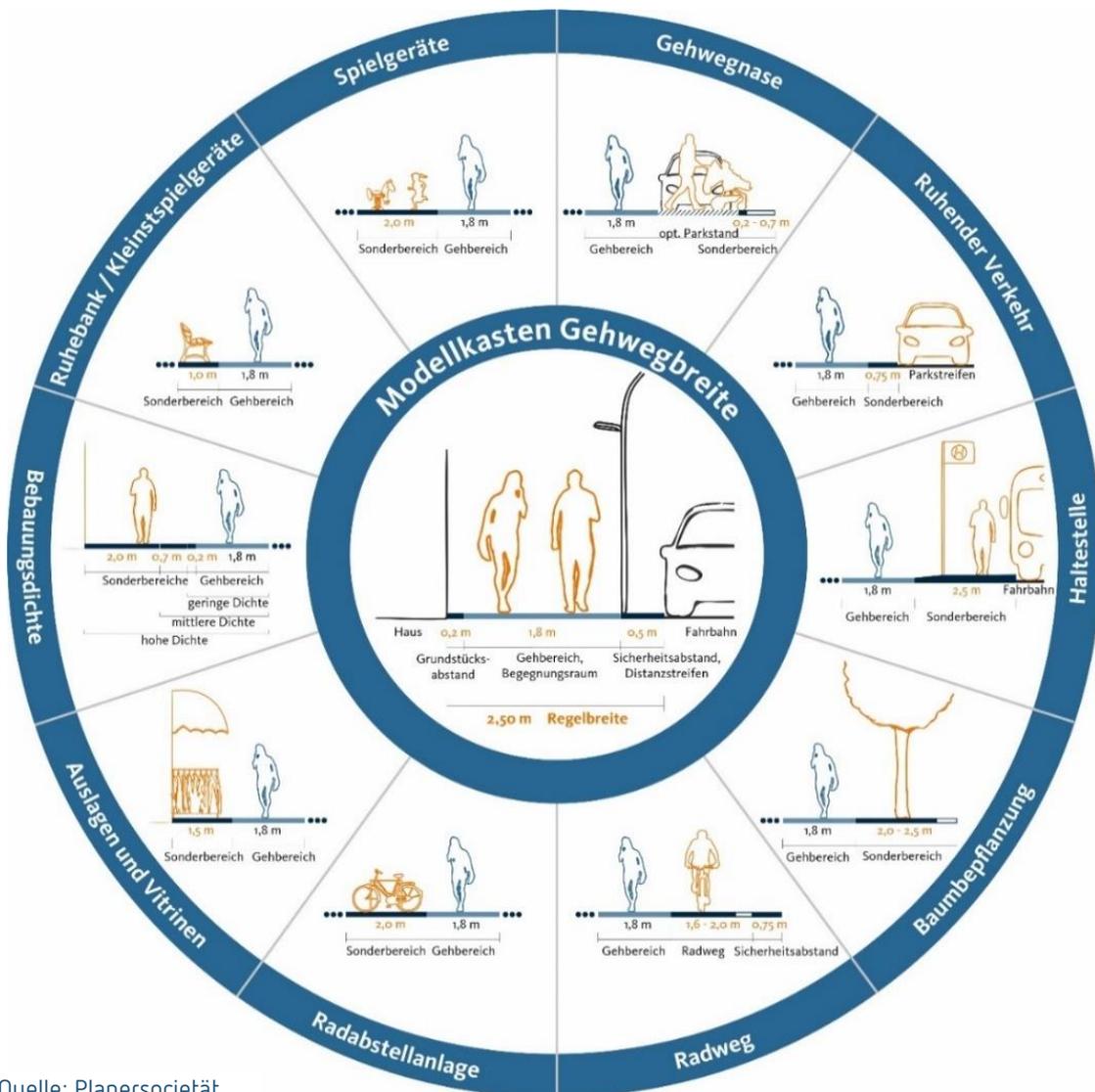
### Gehwegbreite

Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Breiten von Gehwegen. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden Kraftfahrzeugen oder anderen Hindernissen, bspw. Geschäftsauslagen, zusätzlich eingeengt. Eine uneingeschränkte Verkehrsqualität von Zufußgehenden, auch mit Kinderwagen oder als Rollstuhlfahrender, sollte möglich sein. Dies gilt auch für den Begegnungsfall. Ist eine bauliche Aufweitung von Gehwegen nicht möglich, ist die Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Dies muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich.

Abbildung 14 gilt dabei als Vorlage zur Dimensionierung von Gehwegbreiten mit verschiedenen Anbauten und Erweiterungen. Als Grundlage für die erforderliche Gehwegbreite wird der Regelfall (Wohnstraße mit geschlossener Bebauung) angenommen. So sollen sich zwei Zufußgehende begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden, woraus eine Seitenraumbreite von 2,50 m resultiert. Eine nutzbare Mindestbreite als Bewegungsraum zweier sich begegnender Zufußgehender liegt demnach bei mindestens 1,80 m. Eine Mindestbreite insofern, da die verschiedenen Zielgruppen im Fußverkehr einen unterschiedlichen Raumbedarf haben. So benötigen Rollstuhlfahrende oder Personen mit Rollator mehr Platz in Form der nutzbaren Gehwegbreite, um sich begegnen zu können. Für gemeinsam geführte Wege von Fuß- und Radverkehr wird hingegen eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 2,50 m veranschlagt. Hinzu kommt ein Abstand von 0,2 m zur Hauswand, bei niedrigen Einfriedungen kann dieser in Ausnahmefällen entfallen. Zur Fahrbahnseite ist ein Sicherheitsabstand

von 0,5 m einzurichten, der bei geringem Schwerlastverkehrsaufkommen auch mit 0,3 m angelegt werden kann. Bei einer hohen Fußgängerfrequenz, Bebauungsdichte oder Geschäftsnutzung empfiehlt sich eine Gehgasse von über 2,50 m. Dieser Raum bezieht sich jedoch rein auf den fließenden Fußverkehr. Für vertikale Elemente wie Laternenmaste, Baumscheiben, Verkaufsauslagen oder Sitzgelegenheiten im Seitenraum sind Zusatzbreiten zu veranschlagen, die auf die Regelbreite zu addieren sind (vgl. EFA 2002: 16).

Abbildung 14: Modellkasten Gehwegbreite



Quelle: Planersocietät

Die Dimensionierung von Gehwegen sollte sich an den oben beschriebenen Regelbreiten orientieren und angestrebt werden, in der Realität weicht die Gehwegbreite jedoch häufig davon ab. So auch in Schwerte, wo die Straßenraumbreite in vielen Fällen eine ausreichende Dimensionierung nicht zulässt und in Konflikt mit anderen Nutzungen wie beispielsweise Stellplätzen im öffentlichen Raum, Radverkehrsanlagen, Baumscheiben oder Geschäftsauslagen steht. In diesem Fall sind die verschiedenen Nutzungen und Belange der einzelnen Verkehrsarten miteinander abzuwägen, um Kompromisse hinsichtlich der Aufteilung des Straßenraums zu finden. In der Neu- und Überplanung von Straßen sollte die Devise „von außen nach innen“ Berücksichtigung finden, wonach

zuerst Anlagen des Fuß- und Radverkehrsverkehrs zu bemaßen sind, bevor die Fahrbahnbreite betrachtet wird. Die Varianz der unterschiedlichen Gehwegbreiten in Schwerte zeigen die Fotos des Nordwalls (rechts) und der Hüsingstraße (links) (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Beispielhafte Darstellung unterschiedlicher Gehwegbreiten in Schwerte



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

### Engstellen

Engstellen für Zufußgehende treten aus unterschiedlichen Gründen vielfach auf. Das Zufußgehen wird attraktiver, wenn die Gehgasse nicht erst gesucht werden muss und konfliktfrei an anderen Zufußgehenden vorbeigegangen werden kann. Aufgenommen wurden Situationen, in denen die nutzbare Gehwegbreite durch Hindernisse oder Barrieren eingeengt werden. Solche Einschränkungen können durch schlecht positionierte Straßenschilder, Stadtmobiliar, Baumscheiben bzw. Beete oder Stellplätze im öffentlichen Raum erzeugt werden. Überdies treten aufgrund von Verkaufs-/Kundenstoppfern, Geschäftsauslagen oder Bestuhlung Engstellen auf, die ein komfortables Gehen einschränken. Auch in Schwerte lassen sich eine Vielzahl von Stellen ausfindig machen, an denen die Gehgasse Behinderungen aufweist. Sei es durch einen auf den Straßenraum ragenden Hausstein oder durch Straßenschilder oder installierte Mülleimer (vgl. Abbildung 16).

Abbildung 16: Beispielhafte Darstellung von Engstellen auf Gehwegen in Schwerte



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

Wenn möglich, sollten behindernde Elemente versetzt werden, um eine Einschränkung und Gefährdung auf der Gehgasse zu unterbinden. Eine durchgängige Begehbarkeit des Gehweges sollte angestrebt werden. Ist dies nicht möglich oder gewünscht, sollte eine Aufweitung bzw. Verschwenkung des Gehweges in Betracht gezogen werden. Dazu ist in der Regel eine Fahrbahnverengung notwendig, die durch den Wegfall von möglichen Stellplätzen oder eine Verengung der Fahrgasse einhergeht (vgl. Abbildung 17). Kann keine der vorgeschlagenen Lösungsmöglichkeiten angewendet werden, sollte der Gegenstand im Seitenraum zumindest abmarkiert und mit Reflektoren ausgestattet werden, um ihn auch für sehingeschränkte Personen möglichst erkennbar zu machen.

Abbildung 17: Verengung der Fahrbahn durch vorgezogenen Seitenraum an Engstelle in Bonn



Quelle: Google Maps

## 6.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit



### Bordsteinabsenkungen

Das niveaugleiche Queren von Straßen stellt ein wichtiges Element für eine barrierefreie Infrastruktur dar. Durch die unterschiedlichen Bedürfnisse von Sehbehinderten und Mobilitätseingeschränkten empfiehlt es sich bei vorhandenem Platz Borde in zwei differenzierten Höhen (Nullabsenkung und Hochbord) anzulegen. Die Nullabsenkung ist für Rollstuhlfahrende und Personen mit Rollator eine wichtige Voraussetzung zum einfachen Queren. Hingegen ist für sehbehinderte Menschen ein Hochbord von 6 cm von Bedeutung, da sie so aufgrund des Höhenunterschieds die Fahrbahn taktil wahrnehmen können und daher wissen, wann sie den Gehweg verlassen.

Abbildung 18: Differenzierte Bordhöhe an einer Querung in Schwerte



Quelle: Planersocietät

von

Die Absenkung der Bordhöhe auf 3 cm stellt einen Kompromiss dar, wenn bei beengten Verhältnissen nicht ausreichend Platz zur Verfügung steht. An einigen Einmündungen im Schwerter Innenstadtbereich sind Borde auf 3 cm abgesenkt worden (vgl. DIN 32984 2011: 25 ff.). Vereinzelt sind Querungsanlagen bereits durch differenzierte Bordhöhen barrierefrei ausgestattet (vgl.

Abbildung 18). Eine weitere Fokussierung ist hier anzustreben. Der Umbau sollte systematisch angegangen werden und kann mit anderen baulichen Arbeiten kombiniert werden.

### Bodenindikatoren

Ein taktiles Leitsystem dient der Orientierung für sehingeschränkte Personen und ist daher ein wichtiger Baustein der Barrierefreiheit. In der Regel sollte sich dieses farblich (hell/dunkel) vom Gehweg abheben, um damit die visuelle Erkennbarkeit zu verbessern. Mithilfe eines Langstocks tragen Bodenindikatoren entscheidend zur Orientierung für sehingeschränkte Personen im Raum bei und ermöglichen so häufig eine weitgehende Selbstständigkeit und soziale Teilhabe. Aber auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit sind taktile Elemente von besonderer Bedeutung.

So können mithilfe von taktilen Elementen Querungsanlagen frühzeitig erkannt werden. Eine Unterscheidung zwischen gesicherten und ungesicherten Querungen ist zudem möglich. Zur Differenzierung sind gesicherte Querungen (z.B. LSA, FGÜ) daher mit einem Auffindungsstreifen, einem

Abbildung 19: Ungesicherte Querung mit Bodenindikatoren in der Bahnhofstraße



Quelle: Planersocietät

Richtungsfeld und an der Nullabsenkung mit einem Sperrfeld zu versehen. Ungesicherte Querungen (z.B. Querungshilfe) sollten neben einem Aufmerksamkeitsfeld ein Richtungsfeld haben und an der Nullabsenkung mit einem Sperrfeld ausgestattet sein (vgl. DIN 32984 2011: 15 f.).

Vor allem im Bahnhofsumfeld und in der Bahnhofstraße finden Bodenindikatoren in Schwerte bereits ihren Einsatz (vgl. Abbildung 19). Sukzessive ist der Ausbau auf andere Straßenzüge auszuweiten und sollte bei Umbauten oder Neuplanungen stets Berücksichtigung finden.

### Treppen- und Rampenanlagen

Rampen- und Treppenanlage werden zur Überwindung von Höhenunterschieden und Geländesprüngen eingesetzt. Die beiden Anlagen sollten idealerweise in Kombination auftreten, damit für alle Nutzende ein geeignetes Angebot besteht. Treppenanlagen sind oftmals schnelle Verbindungen oder Abkürzungen für Zufußgehende. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Menschen mit Kinderwagen oder Gepäck stellen diese hingegen Barrieren dar. Grundsätzlich ist die Instandhaltung bei Treppenanlagen von besonderer Bedeutung und wurde angemerkt, wenn der unzureichende Unterhaltungszustand die Sicherheit gefährdet oder davon auszugehen ist, dass die Nutzung für bestimmte Personengruppen eingeschränkt wird. Treppen in sich sind keine barrierefreien vertikalen Anbindungen. Auf beiden Seiten sollten doppelte Handläufe angebracht werden, die über die erste und letzte Stufe hinausgeführt werden. Die Stufenkanten sollten sich zudem farblich von den Stufen abheben. Wie eine Umgestaltung unter Berücksichtigung der Hinweise zur barrierearmen Gestaltung aussehen kann, ist in der Abbildung 20 anhand der Treppenanlage an der Karl-Gerharts-Straße zu sehen. Die erhobenen Treppenanlagen in Schwerte erfüllen in der Regel nicht die aufgezeigten Standards und sind daher umzurüsten.

Können Rampen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht errichtet werden, sollte der Einsatz von anderen technischen Hilfsmitteln wie zum Beispiel Aufzügen in Betracht gezogen werden.

Abbildung 20: Treppenanlage in der Grünanlage an der Karl-Gerharts-Straße ohne (links) und mit barrierefreier Gestaltung (rechts)



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

(vgl. FGSV 2006: 93). Der Steigungswinkel bei Rampen sollte den Wert von 6 % nicht über längere Streckenabschnitte übersteigen. Bei Steigungsstrecken, die weiter als 6 Meter zu befahren sind, sollte ein Zwischenpodest eingerichtet werden. Steigungsstrecken sind im besten Fall mit Handläufen zu begleiten. Als Mindestbreite sollte für Rampen eine begehbare Breite von 1,20 m errichtet werden. Rampen und Treppen sind mit rutschhemmenden Oberflächen zu errichten. Die Rampe sollte nicht gekrümmt oder verschwenkt sein, sondern eine gerade Fahrspur einhalten. Dies erhöht die Verkehrssicherheit. Auch bei Treppenanlagen gilt es auf Einbauten für die sichere und komfortable Nutzung zu achten. Auf längeren Treppenanlagen sollte nach 15 bis 18 Stufen ein Podest das Ausruhen ermöglichen, ohne im Laufweg für andere Zufußgehende zu stehen. Dazu sollten Podeste errichtet werden, die mindestens 1,35 m tief sind (vgl. FGSV 2006: 93).

Gegebenenfalls und abhängig vom Umfeld sollte unter dem Aspekt der sozialen Sicherheit neben der Straßenbeleuchtung eine zusätzliche Ausleuchtung der Treppen- und Rampenanlage erfolgen, da aufgrund des Niveauunterschieds besondere Rahmenbedingungen vorherrschen.

### Bushaltestellen

Der ÖV dient den Menschen zur motorisierten Fortbewegung, besonders für Strecken, die fußläufig nicht erreichbar sind. Auch Personen, die kein Auto besitzen oder körperlich eingeschränkt sind, sind oftmals auf den Bus angewiesen. ÖV-Haltestellen stellen daher eine wichtige intermodale Schnittstelle zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Fußverkehr dar. Um diese für alle Personen nutzbar zu machen und das Warten attraktiv und sicher zu gestalten, müssen diese auch entsprechend ausgestattet werden. Bushaltestellen sollten ebenfalls barrierefrei ausgestattet sein. Dieses gesellschaftspolitische Ziel ist im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nach § 8 Abs. 3 PBefG festgeschrieben und sieht vor, dass die Nahverkehrspläne der Kommunen und Kreise die Belange mobilitätseingeschränkter Personen in besonderer Weise berücksichtigen. So soll im ÖV bis zum Jahr 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden. Dazu gehört neben einem

spurgeführten Hochbord von mind. 18 cm, das einen niveaugleichen Einstieg in das Fahrzeug ermöglicht, die Ausstattung mit taktilen Leitelementen (Auffindestreifen, Begleistreifen).

Neben den bereits beschriebenen taktilen Leitelementen zum Auffinden der Haltestelle sowie zum Finden des Einstiegs des Busses, ist auch die sonstige Ausstattung von großer Bedeutung. Fahrgastunterstände, Abfallbehälter, Sitzmöglichkeiten und die Anzeige der Fahrzeiten dienen nicht nur einer Personengruppe. Sie tragen zur Sauberkeit an den Haltestellen bei, dienen als Wind- und Regenschutz und schaffen eine attraktive Wartezeit mit den wichtigsten Informationen zum Haltewunsch. Ein Fahrgastunterstand sollte dabei möglichst durchsichtig gestaltet werden, um keine „versteckten“ Räume zu erschaffen, sondern diese öffentlich zu halten. Um einen Kontrast zu schaffen und somit das Vorhandensein der Glasscheibe hervorzuheben, ist diese mit kontrastreichen Streifen zu versehen. Die Markierungen sollten auf unterschiedlichen Höhen im Sichtfeld von Personen angebracht werden. Gemäß des Leitfadens 2012 für Barrierefreiheit im Straßenraum, sollten diese etwa in der Höhe von 1,30-1,50 m sowie 0,40-0,50 m angebracht werden. Die Sitzmöglichkeiten sind in entsprechender Höhe und mit Armlehnen anzubringen. Die Abfallbehälter halten den Wartebereich sauber. In Schwerte lassen sich mehrere Haltestellen ausfindig machen, die lediglich durch ihre Bushaltestellen-Steile mit entsprechender Beschilderung auf sich aufmerksam machen (vgl. Abbildung 21).

Abbildung 21: Fehlende Ausstattung der Bushaltestelle Hastingsallee



Quelle: Planersocietät

Abbildung 22: Barrierefreie Bushaltestelle an der Bahnhofstraße



Quelle: Planersocietät

In Schwerte werden bereits sukzessive die Bushaltestellen umgestaltet. Sowohl die Haltestellen des Busbahnhofes am Schwerter Bahnhof als auch die Bushaltestellen auf der Bahnhofstraße sind neben den Grundelementen des barrierefreien Ausbaus zusätzlich mit einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet (vgl. Abbildung 22). Die DFI zeigt digital z. B. an, in wie vielen Minuten der nächste Bus mit entsprechendem Ziel ankommt oder ob sich dieser verspätet. Eine solche FIS-Säule ist vor allem dort einzusetzen, wo ein erhöhtes Fahrgastaufkommen besteht. Der Ausbau der Haltestellen wird durch das Verkehrsministerium NRW gefördert.

Darüber hinaus ist es wichtig, dass die Bushaltestellen eine ausreichende Aufstellmöglichkeit vorweisen, um Konflikte mit dem fließenden Fußverkehr oder anderen Verkehrsteilnehmenden zu verhindern. Sie sollte im Bestand Maße von 1,50 – 2,40 m haben, bei der Neueinrichtung von Bushaltestellen sind Flächen von mehr als 2,50 m vorzuhalten, um mobilitätseingeschränkten

Personen möglichst das Ein- und Aussteigen zu vereinfachen. Neben einer Längsneigung von maximal 6 % ist ebenfalls die Querneigung bei höchstens 2 % zu halten.

### Oberflächenbeschaffenheit

Flächige Schäden in der Oberfläche von Gehwegen sowie starke Aufbrüche des Oberflächenmaterials oder andere Unebenheiten mindern die Attraktivität und den Fluss beim Gehen. Besonders für körperlich eingeschränkte Personen kann eine mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit ein hohes Sicherheitsrisiko darstellen. Im Schwerter Stadtgebiet wurden an verschiedenen Stellen defizitäre Oberflächenbeläge auf den Gehwegen festgestellt und dokumentiert (vgl. Abbildung 23). Die Verortung der einzelnen Mängel lassen sich durch die Maßnahmentabelle sowie den Mängelkarten im Anhang II und III nachvollziehen.

Abbildung 23: Beispielhafte Darstellung unterschiedlicher Oberflächenmängel in Schwerte



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

Eine hohe Qualität der Gehwegoberfläche ist für Zufußgehende sicherzustellen, um ein komfortables und gefahrloses Vorankommen zu gewähren. Daher ist besonders auf den Haupttrouten der Oberflächenbelag sukzessive auszubessern. Betonierte oder asphaltierte Gehwege, die durch Wurzeln oder Frostschäden aufgebrochen wurden, gilt es durch eine ebene Oberfläche auszugleichen. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass in den meisten Fällen ein Auffüllen von Rissen und Löchern nicht ausreicht, sondern zukunftsweisend eine komplett neue Oberfläche geschaffen werden muss. Gepflasterte Wege fallen häufig durch hervorstehende Steine oder große Fugen zwischen den Steinen auf, die zu Stolperkanten führen. Hier gilt es das Pflaster neu zu verlegen und auf eine geeignete Bettung sowie geeignetes Fugenmaterial zu achten. Teilweise kann auch darauf zurückgegriffen werden, grobes Pflaster abzuschleifen, um den historischen Charakter beizubehalten (vgl. Abbildung 24, links) oder Teile der gepflasterten Fläche durch barrierearme Platten auszutauschen (vgl. Abbildung 24, rechts), die gleichzeitig als Leitlinien dienen können.

Abbildung 24: Beispiel einer Querungsoption mit abgeschliffenem Pflaster (links), Beispiel von barrierefreien Leitplatten zwischen Kopfsteinpflaster (rechts)



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

In Bezug auf die Barrierefreiheit ist für eine geeignete Oberflächenbeschaffenheit auch auf taktile Leitelemente an neuralgischen Punkten zu achten (vgl. Kapitel 6.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit: Bodenindikatoren). Problematisch ist auch eine starke Querneigung der Gehwege, da dies besonders mit einer Gehhilfe oder einem Rollstuhl das Gehen bzw. die Fortbewegung erschwert und ein Abkommen vom Gehweg auf die Fahrbahn begünstigt. Eine Querneigung von 3% darf gemäß RASt (FGSV 2006) in keinem Fall überschritten werden. Ebenfalls zu berücksichtigen ist die Wiederherstellung der Oberflächen nach Baustellenarbeiten. Eine sorgfältige Bauabnahme sowie die Aufklärung der beteiligten Mitarbeitenden kann Asphaltflicken vermeiden. Wenn ein hoher Standard der Oberfläche bereits vorhanden war, sollte dieser wiederhergestellt werden. Andernfalls bietet der Eingriff in einen Gehweg auch die Chance, die Oberfläche in einen besseren Zustand zu bringen. Neben der Sicherheits- und Komfortfrage ist auch die Gestaltung der Oberfläche ein Indikator für den Gesamteindruck der Straße und der Aufenthaltsqualität.

### Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten dienen zum Verweilen und Ausruhen, können gleichzeitig aber auch Orte der Begegnung und Kommunikation bilden. Bei mobilitätseingeschränkten oder älteren Personen können sich durch regelmäßige Ausruhmöglichkeiten die Aktionsradien vergrößern. Ausgestaltung und Lage der Sitzgelegenheiten haben dabei großen Einfluss auf die Akzeptanz und Nutzbarkeit. Standorte sind so zu wählen, dass es bei starker Sonnenstrahlung Sitzmöglichkeiten sowohl im Sonnen- als auch im Schattenbereich gibt. Eine optisch kontrastreiche Gestaltung und ertastbarkeit mit dem Langstock fördert die Auffindbarkeit von Sitzgelegenheiten auch für

Abbildung 25: Sitzgelegenheiten mit fehlenden Rücken- und Armlehnen in der Hüsingstraße



Quelle: Planersocietät

sehbehinderte Menschen. Es sollte darüber hinaus sichergestellt werden, dass die Zuwegung so gestaltet ist, dass sie auch für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar ist. Ein Verzicht auf wassergebundene Oberflächen ist hier zu empfehlen. Stattdessen kann eine Asphaltierung oder Pflasterung die gewünschte Zugänglichkeit herstellen. Bänke und Stühle sollten in Ausgestaltung und Größe an unterschiedliche Bedürfnisse angepasst werden: für Kinder und kleinwüchsige Menschen in max. 30 cm Höhe, für Personen mit Hüftbeschwerden sind Höhen über 45 cm ratsam. Darüber hinaus sollte eine ausreichend große (mind. 1,5 x 1,5 m), stufenlos zugängliche Bewegungs-/Ruhefläche neben der Sitzgelegenheit (z. B. zum Abstellen von Kinderwagen) vorgehalten werden. Die Ausstattung der Sitzgelegenheiten sollte eine Rückenlehne (Öffnungswinkel zwischen Sitzfläche und Rückenlehne sollte zwischen 95° und 100° betragen) und Armlehnen beinhalten. Bei der Ergänzung durch einen Tisch sollte die Nutzbarkeit hergestellt werden, indem dieser zumindest in einem ausreichend breiten Abschnitt unterfahrbar ist oder eine Seite des Tisches von Bänken oder Stühlen freigehalten wird. Die Maximalhöhe der Tischplatte beträgt 80 cm.

In Schwerte besteht in der Innenstadt ein relativ breites Angebot an Sitzgelegenheiten, die jedoch hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung in der Regel Defizite aufweisen durch das Fehlen von Rücken- und/oder Armlehnen oder eine barrierefreie Zuwegung (vgl. Abbildung 26, links).

Abbildung 26: Zuwegung der Sitzgelegenheiten im Stadtpark im Bestand (links) und visualisiert mit gepflasterter Zuwegung(rechts)



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

## Reflektoren

Als ergänzendes Mittel zur Herstellung einer barrierearmen Umgebung eignen sich Reflektoren. Sie sollten immer dann Anwendung finden, wenn sich im Bereich der Gehgasse Hindernisse oder Behinderungen befinden oder hineinragen, die auch nach hinreichender Prüfung nicht versetzt werden können. Dies können zum Beispiel Laternenmasten oder Poller sein, die sich nicht ausreichend visuell von der Umgebung absetzen und damit von sehingeschränkten Personen zu spät wahrgenommen werden. Es sollte dabei auf kontrastreiche und gängige Farben zurückgegriffen werden (rot-weiß, vgl. Abbildung 27). Als relativ günstiges Instrument lassen sich so Gegenstände im Bestand ausstatten.

Infrastrukturelemente in der Gehbahn sind in Schwerte bisher nicht mit Reflektoren versehen. Hier besteht nach einer hinreichenden Prüfung der Versetzung des Gegenstands im Raum die Aufgabe, sie durch die Ausstattung mit Reflektoren kenntlich zu machen (vgl. Abbildung 28).

Abbildung 27: Beispielhafte Ausstattung von Poller mit Reflektoren in Nürnberg



Quelle: Planersocietät

Abbildung 28: Fehlende Reflektoren an Infrastrukturelementen am Postplatz



Quelle: Planersocietät

## 6.3 Handlungsfeld Verkehrssicherheit



### Nutzungskonflikte

Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten oder unterschiedlichen Nutzungen entstehen häufig dann, wenn der zur Verfügung stehende (Straßen-)Raum nicht ausreichend dimensioniert ist und sich Nutzungen daher räumlich überlappen. Nutzungskonflikte können beispielsweise zwischen dem Fuß- und Radverkehr auftreten. Aber auch ruhender Verkehr oder Geschäftsauslagen können zu Konflikten führen. Um Nutzungskonflikte zu umgehen oder möglichst gering zu halten, ist eine hinreichende Dimensionierung, gemessen an den Flächenbedarfen der einzelnen Nutzungsarten, vorzunehmen. Sollte dies aufgrund des begrenzt zur Verfügung stehenden Raumes nicht gänzlich möglich sein, sind Einschränkungen notwendig. Dies kann beispielsweise ein Entfall oder Neuordnung von Pkw-Stellplätzen oder aber auch eine geänderte Führung des Fuß- und Radverkehrs sein. Im Falle einer Nutzungsabwägung sind die Belange des Fußverkehrs besonders in den Fokus zu rücken. Sind verschiedene Nutzungen auf einem engen Raum untergebracht, so ist es notwendig, durch Markierungen oder Hinweisschilder aufmerksam zu machen, um mögliche Konflikte gering zu halten.

In Schwerte finden sich neben Nutzungskonflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr, wie beispielsweise an der Bahnunterführung auf der Bahnhofstraße (vgl. Abbildung 29), vor allem Konflikte zwischen Zufußgehenden und dem ruhenden Kfz-Verkehr. Bedingt ist dies häufig durch zu geringe Gehwegbreiten, so dass die nutzbare Gehwegbreite beim Längsparken durch den Sicherheitstrennstreifen zu den Stellplätzen oder beim Senkrechtparken durch Fahrzeugüberhang eingeschränkt wird (vgl. Abbildung 30). Aber auch Geschäftsauslagen oder Kundenstopper teilen sich mit dem Fußverkehr häufig eine Fläche und führen zu Behinderungen.

Abbildung 29: Nutzungskonflikt zwischen Fuß- und Radverkehr an der Bahnunterführung



Quelle: Planersocietät

Abbildung 30: Einschränkung der Gehwegbreite durch Fahrzeugüberhang



Quelle: Planersocietät

### Gefahrenstellen

Gefahrenstellen entstehen überall dort, wo die Verkehrssicherheit lückenhaft ist. Es kann sich dabei um eine konkrete Unfallhäufungsstelle handeln oder aber auch um eine potentielle Gefahr. Hervorgerufen werden kann dies beispielsweise bei Querungsanlagen mit fehlender freier Sichtachse. Aber auch erhöhte Geschwindigkeiten oder gravierende Mängel in der Oberfläche können eine Gefahr darstellen. Generell wird zwischen dauerhaften sowie temporären, situativen Gefahrenstellen unterschieden. Während dauerhafte Gefahrenstellen immer vorhanden sind, können temporäre, situative Gefahrenstellen zeitlich begrenzt sein oder nur bei bestimmten Rahmenbedingungen auftauchen (z. B. Baustellen). Das können Schulzeiten oder auch bestimmte Wetterverhältnisse sein. Gefahrenstellen sollten mit höchster Priorität angegangen werden. Lässt sich eine bestimmte Gefahrenstelle nicht kurzfristig beheben, so sollte auf diese vorübergehend durch Beschilderung oder Markierungen aufmerksam gemacht werden.

Dauerhafte Gefahrenstellen sind in Schwerte eher selten zu finden und kurzfristig auszubessern, wie zum Beispiel die Absicherung des Hangs auf dem Ruhrweg (vgl. Abbildung 31). Deutlich häufiger sind dagegen situative Gefahrenstellen zu beobachten, die beispielsweise durch widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge im Kurvenbereich entstehen und damit die Sicht auf Rollstuhlfahrende oder Kinder verdecken (vgl. Abbildung 32). Überhöhte Geschwindigkeiten stellen vor allem für Kinder auf dem Schulweg eine Gefährdung dar.

Abbildung 31: Gefahrenstelle durch Böschung an der Ruhr



Quelle: Planersocietät

Abbildung 32: Simulation einer eingeschränkten Sichtachse

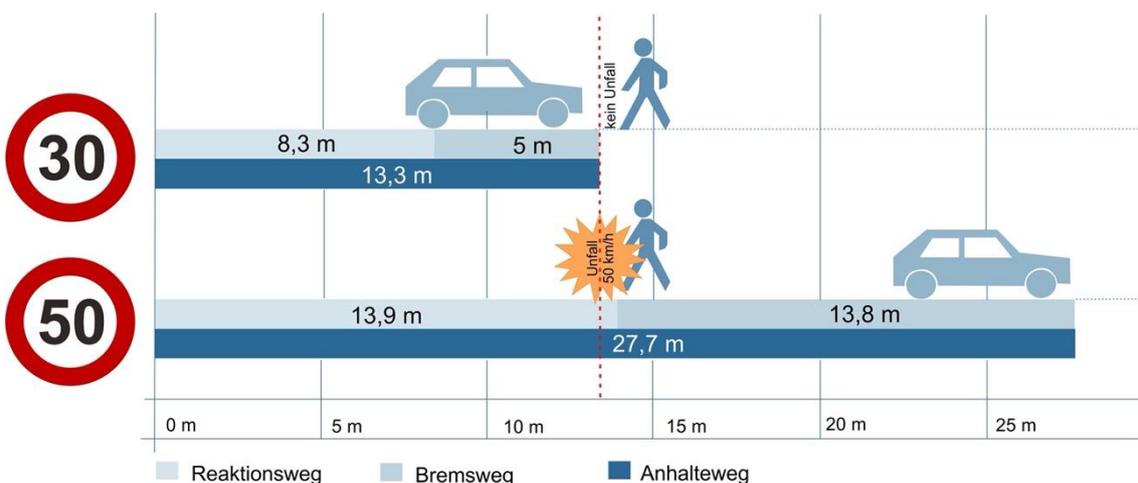


Quelle: Planersocietät

### Geschwindigkeit

Das Geschwindigkeitsniveau hat einen entscheidenden Anteil an der Verkehrssicherheit Zufußgehender. Nicht nur das subjektive Sicherheitsgefühl steht in Abhängigkeit der angeordneten und gefahrenen Geschwindigkeit. Umfragen zeigen, dass der MIV aufgrund seiner Geschwindigkeit und Lärmbelastung die Attraktivität des zu Fuß Gehens stark einschränkt. Damit gehört die Geschwindigkeit zu den häufigsten Gründen, weshalb Menschen sich nicht zu Fuß fortbewegen. Eine reduzierte Geschwindigkeit trägt damit auch zur Aufenthaltsqualität und Attraktivität bei. Auch die objektive Sicherheit im Fußverkehr weist eine starke Korrelation mit dem Geschwindigkeitsniveau auf. Je höher das Tempo, desto größer ist der Anhalteweg, den ein Fahrzeug zurückzulegen hat. Vergleicht man Tempo 30 mit Tempo 50, so fällt auf, dass sich der Anhalteweg, der sich aus dem Reaktions- und Bremsweg zusammensetzt, mehr als verdoppelt (vgl. Abbildung 33). Die Unfallschwere nimmt daher deutlich zu. Zufußgehende verunglücken bei erhöhter Geschwindigkeit deutlich häufiger tödlich.

Abbildung 33: Auswirkungen eines reduzierten Geschwindigkeitsniveaus



Quelle: Planersocietät

Für eine angeordnete Geschwindigkeitsreduzierung ist die Straßenkategorie von Belang. Handelt es sich um eine Straße außerhalb des Vorfahrtsstraßennetzes, zum Beispiel in Wohngebieten, kann jederzeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung streckenbezogen oder auch in Zonen umgesetzt werden. Handelt es sich um eine Bundes-, Landes-, oder Kreisstraße, also eine Straße des überörtlichen Verkehrs, ist diese Beschränkung nur eingeschränkt möglich. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung stellt immer auch eine Einschränkung des Verkehrsflusses dar und darf nach § 45, (9) StVO nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. Eine Beschränkung ist nach § 45, (1a) StVO nur möglich in u.a. Bade- und heilklimatischen Kurorten, Luftkurorten, und in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten. Hier darf die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränkt oder verboten und der Verkehr darf umgeleitet werden, wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.

Seit 2016 ist zusätzlich die Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf innerörtlichen Straßen des überörtlichen Verkehrs gemäß § 45, (9) erleichtert worden. Auf Grund dessen können Beschränkungen im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern angeordnet werden, um schutzbedürftige Personengruppen zu schützen. Vor allem für Kinder ist ein reduziertes Geschwindigkeitsniveau ein wichtiger Baustein in der Schulwegmobilität. Geschwindigkeitsreduzierungen können auch auf Grund von Lärmbelästigung, Luftverunreinigung oder erhöhter Unfallzahlen angeordnet werden.

In Schwerte sind unterschiedliche Geschwindigkeitsniveaus festzustellen. Während auf den Ein- und Ausfallstraßen in der Regel Tempo 50 angeordnet ist, handelt es sich bei dem Großteil der Wohnstraßen um Tempo 30-Zonen. Eine Besonderheit stellt die Bahnhofstraße dar, auf der abschnittsweise eine Geschwindigkeits-Zone von 20 km/h eingerichtet ist (vgl. Abbildung 34). Dies trägt unmittelbar zur Aufenthaltsqualität bei und erhöht die Verkehrssicherheit beim Queren der Fahrbahn durch Zufußgehende. Vor den Schulen im Untersuchungsgebiet sind streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierungen vorzufinden (vgl. Abbildung 35), die ihren Beitrag zur Schulwegsicherheit leisten.

Abbildung 34: Tempo 20-Zone auf der Bahnhofstraße



Quelle: Planersocietät

Abbildung 35: Streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung



Quelle: Planersocietät

## Sichtbeziehungen

Gute Sichtbeziehungen sind die Voraussetzung für eine erhöhte Verkehrssicherheit. Dabei geht es zum einen darum, dass Zufußgehende einen freien Blick auf die Fahrbahn haben, um sicher queren zu können. Auf der anderen Seite ist es von Bedeutung, dass Zufußgehende von anderen Verkehrsteilnehmenden frühzeitig wahrgenommen werden, um beispielsweise ihre Geschwindigkeit oder ihr Fahrverhalten auf entsprechende Situationen anzupassen. Querungsanlagen sollten grundsätzlich über freie Sichtdreiecke verfügen. Von ihnen ist die Sicherheit des Querens abhängig. Durch vorgezogene Seitenräume (vgl. 6.4 Querungen: Vorgezogene Seitenräume ) kann zudem die Sichtbeziehung verbessert werden. Die Sicherstellung ausreichender Sichtbeziehungen sollte durch Halte- und Parkverbote, schraffierte Markierungen, Poller, Radbügel oder bauliche Maßnahmen hergestellt werden (vgl. Abbildung 36). Bei zugelassenen 50 km/h – und nicht vorhandenem vorgezogenen Seitenraum – sind 20 m anzustreben, die vor und hinter der Querung von ruhendem Verkehr freizuhalten sind. Auch Einbauten und Begrünungen können die Sichtbeziehungen negativ beeinflussen und sollten berücksichtigt werden.

In Schwerte sind die Sichtachsen an Querungsanlagen in der Regel frei von ruhendem Verkehr oder sichteinschränkenden Einbauten freigehalten. Probleme ergeben sich häufig bei widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen im Kurvenbereich (vgl. Abbildung 37), die durch die verschränkte Sicht eine Gefährdung darstellen. Vor allem Kinder, Rollstuhlfahrende oder kleine Menschen verschwinden schnell hinter den Fahrzeugen und werden beim Queren durch andere Verkehrsteilnehmende erst spät wahrgenommen. In solchen Fällen ist eine regelmäßige ordnungsrechtliche Kontrolle, besonders entlang von Schulwegen von Belang und kann Abhilfe verschaffen.

Abbildung 36: Schraffierte Markierungen im Kurvenbereich an der Brückstraße



Quelle: Planersocietät

Abbildung 37: Widerrechtlich abgestellter Pkw im Kurvenbereich



Quelle: Planersocietät

## Abbau von Umlaufsperrn

Umlaufsperrn oder Schutzgitter sind in Schwerte häufig noch im Bestand zu finden. Ihr Einsatz und ihre Funktion sind jedoch umstritten, da sie nur bedingt zur Verkehrssicherheit beitragen können. Auf der einen Seite können sie das Queren an gefährlichen Stellen unterbinden und so schützend wirken. Auf der anderen Seite können Kinder sie als Spielgerät missbrauchen, so dass ihre eigentlich schützende Wirkung konterkariert wird. Zudem stellen sie häufig eine Barriere für seh-

eingeschränkte Personen dar, besonders dann, wenn sie nicht ausreichend kontrastreich gestaltet sind. Aber auch in der Dunkelheit können diese übersehen werden. Aus diesem Grund ist der Einsatz von Umlaufsperrn im Bestand aber auch bei der Neueinrichtung anhand der Rahmenbedingungen vor Ort abzuwägen. Sie sollten nur dort eingerichtet werden, wo es aufgrund der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Sensible Räume können z. B. an Schulen oder im Kreuzungsbereich an vielbefahrenen Straßen sein. Sie sollten so angebracht werden, dass sie keine Barriere für Zufußgehende darstellen und sich farblich abheben (z.B. rot-weiß-Markierung), sodass sie auch visuell gut wahrnehmbar sind. Darüber hinaus sollten sie im Seitenstreifen angebracht werden und nicht in die Gehgasse hineinreichen, um Beeinträchtigungen zu verhindern.

Umlaufsperrn bzw. Schutzgitter werden in Schwerte vor allem an Gefahrenstellen im Kreuzungsbereich wie beispielweise an der Bethunestraße (vgl. Abbildung 38) oder an der Bushaltestelle vor der Albert-Schweitzer-Schule eingesetzt (vgl. Abbildung 39). Jedoch sind sie in der Regel nicht barrierearm gestaltet. Eine farbliche Kontrastierung fehlt genauso wie die Ausstattung mit Reflektoren (vgl. 6.2 Barrierefreiheit: Reflektoren). Hier empfiehlt sich an Stellen, wo der Einsatz von Umlaufsperrn als notwendig angesehen wird, diese durch moderne, barrierearme Sperrn auszutauschen. Wenn sie entbehrlich sind, ist ein sukzessiver Rückbau anzustreben.

Abbildung 38: Schutzgitter im Kreuzungsbereich an der Bethunestraße



Quelle: Planersocietät

Abbildung 39: Schutzgitter an einer Schul-Bushaltestelle



Quelle: Planersocietät

## Poller

Zunächst sollte betont werden, dass Poller keine umfängliche Barrierefreiheit garantieren können. Sie sollten daher sparsam eingesetzt werden und nur dort zum Einsatz kommen, wo dies unumgänglich ist. Einsatzfelder können beispielsweise Zu- und Ausgänge von Fußgängerzonen sein. Aber auch an Kreuzungen und Einmündungen, wo Zufußgehende besonders häufig die Straße queren, ist durch ordnungswidrig abgestellte Kfz nicht nur mit einem Komfortverlust für Zufußgehende zu rechnen, sondern auch mit Gefahren durch eingeschränkte Sichtverhältnisse zwischen den Zufußgehenden und dem heranfahrenden Fahrzeug auszugehen. Mancherorts können Poller daher denkbar sein, um den Kontrollbedarf verringern. Vorgezogene Seitenbereiche verkürzen zusätzlich die Querungsdistanz und bieten die Möglichkeit einer attraktiven Pollergestaltung, so dass sich beide Elemente gut miteinander kombinieren lassen (vgl. Abbildung 40).

Neben klassischen Stahlpollern, können auch Alternativen wie beispielsweise Blumenkübel oder Sitzpoller zum Einsatz kommen. So können sie sich je nach Gestaltung in das Stadtbild einfügen, ohne dass sie als „Fremdkörper“ wahrgenommen werden. Wichtig ist, dass der Abstand zwischen den Pollern mindestens 1,50 m beträgt, damit Personengruppen mit einem größeren Raumbedarf diese passieren können. Zudem sollten sie kontrastreich gestaltet und mit Reflektoren ausgestattet sein (vgl. 6.2 Barrierefreiheit: Reflektoren), um auch von Sehbehinderten frühestmöglich wahrgenommen zu werden. Ketten zwischen den Pollern sollten hingegen vermieden und zurückgebaut werden, da sie eine Barriere für sehbehinderte Menschen darstellen.

Bei einem Planungsspaziergang wird von der Kommune erläutert, dass in Schwerte bereits seit mehreren Jahren ein Programm zum Rückbau der Poller und zusätzlich mit Ketten verbundener Poller besteht. Dies gilt es fortlaufend auszuführen, da sich im Stadtgebiet weiterhin viele Poller und Sperrgitter finden lassen. Der Großteil dieser Poller sind nicht barrierearm gestaltet (vgl. Abbildung 41: Poller mit Ketten verbunden, um die direkte Durchwegung des Postplatzes zu verhindern), so dass auch hier Handlungsbedarf besteht und diese nach Prüfung Schritt für Schritt durch moderne Poller ersetzt werden.

Abbildung 40: Interimslösung, um einen Kurvenradius mittels Markierungen und Poller zu verkleinern



Quelle: Planersocietät

Abbildung 41: Poller mit Ketten verbunden, um die direkte Durchwegung des Postplatzes zu verhindern



Quelle: Planersocietät

## Beleuchtung des öffentlichen Raums

Unbeleuchtete Plätze, Unterführungen oder Parks stellen nachts bzw. in den Wintermonaten für viele Menschen einen (subjektiven) Angstraum dar. Eine ausreichende Beleuchtung wirkt hingegen positiv auf das subjektive Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität, beispielsweise beim Warten auf Anschlüsse von Bus und Bahn. Gleichzeitig können durch entsprechende Beleuchtung gestalterische Akzente gesetzt oder Wegweisungen kommuniziert werden. Die Unterführung am Bahnhof auf dem Holzener Weg wurde bereits durch eine künstlerische Gestaltung aufgewertet (vgl. Abbildung 42). Jedoch wird diese immer noch, besonders in den Abend- und Nachtstunden, als sehr dunkel wahrgenommen. Durch die zusätzlich fehlende eindeutige Führung des Fuß- und Radverkehrs, birgt die Unterführung Konfliktpotenzial.

Abbildung 42: Fehlende ausreichende Beleuchtung der Unterführung am Bahnhof



Quelle: Planersocietät

Abbildung 43: Visualisierung der Unterführung mit hellen Außenwänden und einheitlichem Gehweg



Quelle: Planersocietät

Die FGSV empfiehlt für gemeinsame Geh- und Radwege eine Mindestbreite von 4 m und eine Trennung der Flächen durch Markierung oder unterschiedliche Beläge (vgl. FGSV 2002: 27) – ggf. kann auch mit entsprechenden Piktogrammen gearbeitet werden. Mit einer besseren Ausleuchtung sowie einer helleren künstlerischen Gestaltung, wie zum Beispiel die Einfärbung der Seitenwände, lässt sich eine attraktivere Verbindung schaffen. Dies ist in der Abbildung zur Veranschaulichung visualisiert worden (vgl. Abbildung 43). Allgemein ist anzumerken, dass Unterführungen von Straßen in der Regel keine zeitgemäßen Querungsanlagen darstellen und daher mittel- bis langfristig durch plan- bzw. niveaugleiche Querungsanlagen ersetzt werden sollten (vgl. FGSV 2002: 27). Bei der Unterführung der Bahnhofstraße wird allerdings eine Bahnlinie unterquert, was den Einsatz rechtfertigt.

## 6.4 Handlungsfeld Querungen



Querungen von Fahrbahnen stellen für Zufußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). In Schwerte lassen sich zum einen Stellen ausfindig machen, an denen bereits vorhandene Querungsanlagen verbessert werden können. Zudem fehlen aber zum Teil auch komplett Anlagen, um ein sicheres und geregeltes Queren zu ermöglichen. Das sind zum einen stark befahrene Straßen, wie zum Beispiel die Hagener Straße, an der „wild“ gequert wird (vgl. Abbildung 44), weil kein Angebot vorhanden ist. Aber auch Einmündungen, die einen langen Querungsweg oder schlechte Sichtbeziehungen aufweisen (vgl. Abbildung 45), bieten die Möglichkeit oder sogar die Notwendigkeit, eine Querungsanlage zu integrieren.

Abbildung 44: "Wildes" und gefährliches Queren auf der Hagener Straße



Quelle: Planersocietät

Abbildung 45: Langer Querungsweg an der Ostberger Straße (Schulweg)



Quelle: Planersocietät

Für den Einsatz einer geeigneten Querungsanlage spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgängerinnen und Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine ausschlaggebende Rolle. Eine Verbesserung der Quersituation und Verkehrssicherheit für den Fußverkehr kann durch verschiedene Elemente erreicht werden. Ziel ist es, auf den Haupttrouten in regelmäßigen Abständen dem Fußverkehr ein sicheres Queren zu ermöglichen, um die Routen als attraktive Wegeverbindungen zu stärken.

Nachfolgend werden die unterschiedlichen Querungsanlagen vorgestellt und die in Schwerte herausgestellten Schwachstellen beleuchtet. Zudem werden Vorschläge eingebracht, die zu einer Verbesserung der gegebenen Situationen beitragen sollen.

## Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen (LSA) finden insbesondere an starkbefahrenen und großflächigen Kreuzungen ihren Einsatz, um den schwächeren Verkehrsteilnehmenden Schutz zu bieten und ein sicheres Queren zu ermöglichen. Komfort und Sicherheit an fußgängerfreundlichen LSA ergeben sich für Zufußgehende anhand verschiedener Indikatoren. Zum einen spielt die Ampelschaltung dabei eine ausschlaggebende Rolle und zum anderen auch die Barrierefreiheit.

In Schwerte wurden unterschiedliche Kreuzungen ausfindig gemacht, an denen es zum einen zu langen Wartezeiten (z. B. an der Bahnhofstraße) kommt bis die Grünphase einsetzt und zum anderen aber auch die Grünzeiten (z.B. an der Bethunestraße) zu gering sind, um auch langsameren Zufußgehenden eine komfortable Querung zu bieten. Zudem sind die Lichtsignalanlagen auf den Hauptrouten, bis auf die der Bahnhofstraße, nicht barrierefrei ausgestattet.

Gemäß einschlägigen Empfehlungen sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden zu vermeiden bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FGSV 2002; FUSS e.V. 2015), da eine lange Wartezeit häufig zu Rotlichtverstößen bei Zufußgehenden führt. Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten des Fußverkehrs ist abzuwägen.

Nach der Wartezeit folgt die Freigabezeit (Grün-Phase). Diese soll nach einschlägigen Richtlinien und Hinweisen der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Im Hinblick des demographischen Wandels sollte die Freigabezeit so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Die Geschwindigkeit von Zufußgehenden variiert zwischen 1,0 und 1,5 m/s; als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (vgl. FGSV 2010). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit mit 0,5 bis 0,8 m/s vieler mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen verweisen für Berechnungen auf eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s. Dieser Wert stellt die Mitte der höchsten und niedrigsten Geschwindigkeit dar und ist etwas geringer als der bekannte und häufig verwendete Richtwert. Der Straßenbaulastträger Straßen NRW ist Eigentümer der Lichtsignalanlagen auf der Karl-Gerharts-Straße und somit für die Schaltung dieser verantwortlich. Da die Grünzeiten für den Fußverkehr in diesem Bereich als kritisch einzuschätzen sind, besonders für Personen mit einer geringeren Gehgeschwindigkeit, ist eine Optimierung der Umlaufzeiten zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Nicht nur die Warte- und Räumzeiten beeinflussen den Querungskomfort an Lichtsignalanlagen, sondern auch die barrierefreie Ausstattung. Abbildung 46 verdeutlicht, dass die in Kapitel 6.2 beschriebenen Bordsteinabsenkungen mittels differenzierter Bordhöhen auch an den Lichtsignalanlagen in Schwerte nicht vorhanden sind. Für ein sicheres Queren aller Verkehrsteilnehmenden sind die LSA sukzessive mit taktilen Leitelementen auszustatten. Auch die Ampeltaster können zur Barrierefreiheit beitragen. Nach dem Zwei-Sinne-Prinzip sollten diese zusätzlich zum einen mit einem Signalton ausgestattet werden, die das Auffinden des Ampeltasters ermöglichen und zum anderen

Abbildung 46: Lichtsignalanlage Bethunestraße



Quelle: Planersocietät

mit einem Ton, der die Grünzeit bestimmt. Zusätzlich kann auch die Vibration des Tasters zur Orientierung sehingeschränkter Personen beitragen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein einheitliches System innerhalb der Kommune und im besten Fall auch in Absprache der Nachbarkommunen gewählt wird.

### Fußgängerüberwege

Fußgängerüberwege (FGÜ) bzw. Zebrastreifen stellen bei geeigneten Kfz- und Fußgängerzahlen oder bei einer verstärkten punktuellen Beanspruchung durch besonders schützenswerte Fußgängergruppen wie Kinder oder Mobilitätseingeschränkte eine gute Möglichkeit für eine gesicherte Querung dar. Die Kfz-Frequenz sollte bei 200 bis 900 Fahrzeugen, die Fußgängerfrequenz bei mindestens 50 Fußgängerinnen und Fußgänger in der Fußgängerspitzenstunde liegen. Im Falle einer regelmäßigen Querung besonders schutzbedürftiger Personen, kann die Fußgängerfrequenz jedoch auch geringer ausfallen. Zudem darf die zu querende Fahrbahn nicht breiter als 6,50 m sein, andernfalls muss zusätzlich eine Mittelinsel angelegt werden. Zu einem hohen Sicherheitsniveau auch in den Morgenstunden und bei Dämmerung trägt die Ausrüstung mit modernen LED-Beleuchtungsanlagen und reflektierenden Elementen an den Leitsäulen bei (vgl. Abbildung 47).

Abbildung 47: Fußgängerüberweg ohne (links) und mit (rechts) Mittelinsel und LED-Beleuchtung



In der Schwerter Innenstadt sind bereits einige Fußgängerüberwege vorhanden, die gut funktionieren, wie zum Beispiel der auf dem Westwall auf Höhe des Werner-Steinem-Platzes. Dieser wird sowohl von den Bus Fahrenden als auch von den Personen, die aus der Fußgängerzone kommen, genutzt. Bei anderen FGÜ lässt sich dagegen eine starke Abnutzung der Markierung sowie eine fehlende Barrierefreiheit in Form von Nullabsenkungen und taktilen Leitelementen (vgl. Abbildung 48) feststellen. Das Erneuern der Markierung hat eine hohe Priorität, da die Sichtbarkeit, besonders auch bei Regen, die Aufmerksamkeit und folglich die Sicherheit verbessert. Zudem ist eine neue Markierung kostengünstig und kurzfristig umsetzbar. Bei dem Zebrastreifen auf der Hüsingstraße, auf Höhe des Postplatzes, fällt ein Fahrradbügel auf, der direkt vor dem Fußgängerüberweg eine Barriere darstellt (vgl. Abbildung 49). Auch wenn es sich auf Grund der Baustelle auf der Friedenstraße um einen vorübergehenden FGÜ handelt, ist auf die Barrierefreiheit zu achten. Folglich sollte zukünftig der Standort mit Bedacht gewählt werden oder Hindernisse ebenfalls vorübergehend entfernt werden.

Abbildung 48: Abgenutzte Markierung des FGÜ auf Schützenstraße



Quelle: Planersocietät

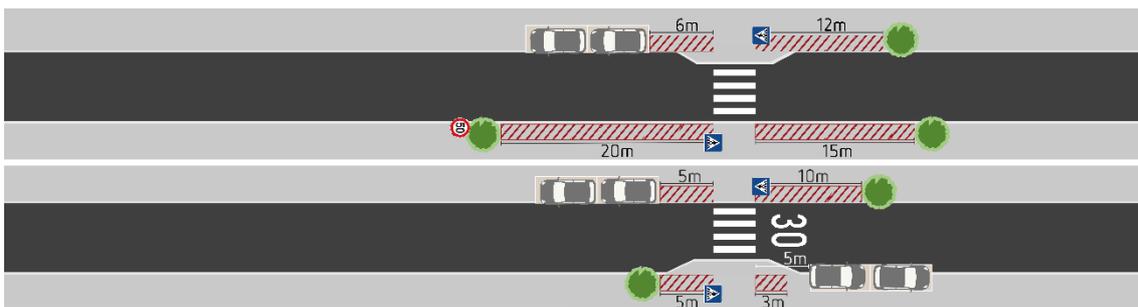
Abbildung 49: Fahrradbügel als Hindernis an Baustellen-FGÜ am Postplatz



Quelle: Planersocietät

Mit der Installation eines Fußgängerüberweges ist es unerlässlich, dass notwendige Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Zufußgehenden eingehalten werden oder wenn nötig herzustellen sind. Gemäß Abbildung 50 muss das direkte Umfeld eines FGÜ mit entsprechenden Maßen vom parkenden Verkehr und weiteren Hindernissen wie An- und Einbauten freigehalten werden. Besonders für kleinere Personen, wie etwa Kindern auf ihren Schulweg, ist das Freihalten des Aufstellbereichs und den entsprechenden Maßen im Umkreis wichtig, da diese selbst einen anderen Blickwinkel einnehmen und hinter parkenden Autos schnell verdeckt werden können. Eine freie Sicht erhöht die Sicherheit und verringert das Unfallrisiko an Fußgängerüberwegen (vgl. 6.3 Verkehrssicherheit: Sichtbeziehungen).

Abbildung 50: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen mit Fußgängervorrang bei Tempo 50 und Tempo 30



Quelle: Planersocietät

### Querungshilfen

Eine weitere Option zur punktuellen Querung von stark befahrenen Straßen stellen Mittelinseln, fachlich Querungshilfen genannt, dar. Diese können sowohl innerorts als auch außerorts angelegt werden, sollten jedoch stets in direkter Linie des fußverkehrlichen Wegebedarfs liegen, um auch entsprechend genutzt zu werden. Zufußgehende sind generell sehr empfindlich gegenüber Umwegen und da eine Mittelinsel keine Bevorzugung für den Fußverkehr darstellt, muss sie sinnvoll eingesetzt werden. Die Querungshilfe stellt eine Verkürzung des Weges bzw. die Möglichkeit der Einlegung eines Zwischenhaltes dar. Besonders bei stark befahrenen Straßen sind diese daher sinnvoll.

In Schwerte lassen sich mehrere Mittelinseln ausfindig machen, die das Queren der Straße erleichtern. Jedoch lässt sich auch festhalten, dass die Aufstellfläche der Mittelinsel oftmals sehr schmal ist und die barrierefreie Führung sowie ausreichend abgesenkte Borde fehlen (vgl. Abbildung 51).

Bei der Anlage einer Querungshilfe innerorts ist darauf zu achten, dass die entsprechenden Maße für Breite und Aufstellflächen eingehalten werden können. Bei einer Querungshilfe für den Fußverkehr sollte die Insel mindestens 2,00 m tief sein, um ein hinreichend sicheres Warten zu ermöglichen. In besonderen Fällen wie bspw. einer beengten Fahrbahn kann eine Mittelinsel auch schmaler konzipiert werden. Generell ist das nicht zu empfehlen, aber mit einer zusätzlichen Markierung oder einer Geschwindigkeitsreduktion, kann eine schmale Mittelinsel besser als gar keine Mittelinsel sein. Die Wartefläche sollte mind. 4,00 m breit sein, um zu gewährleisten, dass mehrere Zufußgehenden zur gleichen Zeit auf der Querungsanlage warten können. Wenn die Mittelinsel auch von Radfahrenden oder Rollstuhlfahrenden nutzbar gemacht werden soll, ist eine Tiefe von 2,50–3,00 m anzustreben. Dies kommt auch Personen mit einem Kinderwagen zu Gute. Bei der Gestaltung und Bepflanzung der Mittelinsel ist stets darauf zu achten, dass die Sichtverhältnisse zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr nicht eingeschränkt werden. Zudem muss eine Erkennbarkeit der Insel durch eine entsprechende Markierung der Inselköpfe und örtliche Beleuchtung auch bei Nacht gegeben sein (vgl. FGSV 2006: 89).

Auch bei Querungshilfen ist das „Design für Alle“ zu berücksichtigen. Wie bereits in Kapitel 6.2 beschrieben, sind für die Teilhabe aller, Bordsteinabsenkungen sowie taktile Leitelemente für ein sicheres Queren notwendig. Die neue Verkehrsinsel auf der Wittekindstraße (vgl. Abbildung 52) auf Höhe des Ruhrtal Gymnasiums wurde bei der Erstellung bereits mit taktilem Leitelemente sowie einer differenzierten Bordhöhe ausgestattet. Um ein einheitliches Bild und einen automatisierten Umgang zu schaffen, sollte in Schwerte auf ein einheitliches Umsetzungsprogramm gesetzt werden.

Abbildung 51: Querungshilfe auf der Karl-Gerharts-Straße mit hohen Bordsteinkanten



Quelle: Planersocietät

Abbildung 52: Barrierefreie Querungshilfe auf der Wittekindstraße



Quelle: Planersocietät

### Vorgezogene Seitenräume (Gehwegnasen)

Vorgezogene Seitenräume stellen aus mehrerer Hinsicht ein weiteres Potenzial dar, um Zufußgehende sicher über die Straße zu leiten. Vorteile in Bezug auf die Querung entstehen zum einen durch die Verkürzung der Querungsdistanz und die damit verbundene Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern). Der Gehweg kann in

ausgewählten Bereichen in den Straßenraum geführt werden und so dem Fußverkehr mehr Fläche bieten, während die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs verschmälert wird (vgl. Abbildung 53). Die Zufußgehenden haben eine bessere Sicht auf den herankommenden Verkehr und werden zur gleichen Zeit besser wahrgenommen. Zum anderen tragen Gehwegnasen durch Verringerung der Abbiegeradien in Kurvenbereichen zu reduzierte Kfz-Abbiegegeschwindigkeit bei. Neben der Erleichterung beim Queren einer Straße, können mit Gehwegnasen auch ergänzende Vorteile durch Mehrfachnutzungen im neu entstandenen Raum einhergehen. So können z. B. Sitzpoller verhindern, dass Kfz im Kurvenbereich parken und damit das Queren von Fußgängern verhindern (vgl. Abbildung 54).

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

Abbildung 53: Beispiel eines vorgezogenen Seitenraums auf gerader Strecke



Quelle: Planersocietät

Abbildung 54: Beispiel einer Gehwegnase im Kurvenbereich



Quelle: Planersocietät

### Gehwegüberfahrten

Um den Gehkomfort zu steigern, können Einmündungen zu untergeordneten Straßen baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen. Dies gibt dem Fußverkehr zum einen Vorrang gegenüber dem Fahrzeugverkehr und zum anderen erhöht sich die Verkehrsqualität für Zufußgehende durch die Bewegung auf einem Niveau. Durch das Überfahren des Gehweges wird der Kfz-Verkehr zudem in seiner Geschwindigkeit gedämpft und führt zu einem angepassten Temponiveau beim Ein- und Ausfahren. Beim baulichen Eingriff sollte gleichfalls darauf geachtet werden, dass direkte Gehlinien durch Einbauten nicht beeinträchtigt werden. Es ist zudem zu

empfehlen, die Gehwegüberfahrt zu pflastern, damit sich diese auch visuell von der Fahrbahn abhebt und als solche wahrgenommen wird.

Gehwegüberfahrten kommen in Schwerte bisher nur vereinzelt zum Einsatz wie hier beispielsweise an der Beckestraße (vgl. Abbildung 56) oder der Rathausstraße. Es empfiehlt sich bei hohem Fußgängeraufkommen gegenüber einem geringen Kfz-Aufkommen den Zufußgehenden durch Gehwegüberfahrten Vorrang an Einmündungen zu gewähren.

Abbildung 55: Deutliche Bevorrechtigung des Fußverkehrs durch eine Gehwegüberfahrt



Quelle: Planersocietät

Abbildung 56: Mangelhafte Gehwegüberfahrt auf der Beckestraße in Schwerte



Quelle: Planersocietät

### Markierung zur Erhöhung der Aufmerksamkeit

Neben den klassischen Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen und Querungshilfen lassen sich auch alternative Möglichkeiten einsetzen, die dem Fußverkehr besondere Aufmerksamkeit geben und ihn so näher in den Fokus des Straßenverkehrs rücken. Querungen von Zufußgehenden sind häufig nicht punktuell, sondern äußern sich in diversen Querungsmustern. Um auf diesen Bedarf zu reagieren, bieten sich punktuelle Querungsmöglichkeiten an. Mit dem Umbau der Bahnhofstraße in Schwerte wurden den Zufußgehenden Optionen geschaffen, an denen sie die Straße queren können. Diese sind mit einem taktilen Element und einer Bordsteinabsenkung ausgestattet. Zudem lässt sich ein farblicher Unterschied zum übrigen Fahrbahnbelag feststellen (vgl. Abbildung 57). Ein rechtlicher Vorrang für den Fußverkehr entsteht in diesem Zusammenhang nicht. Daher ist bei der Installation farbiger Querungen darüber zu informieren, welche verkehrlichen Regeln gelten und zusätzlich darauf hinzuweisen, dass um eine besondere Rücksichtnahme gebeten wird. Durch eine zusätzliche Reduktion der Geschwindigkeiten, z. B. auf 20 km/h, und die entsprechenden baulichen Ausführungen kann infolgedessen eine

Abbildung 57: Angebot zum Queren auf der Bahnhofstraße



Quelle: Planersocietät

höhere Verkehrssicherheit für die Zufußgehenden erreicht werden. Dabei lassen sich nicht nur einzelne Querungspunkte hervorheben, sondern auch Straßenzüge, in denen ein erhöhtes Fußverkehrsaufkommen herrscht (vgl. Abbildung 58). In Schwerte kann das zum Beispiel in den Bereichen der Schulen oder auch an neuralgischen Punkten des Schulweges in Kombination mit der Schulwegmarkierung (vgl. Kapitel 6.6) ausgeführt werden. Auch der Einsatz einer farbigen Markierung an Lichtsignalanlagen, kann den Zufußgehenden besondere Aufmerksamkeit schaffen und gleichzeitig eine Orientierung des Querungsbereiches ermöglichen (vgl. Abbildung 59). Die LSA auf der Hagener Straße, die den Zufußgehenden eine Verbindung zwischen dem Marktplatz und der Fußgängerzone ermöglicht, könnte mit so einer farbigen Gehwegfurt ausgestattet werden.

Neben der Einfärbung von Querungsstellen, können auch Einmündungen zu untergeordneten Straßen farbig oder im besseren Fall baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen. Dies verdeutlicht dem Kfz-Verkehr zum einen den Vorrang des Fußverkehrs und ermöglicht zum anderen eine barrierefreie Querung der Einmündung auf einem plangleichen Niveau (vgl. Abbildung 58). Beim baulichen Eingriff sollte gleichfalls darauf geachtet werden, dass direkte Gehlinien nicht durch Einbauten wie bspw. Straßenlaternen beeinträchtigt werden. Auf Schwerter Stadtgebiet lassen sich bereits einige aufgepflasterte Gehwegüberfahrten ausfindig machen, die jedoch zum Teil bereits so große Mängel, zum Beispiel durch Oberflächenschäden, aufweisen, dass der Nutzen eingeschränkt wird. Gleichzeitig stellen sie eine Barriere für eingeschränkte Personen dar, die durch eine Erneuerung ausgeglichen werden sollte. Zum Beispiel sind in mehreren Einmündungen auf der Beckestraße (vgl. Abbildung 59) gepflasterte Einfahrten zu finden, die einer Verbesserung bedürfen.

Abbildung 58: Aufmerksamkeit durch farbige Markierung eines Straßenzuges



Quelle: Planersocietät

Abbildung 59: Farbige Markierung einer großflächigen Gehwegfurt an einer LSA



Quelle: Planersocietät

## 6.5 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie andere externe Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten eine wichtige Bedeutung zu. Wer sich in der fußläufig erreichbaren Umgebung wohlfühlt, bewegt sich dort auch gerne fort und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18). Dabei ist nicht nur die Verkehrsinfrastruktur ausschlaggebend. Auch die Architektur zum Beispiel in Form einer aufgelockerten Fassadengestaltung, die Ausstattung mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten, die Lärmbelastung, Luftqualität sowie ausreichend Platz spielen eine entscheidende Rolle. Wie bereits in Kapitel 6.2 erläutert, tragen sowohl Sitzmöglichkeiten als auch Spielgeräte erheblich zu einem positiven Empfinden im Straßenraum bei. Bänke oder andere kreative Sitzgelegenheiten können dabei als Zwischenziel für eine Pause dienen oder auch zum Austausch und Beisammensein mehrerer Menschen beitragen. Die Spielgeräte machen den Aufenthaltsort für Kinder attraktiv und stärken das Draußen sein und die Bewegung. Generell sollten Stadtmobiliar und andere Hindernisse wie Poller, Pfosten, Masten, Abfallbehälter etc. die nutzbare Gehwegfläche nicht einschränken. Ist dies nicht zu vermeiden „müssen sie für blinde und sehbehinderte Menschen als Hindernis wahrnehmbar ausgebildet sein“ (Mühr 2015: 131).

### Nutzungen

Besonders auf den Plätzen in Schwerte lässt sich die Aufenthaltsqualität noch weiter ausbauen, sowohl auf dem Werner-Steinem-Platz (vgl. Abbildung 60) als auch auf dem Postplatz oder dem Wuckenhof (vgl. Abbildung 61). Der Werner-Steinem-Platz am Ende der Fußgängerzone bietet beispielsweise mit seiner großen Fläche viel Potenzial, sich zu einem Ort des Verweilens zu entwickeln. Aktuell bietet dieser lediglich zwei Sitzbänke, die keine Barrierefreiheit aufweisen, sowie ein Spielgerät. Welche Nutzungen möglich sind, um die Versorgungsleitungen nicht zu beeinträchtigen sowie ausreichenden Platz für Rettungskräfte vorzuhalten, müsste im Detail geprüft werden.

Abbildung 60: Werner-Steinem-Platz mit fehlender Aufenthaltsqualität



Quelle: Planersocietät

Abbildung 61: Wuckenhof mit Potenzial zur attraktiven Aufenthaltsqualität



Quelle: Planersocietät

Mit der Installation weiterer Sitzgelegenheiten, die wie in Abbildung 62 auch kreativ gestaltet werden können und unter Einbezug des bereits vorhandenen Wasserspiels, lässt sich ein attraktiver Ort schaffen. Die Kunstinstallation lässt sich beispielsweise durch eine Wasserinstallation (vgl. Abbildung 63) erweitern, die im Sommer als Spielstätte dient und gleichzeitig ein erfrischendes Stadtklima bewirkt. Auch weitere Spielgeräte können den Werner-Steinem-Platz beleben und zum Aufenthalt einladen. Mit der von der Stadtverwaltung geplanten Installation der Fahrradabstellanlagen, werden mehrere Menschen zu dem Platz geleitet und können so bereits eine Pause einlegen. Auch der regelmäßige und gut angenommene Betrieb von Marktständen auf dem Werner-Steinem-Platz muss in die Planungen integriert werden, sodass entsprechende Flächen weiterhin vorgehalten werden.

Abbildung 62: Beispiel einer Sitzgelegenheit



Quelle: Planersocietät

Abbildung 63: Beispiel eines Wasserspiels



Quelle: Planersocietät

## Temporäre Nutzung

Temporäre Nutzungsänderungen können Anwendung finden, um mögliche Verlagerungen der Flächeninanspruchnahme in Bezug auf ihre Wirkung und Akzeptanz zu testen. Ein bekanntes Projekt für die temporäre Nutzung von Parkflächen sind die Parklets der VCD Ortsgruppe „move“, in der die freigewordenen Flächen zu kleinen Grünoasen oder ergänzenden Außenbereichen der Gastronomie

umgestaltet werden. Der Gestaltung und dem Umfang der Realisierung temporärer Nutzungen sind dabei keine kreativen Grenzen gesetzt. Entsprechend der ortsspezifischen Belange können Parkflächen neben flexiblen Sitzelementen, Spielflächen oder Verweilplätzen auch für Radabstellmöglichkeiten oder Aufsteller genutzt werden, um die eigentlichen Gehwege im Seitenraum freizuhalten und eine barrierefreie Fortbewegung sicherzustellen (vgl. Abbildung 64).

Abbildung 64: Nutzungsbeispiele im öffentlichen Raum



Quelle: Planersocietät

### Attraktive Wege

Die Nutzung eines Weges ist immer auch abhängig von seiner Attraktivität, die wiederum durch das Umfeld bestimmt wird. Die Gestaltung von Straßen sowie die Ästhetik und Nutzung angrenzender Gebäude wird von den Zufußgehenden aufgrund der langsameren Geschwindigkeit so intensiv wahrgenommen, wie von keinen anderen Verkehrsteilnehmenden (vgl. Fuss e.V. 2004: 24). Daher ist häufig festzustellen, dass auf Fußwegen in einem unattraktiven Umfeld mit geringer Aufenthaltsqualität nur das Minimum an Aktivität und Verweilen stattfindet. Bäume, Grünflächen, Hecken und Blumen sind wichtige Elemente für das Wohlfühlen des Fußverkehrs (vgl. Abbildung 65). Durch die unterschiedlichen Jahreszeiten verändern sich diese immer wieder und erwecken neue Eindrücke. Zusätzlich dienen Bäume im Sommer als Schattenspender. In Schwerte sind bereits einige Hauptverkehrsstraßen, wie etwa die Rathausstraße oder auch der Nordwall, mit Bäumen umsäumt. Diese schaffen einen Ort zum Spazieren gehen und Verweilen. Gleichzeitig muss jedoch auch berücksichtigt werden, dass das Wurzelwerk der Bäume keinen negativen Einfluss auf die Oberflächenbeschaffenheit der Gehwege hat. Bei einer Neupflanzung von Bäumen ist daher unbedingt auf den Einsatz von Flachwurzlern zu achten. Bestehende Baumscheiben sollten nach Möglichkeit durch Baumschutzroste ersetzt werden, die zusätzlich überfahrbar und somit barrierearm sind. Ein Beispiel solcher Baumschutzroste bietet die Stadt Schwerte bereits selbst auf der Bahnhofstraße (vgl. Abbildung 66).

Abbildung 65: Beispiel einer bunten Straßenbepflanzung



Quelle: Planersocietät

Abbildung 66: Baumschutzrost für barrierearme Gehwege mit Bäumen



Quelle: Planersocietät

### Sitzgelegenheiten

Neben dem längeren Verweilen im öffentlichen Raum kommt dem kurzzeitigen Erholen oder Rasten eine steigende Bedeutung zu. Nicht immer geht es im öffentlichen Raum um ein längeres Aufhalten. Gerade für ältere Menschen ist es notwendig alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig sein zu müssen. Neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen zählen auch ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten als wichtiger Baustein, der auch im Alter ein aktives Leben ermöglichen kann (vgl. VM BW 2017: 9). Neben der Qualität und Barrierefreiheit von Sitzgelegenheiten (z. B. fehlende Rückenlehnen oder fehlende Armlehnen zur Unterstützung beim Aufstehen, vgl. 6.2 Barrierefreiheit: Sitzgelegenheiten) wurde das Augenmerk bei den Begehungen auch auf eine Regelmäßigkeit von Sitzgelegenheiten auf vergleichsweise langen Wegeverbindungen gemäß dem Motto „Mobilität braucht auch Orte der Immobilität“ gelegt.

Abbildung 67: Sitzgelegenheiten in der Fußgängerzone



Quelle: Planersocietät

Abbildung 68: Moderne Stadtmöbel im Stadtpark



Quelle: Planersocietät

Die vorhandenen Sitzmöglichkeiten konzentrieren sich in Schwerte vor allem auf den Innenstadtbereich wie der Fußgängerzone (vgl. Abbildung 67), Plätzen (z. B. Postplatz) oder Parks (z. B.

Stadtspark). An der Bahnhofstraße und der Rathausstraße sind zudem Sitzgelegenheiten im Seitenraum angebracht, die zum Verweilen oder Ausruhen einladen, jedoch häufig nicht mehr den aktuellen (Gestaltungs-)Anforderungen entsprechen und bei Bedarf nach und nach durch moderne Stadtmöbel ersetzt werden sollten, wie es bereits im Stadtspark gemacht wurde (vgl. Abbildung 68).

### Spielgeräte

Auch Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld – als Aktionsraum – ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15+23). Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass gerne zu Fuß gegangen wird. Einzelne Spielelemente müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. So auch Spielgeräte, die in der Schwertener Innenstadt am Postplatz und in der Fußgängerzone zu finden sind (vgl. Abbildung 69) Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden. Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es gefällt. Einsatzgebiet können Schulwege, Wege zum Kindergarten, aber auch andere Quartierswege sein. Dass häufig nicht viel Platz in Anspruch genommen werden muss und die Spielelemente sehr vielseitig sein können, zeigt das oben genannte Beispiel.

Neben klassischen Spielgeräten können auch Wasserspiele für Kinder in den warmen Monaten eine attraktive Bespielung darstellen (vgl. Abbildung 70).

Abbildung 69: Kleinstspielgeräte am Postplatz



Quelle: Planersocietät

Abbildung 70: Wasserspiele für Kinder



Quelle: Planersocietät

### Sonstiges Mobiliar

Neben gängigen Stadtmöbeln wie Sitz- und Spielgelegenheiten kann auch weiteres Mobiliar im öffentlichen Raum installiert werden, um so zu einer gesteigerten Attraktivität und damit Aufenthaltsqualität im Straßenraum beizutragen und Plätze zu gestalten. Das sonstige Mobiliar kann von Wasserbrunnen über öffentliche Bücherschränke bis hin zu Kunstobjekten reichen und sollte sich

in die Gestaltung des Raumes einfügen. Es kann funktional sein oder der Ästhetik dienen. Mithilfe eines abgestimmten Mobiliars lassen sich Plätze identitätsstiftend gestalten und können der Wiedererkennung und Orientierung dienen. In Schwerte ist der Postplatz ein prominentes Beispiel für die Integration von sonstigem Mobiliar im Stadtraum (vgl. Abbildung 71).

Abbildung 71: Sonstiges Mobiliar am Postplatz



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

## 6.6 Handlungsfeld Wegweisung und Informationstafeln



### Wegweisungssysteme

In der Schwerter Innenstadt sind vereinzelt immer wieder Wegweisungstafeln für Zufußgehende aufgestellt, die auf Sehenswürdigkeiten und wichtige Einrichtungen ausweisen. In Abbildung 72 ist die Wegweisung auf der Brückstraße mit wichtigen Zielen, wie zum Beispiel dem Bahnhof in westlicher Richtung und der Rohrmeisterei in Richtung Osten zu sehen. Wenn man sich versucht anhand der Tafeln zurecht zu finden, wird deutlich, dass es teilweise an einem durchgängigen System fehlt und an einigen Abzweigungen keine Wegweisung vorhanden ist, obwohl es dieser als ortsfremde Person bedarf. Des Weiteren fehlen Zusatzinformationen, wie zum Beispiel der Hinweis auf eine Treppe, die sich als Barriere für u. a. Rollstuhlfahrende/ Personen mit einem Kinderwagen erweist und somit einen Umweg zur Folge haben können. Es ist insgesamt auf eine leichte und verständliche Wegweisung zu achten, die es allen Menschen möglich macht, sie zu verstehen. Das kann mit Hilfe von Symbolen oder Farben unterstützt werden. Teilweise ist bereits eine getrennte Wegweisung für Radfahrende und Zufußgehende vorhanden, die jedoch sehr unauffällig und nur vereinzelt eingesetzt wird (vgl. Abbildung 73). Für eine geregelte Wegführung sollte in diesem Handlungsfeld auf eine Optimierung des Wegweisungssystems in Schwerte gesetzt

werden, die sich nicht nur auf die direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Rohrmeister bzw. Ruhr beschränkt, sondern auch andere Kreuzungsbereiche und Abzweigungen berücksichtigt, die für den Fußverkehr relevant sind.

Abbildung 72: Wegweisung auf der Brückstraße



Quelle: Planersocietät

Abbildung 73: Wegweisung für den Fuß- und Radverkehr



Quelle: Planersocietät

Neben der zielorientierten kommunalen Wegweisung führt ein Planetenweg teilweise durch die Innenstadt und größere Teile entlang der Ruhr auf dem Ruhrtalradweg. Es handelt sich dabei um einzelne Installationen (vgl. Abbildung 74), die das Sonnensystem und dessen Planeten erklären und beschreiben.<sup>2</sup> Bisher ist die gleichsam künstlerische wie auch informative und lehrende Wegweisung besonders auf die Radfahrenden ausgelegt. Dieser kann ebenfalls für Zu- fußgehende, insbesondere auch für Kinder, interessant und lehrreich sein. Durch den spielerischen Lernbezug werden Personen zum Erkunden und gleichzeitig zum Gehen ange- regert. Die vom Verein Stadtmarketing Schwerte e.V. errichte- ten gemeinnützigen Modelle können durch eine zusätzliche Aufnahme in das Wegweisungssystem und Informationsver- mittlung zur Bekanntheit beitragen.

Abbildung 74: Installation des Modells "Sonne" (Planetenweg)



Quelle: Planersocietät

### Schulwegführung (Sticker)

An mehreren Stellen im Stadtgebiet tauchen immer wieder weiße „Flecken“ auf den Gehwegen auf. Diese lassen eine Führung vermuten, sind aber in ihrer Bedeutung nicht mehr erkenntlich (vgl. Abbildung 75). Es handelt sich dabei um eine Schulwegmarkierung in der Umgebung der Schulen, um den Kindern den sicheren Weg zur Schule zu leiten. Da diese aber nicht mehr zu erkennen sind, verlieren sie ihre Funktion und tragen zusätzlich zu einem unattraktiven Stadtbild bei. Die Idee der Schulwegsicherung mit entsprechender Kennzeichnung trägt zu einer sichereren Fortbe- wegung und Aufmerksamkeit der Kinder und auch des MIV bei und sollte daher wieder

<sup>2</sup> Weitere Informationen zum Planetenmodell in Schwerte sind unter [www.planetenmodell-schwerte.de](http://www.planetenmodell-schwerte.de) zu finden.

aufgenommen bzw. erneuert/ überarbeitet werden. Mit Hilfe der Schulen und auch der Kinder und Eltern sollte daher eine sichere Führung zu den Schulen ausgearbeitet werden und entsprechend Stellen, die besonderer Aufmerksamkeit bedürfen, kenntlich gemacht werden. Auch Standorte, die sich zum sicheren Queren eignen, sollen für die Kinder sichtbar gemacht werden.

Abbildung 75: Abgenutzte Schulwegmarkierung auf dem Gehweg und an Querungsstellen



Quelle: Planersocietät

### Informationstafeln

Die positiv zu bewertenden Informationstafeln, die sich zum Beispiel im Stadtpark von Schwerte finden lassen, geben Auskunft über Kunstdenkmäler oder andere Installationen. Jedoch sind dieser Tafeln durch die witterungsbedingten oftmals verschmutzt und schlecht lesbar (vgl. Abbildung 76).

Der Informationszweck geht somit verloren. Es ist auf eine regelmäßige Reinigung zu achten, damit die Tafeln weiterhin ihrem Zweck dienen

Abbildung 76: Informationstafel im Stadtpark



Quelle: Planersocietät

und zu einem attraktiven Erscheinungsbild beitragen. Demolierte oder verunreinigte Installationen, die sich nicht mehr säubern lassen, sollten zudem ausgetauscht werden. Im Bezug auf die Anfälligkeit von Umwelteinflüssen wie Regen und Frost und auch die leichte Reinigung, ist ein geeignetes Material zu wählen.

## 7 Umsetzungs- und Finanzierungshinweise

Die formulierten Einzelmaßnahmen für die Hauptfußwegeverbindungen sowie die routenübergreifenden Handlungsfelder legen die Grundlage für die fokussierte Fußverkehrsförderung in Schwerte.

### Kosten der Maßnahmenumsetzung

Zu den anfallenden Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen kann an dieser Stelle nur eine grobe Abschätzung gegeben werden, da die Kosten jeweils von der Ausgestaltung der Maßnahmen sowie der Umsetzung mit anderen Maßnahmen abhängig sind. Die Kostenschätzung basiert auf den Erfahrungen anderer vergleichbarer Konzepte.

### Investitions- und Handlungsprogramm

Mit welchen Einzelmaßnahmen auf den gewählten Routen begonnen werden soll, ist in erster Linie von deren Priorität abhängig. Grundsätzlich sollte mit schnell **umsetzbaren Einzelmaßnahmen, mit hoher Priorität** begonnen werden. Einzelmaßnahmen mit einer hohen Priorität und einem langen Umsetzungshorizont sind zeitgleich anzuschieben, damit auch diese mittelfristig umgesetzt werden. So werden einerseits schnell erreichbare Ergebnisse erzielt und komplexe Maßnahmen auf den Weg gebracht.

Neben den Einzelmaßnahmen sind die übergreifenden Handlungsfelder zu beachten. Maßnahmen beispielsweise in Bezug auf taktile Leitsysteme oder Sitzgelegenheiten sind entlang der Routen zu prüfen und umzusetzen. Durch die gebündelte Umsetzung können deutliche Signale für eine fußgängerfreundlichere Verkehrsentwicklung gesetzt werden. Die übergreifenden Handlungsfelder bieten Verbesserungspotenziale für den Fußverkehr. Dies betrifft nicht nur die im Rahmen der Bestandsaufnahme untersuchten Gebiete sondern müssen im gesamten Stadtgebiet bei Bau- bzw. Investitionsmaßnahmen Anwendung finden.

Darüber hinaus sind grundsätzlich die **dauerhaften Unterhaltungskosten** zu berücksichtigen. Es ist derzeit Nachholbedarf vorhanden, um die vorhandenen Anlagen, wie eigenständige Fußwege, Treppen, Plätze usw. instand zu setzen. Bei der angestrebten vermehrten Anlage weiteren Stadtmobiliars und der Gestaltung attraktiverer Straßen und Plätzen wird der Bedarf, diese attraktiv zu halten, weiter steigen. Somit ist neben der Erhöhung der Investitionsmittel auch eine Erhöhung der **Mittel für die Unterhaltung** erforderlich.

### Fördermöglichkeiten

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

Die **Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld** hat zum Ziel, Treibhausgasemissionen zu mindern und CO<sub>2</sub> einzusparen. Mithilfe der Richtlinie sollen Kommunen dem Anspruch einer klimaschonenden Mobilität näher zu kommen. Fördergegenstände sind:

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

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

- Fußverkehrsanlagen

Die **Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung** zielt darauf ab, Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung des ländlichen Raums als Lebens-, Arbeits- und Erholungsraum zu unterstützen. Ihre inhaltlichen Schwerpunkte liegen auf der

- Dorferneuerung und -entwicklung

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

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

Die **Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe** findet ihre Zuständigkeit in der Förderung von Investitionen der ÖPNV-Infrastruktur. Fördergegenstand sind daher:

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

### **Personelle Ressourcen zur Umsetzung und zur Fußverkehrsförderung**

Für die Umsetzung der Maßnahmen und für eine nachhaltig ausgerichtete Fußverkehrsförderung sollten personelle Ressourcen in der Stadtverwaltung eingeplant werden. Die Umsetzung der Maßnahmen bedeuten gleichzeitig auch einen Koordinierungsaufwand. Dieser könnte durch eine ämterübergreifende Koordinierungsrunde aufgefangen werden, die sich in regelmäßigen Abständen trifft und zu dem aktuellen Umsetzungsstand berät. Die regelmäßige (bestenfalls etwa alle zwei Jahre) Mitteilung des aktuellen Bearbeitungsstandes in den politischen Gremien ist im Sinne eines Monitorings anzustreben. Für eine effektive und zeitnahe Umsetzung wird empfohlen eine zentrale Ansprechperson einzusetzen. Diese kann sowohl als Koordinator\*in in der Umsetzung des Investitionsprogramms als auch als Ansprechpartner\*in für den Fußverkehr nach innen und außen dienen. Des Weiteren sollte sie die Belange der Fußverkehrs bei allen Entscheidungen vertreten und berücksichtigen.

## 8 Fazit und Ausblick

Das Fußwegeverkehrskonzept Schwerte bildet eine gute Grundlage, um den Fußverkehr in Schwerte zu fördern und als einen wichtigen Verkehrsträger zu stärken. Mit der Herausarbeitung der Hauptfußwegeverbindungen sind Routen vorhanden, die nach Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen an Attraktivität und Sicherheit weiter gewinnen werden. Mit der Umsetzung des Maßnahmenkatalogs kann die Situation des Fußverkehrs systematisch verbessert werden. Darüber hinaus zeigen die erläuterten Handlungsfelder die Schwerpunkte auf, die in der Fußwegeverkehrsplanung zukünftig stärker berücksichtigt werden müssen.

In Schwerte legen viele Menschen ihre Wege zu Fuß zurück. Eine Steigerung, vor allem im Nahbereich, lässt sich durch die konsequente Förderung des Fußverkehrs erreichen. Die Neugestaltung der Bahnhofstraße und des Bahnhofsvorplatzes zeigt bereits, welches Potential in Schwertes Straßenraum vorhanden ist.

Zukünftig wird es darum gehen, den Fußverkehr weiter als System zu fördern und in seiner Gesamtheit zu betrachten. Neben baulichen Maßnahmen spielen hier auch Maßnahmen, die der Schaffung einer neuen Mobilitätskultur dienen, eine wichtige Schlüsselrolle. Die Fußverkehrsförderung erfordert eine integrierte Handlungsweise, da viele andere Bereiche neben der reinen Verkehrsinfrastruktur eine Rolle spielen. Besonders die Gestaltung des Stadtraums und soziale Fragen sind hier zu nennen. Diese Ziele sind langfristig weiter zu verfolgen und erfordern ein Monitoring, um Erfolge im Fußverkehr nachhaltig zu bewerten.

Mit dem vorliegenden Fußwegeverkehrskonzept zeigt die Stadt Schwerte ihr Engagement zur Förderung des Fußverkehrs und folgt damit aktuellen, nachhaltigen Entwicklungen in der Verkehrsplanung. Mit der Umsetzung der vorgelegten Maßnahmenempfehlungen, kombiniert mit einer passenden Kommunikationsstrategie, kann sich Schwerte zu einer fußgängerfreundlichen Stadt entwickeln und die Lebensqualität weiter steigern.

## Quellen- und Literaturverzeichnis

- BMLFUW/bmvit** (Hrsg. 2015): Masterplan Gehen. Strategie zur Förderung des FussgängerInnenverkehrs in Österreich. Wien.
- DIN e. V.** (2011): DIN 32984: 2011 -10. Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin
- FGSV** - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln.
- FGSV** - Forschungsgesellschaft für Straße- und Verkehrswesen (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln.
- FGSV** - Forschungsgesellschaft für Straße- und Verkehrswesen (2010): Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr (RiLSA). Köln.
- Fuss e.V.** (2015): Querbuch – Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin.
- Hertel, Udo** (2019): Planetenmodell Schwerte. Abrufbar unter: <https://www.planetenmodell-schwerte.de/das-modell/>
- infas, DLR, IVT und infas 360** (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Bonn, Berlin, 2019.
- Junker + Kruse** (2014): Einzelhandelskonzept für die Stadt Schwerte. Dortmund, 2014.
- Kreis Unna** (Hrsg. 2014): Mobilitätsbefragung 2013. Modal Split Untersuchung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Unna. Unna.
- NWSTGB** -Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund (1998): Impulse für fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden, Düsseldorf.
- Straßen.NRW** (2012): Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum. Gelsenkirchen.

# Anhang

## Anhang I: Protokolle zu den Beteiligungsformaten

### 1. Workshop

Der 1. Workshop im Rahmen der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes Schwerte fand am 27.02.2020 um 18.00 Uhr im Bürgersaal des Rathauses statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus Vertretern und Vertreterinnen der Stadtverwaltung, der Politik, Interessensvertretungen und -verbänden sowie Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Planersocietät zusammen.

#### **Begrüßung durch Herrn Vöcks (Dezernent Planung, Bauordnung, Immobilienmanagement)**

Herr Vöcks begrüßt zunächst die anwesenden Personen. Anschließend hebt er die Bedeutung und das Potenzial des Fußverkehrs für die Stadt Schwerte hervor und stellt die Beteiligten des Erarbeitungsprozesses des Fußverkehrskonzeptes vor.

#### **Vortrag von Herrn Dr. Frehn (Planersocietät)**

Herr Dr. Frehn stellt zunächst die Planersocietät vor. Im Anschluss löst er die zu anfangs gestellten Fragen nach der Verkehrsmittelwahl und den durchschnittlich zurückgelegten Schritten pro Tag auf. Nach einer kurzen Abfrage, welche Vertreter und Verbände anwesend sind, gibt er einen Überblick für den Ablauf des Abends. Er erläutert anschließend das Vorgehen beim Fußverkehrskonzept, die Ziele der Fußverkehrsförderung sowie einige Fakten zur Bedeutung des Fußverkehrs.

#### **Vortrag von Frau Wohland (Planersocietät)**

Frau Wohland stellt zunächst das Untersuchungsgebiet und die zehn Haupttrouten vor. Sie geht auf die Zielvorstellungen ein und gibt erste Eindrücke zur vorgenommenen Bestands- und Mängelaufnahme sowie die weiteren Schritte in Richtung Maßnahmenkonzeption. Folgend präsentiert sie die Routen für die beiden geplanten Planungsspaziergänge.

#### **Plenumsdiskussion**

Herr Dr. Frehn gibt zunächst die Möglichkeit Rückmeldungen zu den Routen und dem weiteren Vorgehen zu geben. Es wird angeregt, die beiden Planungsspaziergänge, die bisher parallel für den gleichen Tag und zur selben Uhrzeit terminiert sind, an zwei unterschiedliche Tage zu legen. Darüber hinaus wird sich gewünscht, Unfallzahlen im Fußverkehrskonzept zu berücksichtigen und auf Nutzungskonflikte an den Schulen einzugehen.

Inhalte und Schwerpunkte, die nach Auffassung der anwesenden Personen besondere Berücksichtigung finden sollten:

- Subjektives Sicherheitsgefühl, soziale Kontrolle
- Nutzungskonflikte Fuß- und Radverkehr (u.a. in der Fußgängerzone)
- Engstellen
- Kfz-Dominanz Hagener Straße/Brückstraße
- Schulwegsicherheit (Querungen, Elterntaxis)

### **Diskussion an den Stellwänden**

Von der Stadtverwaltung Schwerte und der Planersocietät wurden im Vorfeld zwei Routenvorschläge ausgearbeitet, die nun mit den Teilnehmenden diskutiert werden. Die anwesenden Personen werden dazu in zwei kleinere Gruppen aufgeteilt, die an Stadtplänen auf den Stellwänden neuralgische Punkte des Fußverkehrs zeigen und thematisieren. Während der Diskussion an den Stellwänden werden Rückfragen und kleinere Anmerkungen besprochen.

### **Allgemein**

- Die Gehwege werden insgesamt als zu schmal bewertet.
- An den Schulen wird die Einrichtung von Elternhaltestellen vorgeschlagen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.
- Teilnehmende regen an, temporäre Fußgängerzonen und Spielstraßen im Stadtgebiet umzusetzen.
- Die Nutzungskonflikte von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr im Straßenraum werden angesprochen.

### **1. Route**

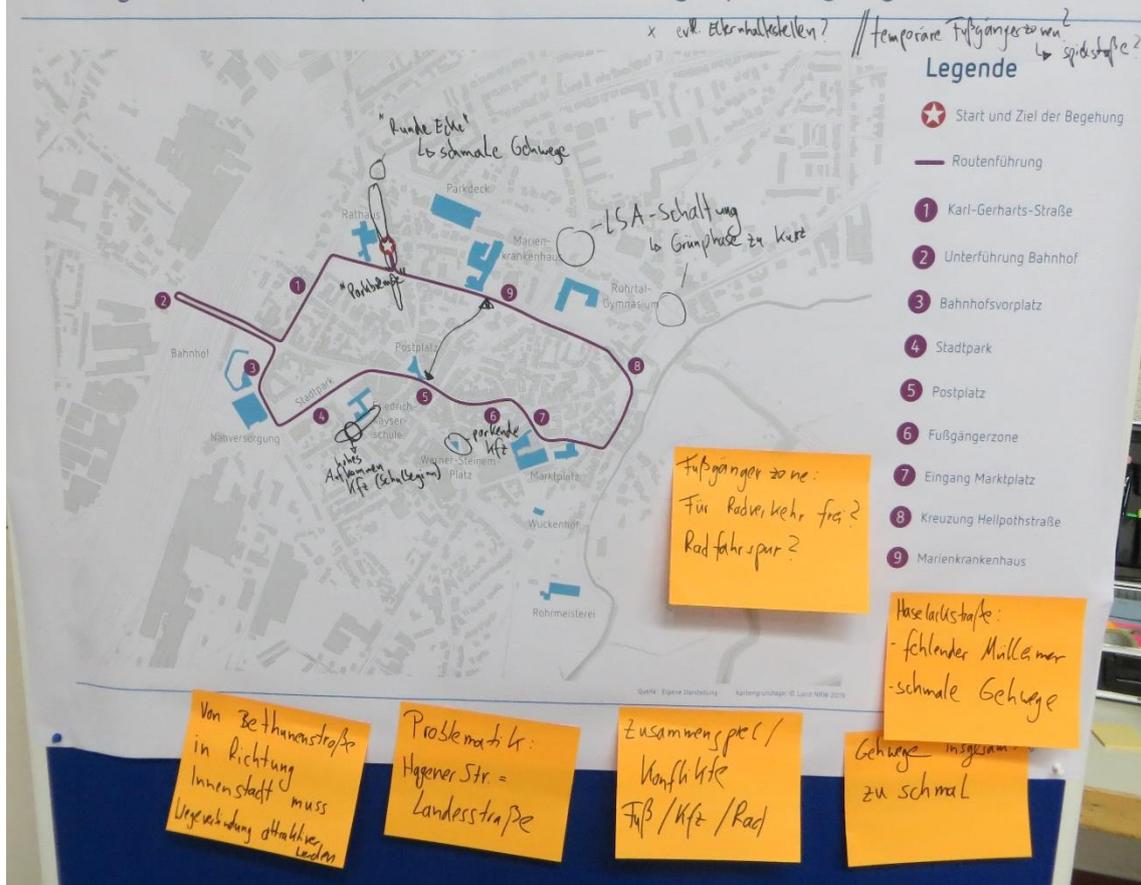
- Für die „Runde Ecke“ wird angemerkt, dass der Gehweg zu schmal ist.
- An den Knotenpunkten Wittekindstraße/Bethunestraße und Ostenstraße/Bethunestraße wird sich eine Änderung an der LSA-Schaltung gewünscht, da diese dem Fußverkehr derzeit nur eine kurze Grünphase gewähren. Gleichzeitig wird aber auch angemerkt, dass es sich um eine Landesstraße handelt und daher das Umsetzen von anderer Schaltung schwierig sei.
- Es wird betont, dass entlang der Rathausstraße der ruhende Verkehr häufig auf den Gehweg ragen und damit zu Engstellen führe. Teilnehmende schlagen vor, „Parkbremsen“ zu installieren, um den Gehweg freizuhalten. Es soll eine effektive, aber kostengünstige Maßnahme gefunden werden.
- An der Friedrich-Kayser-Schule komme es vor allem zu Schulbeginn zu einem hohen Kfz-Aufkommen im Bereich der Eintrachtstraße/Kantstraße. Trotz

---

Einbahnstraßenregelung und Abbindung durch Poller, wird die Eintrachtstraße befahren und im engen Bereich gewendet. Es besteht eine große Gefahr für die Kinder.

- Obwohl der Werner-Steinem-Platz durch Poller abgetrennt ist, parken dort immer wieder Kfz. Eine Lösung zur Verhinderung der Einfahrt muss gefunden werden, ohne alles zuzubauen.
- Die Wegeverbindungen zwischen Bethunestraße und Innenstadt sollte attraktiver gestaltet werden. Es besteht ein großer Bedarf an der Nord-Süd-Verbindung, aber sämtliche Straßen weisen zu schmale Gehwege auf, die zudem im schlechten Zustand sind.
- Die Haselackstraße wird als Verbindung zwischen Innenstadt und dem Marienkrankenhaus genutzt. Allerdings muss dort als sich begegnende zu Fuß Gehende eine Person oftmals auf die Straße ausweichen. Zudem sind dort viele parkende Fahrzeuge vorhanden. Zusätzlich wird angemerkt, dass schon einige Jahre ein Mülleimer in der Haselackstraße gefordert wird.
- Die Problematik, dass es sich bei der Hagener Straße um eine Landesstraße handelt, wird angesprochen.
- Die Hagener Straße wird in dem Abschnitt vom Werner-Steinem-Platz bis zur Brückstraße als besonders kritisch angesehen. Es parken immer wieder Fahrzeuge auf der schmalen Fahrbahn oder dem Gehweg. Zudem werden Radfahrende auf der für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraße zum Teil nicht akzeptiert. Das führt zu einem Ausweichen der Radfahrenden auf den Gehweg.
- In der Fußgängerzone werden Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr wahrgenommen. Es werden verschiedene Möglichkeiten vorgeschlagen: den Radverkehr ganz rauszuhalten, die Fußgängerzone für den Radverkehr freizugeben oder eine Radfahrspur einzurichten. Insgesamt sollten alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt und einbezogen werden. Ein eindeutiger Hinweis in Form auffälliger Beschilderung, soll auf die Nutzung in der Fußgängerzone aufmerksam machen.
- Es entsteht eine Diskussion über den Schulbereich der Albert-Schweitzer-Grundschule. Auch dort kommt es vermehrt zu Hol- und Bringverkehr, der die Sicherheit der Kinder negativ beeinflusst. Es wird zum einen angeregt, eine temporäre Fußgängerzone einzurichten. Die Problematik, die dabei gesehen wird, ist die „Kontrolle“ der Anwohnenden, die sich in diesem Bereich mit dem Kfz bewegen. Alternativ wird der Vorschlag eines Verkehrsberuhigten Bereichs gemacht. Auch das Einrichten einer Elternhaltestelle auf dem Kirschbaumweg mit anschließendem Fußweg für die Kinder von ca. 350 m wird angeregt.

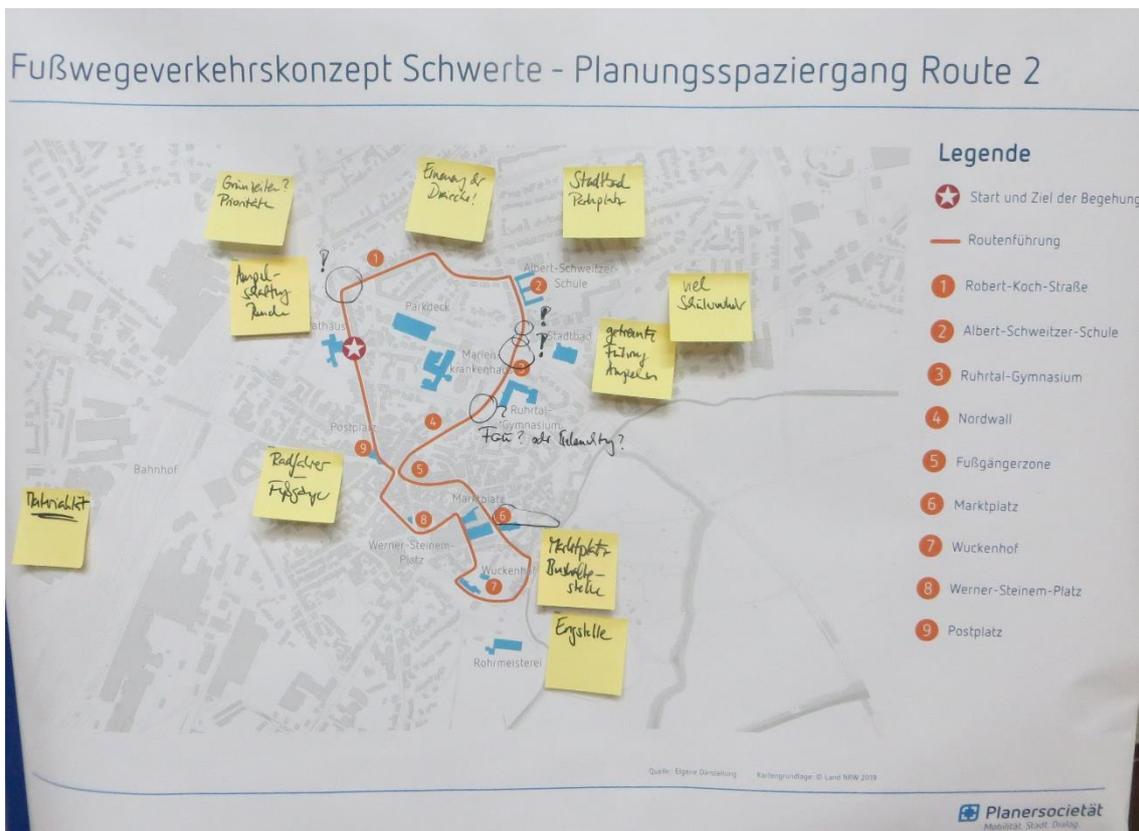
## Fußwegeverkehrskonzept Schwerte - Planungsspaziergang Route 1



## 2. Route

- Für die Knotenpunkte Wittekindstraße/Bethunestraße und Ostenstraße/Bethunestraße wird sich an den Ampeln eine getrennte Führung von Fuß- und Radfahrenden gewünscht. Die Grünzeiten seien zu kurz, so dass vorgeschlagen wird, eine Priorisierung zugunsten der Fußgänger vorzunehmen. Zudem gibt es weitere Mängel. Ggfs. ist ein Vertreter von Straßen.NRW mit einzuladen, da diese für die Ampelschaltungen zuständig sind.
- Am Ruhrtal-Gymnasium am Knotenpunkt Nordwall/Goethestraße/Wittekindstraße wird sich ein Fußgängerüberweg sowie eine bessere Beleuchtung gewünscht.
- Von Teilnehmenden wird sich gewünscht, dass die Markierungen zur Schulwegsicherheit erneuert werden, die diese auf den Gehwegen zum Großteil nicht mehr erkennbar seien.
- Der Parkplatz am Stadtbad ist auch ein Konfliktpunkt; er sollte mit behandelt werden.
- Die Bushaltestelle am Marktplatz sei auf dem Gehweg besonders beengt. Es existierte praktisch keine Wartefläche und es komme zu Konflikten zwischen dem fließenden Kfz-Verkehr und dem Fußverkehr.

- Materialität: Die Materialität sowie die Ausbesserung und Instandhaltung der Gehwege ist überall in der Altstadt ein Problem.



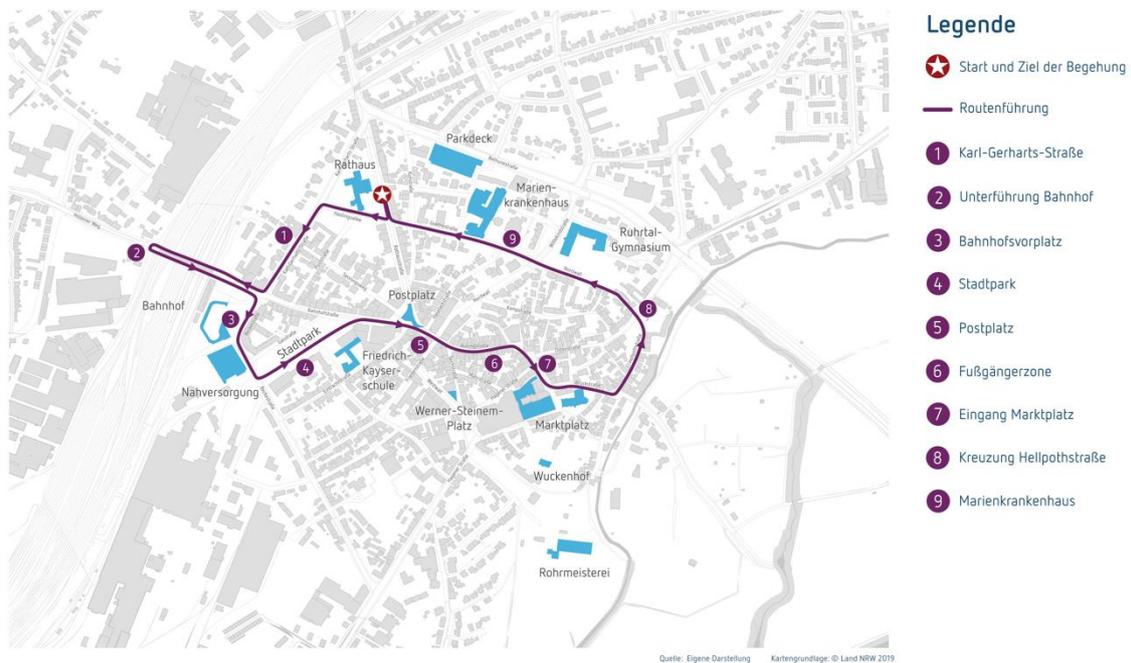
## Verabschiedung

Herr Dr. Frehn und Frau Wohland fassen die Ergebnisse aus der Diskussion an den Stellwänden kurz zusammen. Im Anschluss gibt Herr Dr. Frehn einen Ausblick auf die weiteren Veranstaltungen und lädt zu den Planungsspaziergängen sowie zum Maßnahmen-Workshop ein.

Herr Dr. Frehn und Herr Vöcks bedanken sich für die rege Teilnahme, die konstruktive Diskussion und wünschen allen einen guten Nachhauseweg.

## 1. Planungsspaziergang

### Fußwegeverkehrskonzept Schwerte - Planungsspaziergang Route 1 (ca. 2,6 km)



Der 1. Planungsspaziergang im Rahmen der Erarbeitung des Fußwegeverkehrskonzeptes Schwerte fand am 19. August 2020 um 18.00 Uhr statt. Als Treffpunkt wurde die Treppe vor dem Rathaus gewählt. Aufgrund der aktuellen Situation (Corona-Pandemie), wurden die eigentlich schon im März geplanten Begehungen auf den August verschoben. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung, der Politik, Interessensvertretungen und -verbänden, Bürgerinnen und Bürgern sowie Mitarbeitenden der Planersocietät zusammen.

#### **Begrüßung durch den Bürgermeister der Stadt Schwerte Herrn Dimitrios Axourgos**

Herr Axourgos begrüßte zunächst die anwesenden Personen und brachte seine Freude gegenüber dem gemeinsamen Spaziergang durch Schwerte zum Ausdruck. Anschließend hob er die Bedeutung und das Potenzial des Fußverkehrs für die Stadt Schwerte hervor und stellte die Beteiligten des Erarbeitungsprozesses des Fußverkehrskonzeptes vor.

#### **Begrüßung durch Herrn Dr. Frehn (Planersocietät)**

Herr Dr. Frehn stellte die Planersocietät vor. Im Anschluss wies er auf die aktuellen Hygienebestimmungen hin, die das Einhalten des Abstandes von 1,50 m und das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes bei nicht ausreichendem Abstand vorsehen. Die Teilnehmenden haben sich zur möglichen Rückverfolgung in eine Liste eingetragen, die nach 4 Wochen vernichtet wird.

Anschließend stellte Herr Dr. Frehn das Fußwegeverkehrskonzept sowie den Bearbeitungsstand kurz vor. Nach einer Abfrage nach den Zuständigkeiten der jeweiligen Anwesenden, verwies er auf Frau Wohland.

### **Begrüßung und Einführung von Frau Wohland (Planersocietät)**

Frau Wohland stellte zunächst das Untersuchungsgebiet und die zehn Haupttrouten vor, die bereits mit der Kommune ausgearbeitet wurden. Sie erläuterte kurz die Zielvorstellungen des Fußwegeverkehrskonzepts und ging anschließend auf den Routenverlauf des anstehenden Planungsspaziergangs sowie dessen Stationen ein. Sie wies zusätzlich darauf hin, dass es besonders um den Austausch und die Wahrnehmung der in Schwerte wohnenden Personen in Bezug auf den Fußverkehr geht. Die Diskussionen helfen dabei, Konflikte und Problemstellen ausfindig zu machen.

### **Station 1**

Durch das Einhalten der Abstandsregel und auch den Diskussionsbedarf an bestimmten Stellen, wichen die Haltepunkte zum Teil von den geplanten Stationen ab. Der erste Halt war daher bereits im Kreuzungsbereich Hastingsallee/ Rathausstraße. Zum einen wurde die Unübersichtlichkeit in Bezug auf die Wegeföhrung angemerkt: „Wo soll ich als Fußgängerin oder Fußgänger queren?“ Und zum anderen wurden auch auf die hohen Bordsteinkanten bemängelt. Die mit einem Rollstuhl begleitenden Personen demonstrierten das schwierige Überwinden des Bordsteins mittels Rollstuhls. Frau Wohland erläuterte daraufhin die Nutzung eines Doppelbordes mit der Nullabsenkung für die rollende Fortbewegung sowie das Hochbord von 6 cm inklusive taktiler Leitlinien auf der anderen Seite für Personen mit einer Seheinschränkung. Herr Axourgos und Herr Menges erklärten nachfolgend, dass die Problematik an dieser Stelle bekannt sei und langfristig ein Umbau und eine Neuordnung des Straßenquerschnitts geplant sei. Als kurzfristige (Übergangs-) Lösung soll das Absenken hoher Bordsteine berücksichtigt werden.



## Station 2

Der nächste Halt wurde auf der kleinen Grünfläche an der Kreuzung Karl-Gerharts-Straße / Hastingsallee eingelegt. Auf dem Weg dorthin wurde bereits angemerkt, dass das Wurzelwerk der Bäume die Gehwegplatten anheben und so zu Einschränkungen der Fortbewegung führen.

Die Grünanlage wurde als sehr positiv bewertet, Grünflächen seien unbedingt für das Klima zu erhalten und attraktiv zu gestalten.

Frau Wohland machte auf die Treppe am Ende der Grünanlage aufmerksam. Diese sei weder barrierefrei, noch mit einem Rollstuhl zu bewältigen. Von den Teilnehmenden wurde daraufhin der Vorschlag gemacht, eine flache Rampe anstelle der Treppe zu installieren.

## Station 3

Als nächste Station wurde dann die Unterführung auf der Bahnhofstraße angesteuert. Der Weg von der Karl-Gerharts-Straße bis zu diesem Bereich wurde als sehr laut und durch schmale Gehwege geprägt, wahrgenommen. Zudem wurden fehlende Bordsteinabsenkungen an den Einmündungen und der Querungshilfe ausfindig gemacht. An der Unterführung wurde festgestellt, dass eine Licht- und Kunstinstallation in der Unterführung zu einer angenehmeren Fortbewegung beitrage, diese aber noch nicht ausreiche. Da auch viele Kinder diesen Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad nutzen, sei eine ausreichende Beleuchtung, besonders in den Wintermonaten, von großer Bedeutung. Zudem wurde angemerkt, dass die Führung des Radverkehrs und des Fußverkehrs an dieser Stelle nicht eindeutig sei. Der für den Radverkehr freigegebene Gehweg sei nicht als freiwillige Nutzung für den Radverkehr ersichtlich. Vielmehr hinterlasse der markierte Übergang den Eindruck, dass dieser Weg für den Radverkehr benutzungspflichtig sein. Die Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr durch eine markierte Linie wird unterschiedlich wahrgenommen. Zum einen kann diese eine klare Trennung von Fuß- und Radverkehr bewirken, zum anderen zeigt diese aber auch nicht, dass der Radverkehr an dieser Stelle dem Fußverkehr untergeordnet ist. Zudem wurde auch beigefügt, dass die Straße im Bereich der Unterführung sehr schmal wäre und daher für den Radverkehr keine sichere Führung möglich sei. Es wurde angeregt, ob eine Führung des Radverkehrs auf der einen Seite und der des Fußverkehrs auf der anderen Seite möglich sei.

Als nächstes stand die Überquerung der Bahnhofstraße an, was zu der Erkenntnis führte, dass an dieser Stelle nicht gefahrenfrei gequert werden kann. Es wurde festgestellt, dass die Personen oftmals wild queren und sich eine Querungshilfe in diesem Bereich gewünscht werde.

## Station 4

Auch auf den Bahnhofsvorplatz wurde ein besonderes Augenmerk gelegt. Dieser wurde vor 3 Jahren barrierefrei umgestaltet und wird von den Teilnehmenden als positiv bewertet. Durch die vielen Sitzmöglichkeiten und die Verschattung der alten Bäume biete dieser große Aufenthaltsqualität. Frau Wohland machte zusätzlich auf das taktile Leitsystem sowie die

Fahrgastinformationen aufmerksam. Sie stellte heraus, dass besonders für Personen mit einer Seheinschränkung die Ausgestaltung des Straßenraumes nach dem Zwei-Sinne-Prinzip von Nöten sei. Dabei sollte zum einen der Tastsinn durch taktile Elemente, das Hören durch akustische Signale wie etwa an Lichtsignalanlagen, oder das Sehen durch farbige Kontraste angesprochen werden.

In Bezug auf die Toilette auf dem Bahnhofsvorplatz wurde erwähnt, dass diese seit längerer Zeit abgeschlossen sei und es besonders für Rollstuhlfahrende schwierig sei, Alternativen in Schwerte zu finden, da zum einen aktuell das Krankenhaus nicht für die Öffentlichkeit zugänglich sei und zum anderen weitere öffentliche Toiletten fehlen würden. Herr Axourgos merkte daraufhin an, dass die Instandsetzung der Toilette auf dem Bahnhofsvorplatz bereits veranlasst wurde und diese schnellstmöglich wieder nutzbar sein wird.

### **Station 5**

Auf dem Weg zum Stadtpark wurde zum einen die lange Wartezeit an der Lichtsignalanlage vor dem Nahversorger Rewe sowie die Gasstraße bemängelt. Zum einen sei die als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesene Gasstraße erst zu spät als diese erkenntlich und zum anderen ist diese nicht barrierefrei ausgestattet. Es wurde angeregt, die sehr schmalen Gehwege, die ohnehin keine Borsteinabsenkung zur barrierefreien Querung besitzen, zu entfernen und den Bereich für alle Verkehrsteilnehmenden auf einer Höhe zu führen. Zum anderen wurde sich gewünscht, die Gasstraße durch eine auffällige Markierung, wie etwa rotes Pflaster, hervorzuheben und so auf die Spielstraße aufmerksam zu machen. Da in diesem Bereich eine Senioreneinrichtung vorhanden ist, sei die Sicherheit von älteren Menschen an dieser Stelle von besonderer Bedeutung.

Im Stadtpark selbst wurde auf die Attraktivität einer Grünfläche in der Stadt aufmerksam gemacht. Von den Teilnehmenden wurde jedoch angemerkt, dass dieser nicht so hoch frequentiert sei, wie er eigentlich sein könnte. Von einem Teilnehmenden wurde der falsche Standort des Spielplatzes als Mangel eingebracht. Dieser sollte in den vorderen Bereich, in Richtung Bahnhofstraße in der Nähe des Wasserlaufs errichtet werden, da sich dort die meisten Eltern mit ihren Kindern aufhalten. Zudem sei es dort nicht so laut, wie an der Beckestraße. Auch die Wege wurden als mangelhaft bewertet, da diese durch größere Schlaglöcher und Steine nicht barrierefrei seien. Herr Axourgos erläuterte, dass der Eigentümer des Stadtparks ein kirchlicher Träger sei.

### **Station 6**

Im Bereich des Postplatzes fielen direkt die neuen markierten Übergänge für den Fußverkehr auf. Über diese wurde stark diskutiert. Zum einen wird die Rotmarkierung als Signal wahrgenommen und dementsprechend auch als positiv aufgenommen, zum anderen fehle aber das Verständnis und die Kenntnis über das Verhalten an diesen Übergängen. Da der Fußverkehr an dieser Stelle nicht dem gegenüber Kfz-Verkehr bevorrechtigt ist, würde auch dieser Übergang selten von den Autofahrenden angenommen werden und daher wenig für den

Fußverkehr gehalten. Das wurde besonders an der Stelle bemängelt, an der früher ein Fußgängerüberweg vorhanden war und von den Schulkindern genutzt wurde. Es fehle jetzt Verständnis bei den Kindern, dort nicht mehr bevorrechtigt über die Straße gehen zu dürfen. Die Stadt Schwerte erklärte die Ummarkierung mit der nicht vorhanden notwendigen Beleuchtung für einen fachgerechten FGÜ, die sie an dieser Stelle nicht herstellen könnten. Des Weiteren wurde erwähnt, dass auf der Rathausstraße, obwohl eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h vorliegt, zu schnell gefahren würde. Zudem ist die gesamte Straßensituation schwer einschätzbar und es wird „wild“ gequert. Als Verbesserungsvorschlag wurde das Herausnehmen des Kfz-Verkehrs in diesem Bereich angeregt, sodass nur noch der Bus- sowie der Lieferverkehr in diesem Bereich verkehren dürfe. Ein weiterer Vorschlag war die Einrichtung einer Begegnungszone oder eines Verkehrsberuhigten Bereichs.

Einige Meter weiter, auf dem Postplatz selbst, wurde auf die fehlende Aufenthaltsqualität hingewiesen. Der Platz sei an und für sich eine attraktive Möglichkeit, zu verweilen, allerdings



fehle etwas, was den Ort noch attraktiver erscheinen lässt, wie zum Beispiel Begrünung. Außerdem wurden die abmontierten Bänke bemängelt, die aber nach Angaben der Stadt nach Reparatur auch wieder aufgestellt werden sollen.

Herr Dr. Frehn machte auf die Veranstaltung „Ne Runde um ´n Block“ aufmerksam, die den Schwerpunkt auf Kunst und Kultur legt, aber sich zusätzlich mit den Wegen zu Fuß in Schwerte beschäftigt. Von einem Bürger wurde der „Fahrradweg“ entlang der Hüsingstraße angemerkt. An dieser Stelle sei nicht eindeutig ersichtlich, ob es sich um einen Radweg mit Benutzungspflicht handle oder ob dies eigentlich ein Gehweg sei. Eine eindeutige Markierung und Kennzeichnung würde sich an dieser Stelle gewünscht werden, um Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden.



### Station 7

Der nächste Halt wurde in der Fußgängerzone am Ende der Hüsingstraße eingelegt. Unter den Teilnehmenden herrschte Einigkeit darüber, dass die Fußgängerzone in Schwerte eigentlich schön sei, es aber zu viel Leerstand gebe und die Aufenthaltsfunktion noch verbessert werden könnte. Mehrere und verschiedene Sitzmöglichkeiten, könnten zum Abrunden des Eindrucks beitragen. Außerdem wurde der Oberflächenbelag angesprochen. Teilweise werden die großen Platten in der Fußgängerzone mit Mosaikpflaster unterbrochen. Dies trage zur Attraktivität bei, erfüllt auf der anderen Seite allerdings nicht die Barrierefreiheit. Die zwei Teilnehmer mit dem Rollstuhl sahen die Pflastersteine nicht als Hindernis an. Es wurde von anderen Teilnehmenden angemerkt, dass Löcher bzw. Stellen, an denen Steine herausgebrochen waren, nur mit Beton aufgefüllt werden würden, anstatt diese wieder mit Steinen zu verfüllen.

Zusätzlich machte Frau Wohland auf die Wegweisung aufmerksam, die an dieser Stelle zur Rohrmeisterei führen soll. Es entstand ein Austausch über das Wegweisungssystem in Schwerte. Dieses kannten einige Anwesende überhaupt nicht und andere haben dieses als mangelhaft bewertet. Zum einen wird das Design nicht als ansprechend angesehen und zum anderen ist die Wegweisung oftmals nicht bis zum Ende durchgeführt, sodass Umwege vorprogrammiert seien. Herr Menges traf daraufhin die Aussage, dass die Problematik bekannt sei und es bereits Überlegungen zu einer Umgestaltung gebe.

### Station 8

An der Brückstraße wurde ebenfalls gehalten. Die Verbindung zwischen Fußgängerzone und Marktplatz wurde als unproblematisch geschildert, jedoch die direkte Wegführung mit entsprechender Sichtachse könnte verbessert werden. Der breite Gehweg wurde als sehr positiv bewertet. Zudem wurde die Aussage getätigt, dass es generell keine Probleme beim Überqueren der Straße gebe, da sich die Menschen, sowohl zu Fuß, als auch im Kfz, mit der Situation arrangiert hätten und gegenseitige Rücksichtnahme vorliege.

Den Vorschlag von Frau Wohland, den Fahrstreifen in das Parkhaus zu Gunsten des Fußverkehrs zurückzubauen, wurde als mögliche Alternative positiv aufgenommen.

Von einem Teilnehmer wurde dennoch angemerkt, dass durch die parkenden Autos, die Sichtachsen beim Überqueren der Brückstraße sehr stark eingeschränkt werden und demzufolge kleine Personen, zum Beispiel Kinder oder Personen im Rollstuhl schnell übersehen werden können und es so zu gefährlichen Situationen kommen kann.



### Station 9

Anschließend folgte die Gruppe der Brückstraße weiter in Richtung Osten. Dabei wurde von den Teilnehmenden festgestellt, dass die Gehwege in diesem Bereich allgemein sehr schmal sind, an einigen Stellen sogar so schmal, dass die Rollstuhlfahrer auf die Straße ausweichen mussten. Zugänge zu Wohnungen in Form von Treppen verschmälern zusätzlich die Gehwege. Hier wurde angemerkt, dass sich eine sichere Gehwegführung mit breiteren Wegen gewünscht wird. Im weiteren Verlauf der Route wurde zudem festgestellt, dass der Gehweg teilweise durch Kundenstopper versperrt wurde, was den Weg für Personen mit zum



Kinderwagen oder Rollatoren nicht begehbar macht. Es kam zudem die Anmerkung, dass auf der einen Seite der Hellpothstraße der Gehweg komplett fehle und gleichzeitig die Frage, ob die Parkplätze nicht anstelle eines Gehweges entfallen könnten. Die Parkplatzsituation wurde in Schwerte als unkritisch bewertet. Auf der anderen Seite der Hellpothstraße wird der Gehweg durch parkende Fahrzeuge eingeengt.

Am Ende der Hellpothstraße angekommen, wurde die neue Querungshilfe als positiv und gelungen hervorgehoben. Die Mittelinsel verkürze den Querungsweg und ist durch das taktile Leitsystem gleichzeitig barrierefrei ausgebaut. Die Teilnehmenden wünschen sich mehr solcher Querungshilfen.

Gleichzeitig wurde aber auch bemängelt, dass die Querungssituation der Ostenstraße durch ein fehlendes Angebot und hohe Bordsteine nicht sicher sei. Der Durchgang zum Nordwall, der nur für Radfahrende und Zufußgehende möglich ist, sei zudem durch fehlende Absenkungen ebenfalls nicht barrierefrei nutzbar.

## **Station 10**

Die Gruppe folgte anschließend dem Nordwall und beschrieb diesen als sehr attraktiv. Außerdem dient der Gehweg für viele Kinder als Schulweg, weshalb an dieser Stelle auch die Sicherheit hohe Priorität haben sollte. Die Einmündung Wallstraße wurde als schlecht einsehbar und als Konfliktpunkt beschrieben. Um bessere Sichtverhältnisse zwischen dem Kfz-Verkehr und den Zufußgehenden und auch Radfahrenden zu schaffen, könnte ein Verkehrsspiegel Abhilfe verschaffen. Zudem sei die Straße eine gute Verbindung zur Ruhr, daher sollte diese besonders für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigt werden. Die Steigung in Richtung Westen wird angemerkt, aber nicht als besonders kritisch angesehen. Beim Überqueren der Wittekindstraße wurde die neue Verkehrsinsel als sehr positiv angebracht. Diese ist bereits mit taktilen Leitelementen barrierefrei ausgestattet und sei zudem sehr gut sichtbar. Weiter auf der Goethestraße wurde der Allee-Charakter und die kleine Grünanlage gegenüber dem Krankenhaus als sehr positiv bewertet. Lediglich die vielen durch die Bäume angehobenen Gehwegplatten wurden kritisiert. Die bereits vorgenommene Umbaumaßnahme zu Gunsten des Fußverkehrs auf der Seite der Grünanlage wird sich auch für den weiteren Verlauf in Richtung Westen gewünscht. Zusätzlich könnte auch noch eine Querungsmöglichkeit zu der Grünanlage geschaffen werden, damit Personen aus dem Krankenhaus diese besser nutzen können.

Die Begehung fand ihren Abschluss am Startpunkt auf der Rathausstraße.

## **Verabschiedung**

Herr Dr. Frehn bedankte sich zum Abschluss bei den Beteiligten für die Teilnahme und die Diskussionsfreude. Abschließend gab er noch einmal einen Ausblick auf das weitere Vorgehen des Fußwegeverkehrskonzepts in Schwerte und verabschiedete sich von der Gruppe.

## 2. Planungsspaziergang

### Fußwegeverkehrskonzept Schwerte - Planungsspaziergang Route 2 (ca. 2,9km)



Der 2. Planungsspaziergang im Rahmen der Erarbeitung des Fußwegeverkehrskonzeptes Schwerte fand am 27. August 2020 um 18.00 Uhr statt. Als Treffpunkt wurde die Treppe vor dem Rathaus gewählt. Aufgrund der aktuellen Situation (Corona-Pandemie), wurden die eigentlich schon im März geplanten Begehungen auf den August verschoben. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung, der Politik, Interessensvertretungen und -verbänden, Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitenden der Planersocietät zusammen.

#### Begrüßung durch den Dezernatsleiter Herr Vöcks

Herr Vöcks begrüßte zunächst die anwesenden Personen. Er betonte die Bedeutung und das Potential des Fußverkehrs in Schwerte und stellte kurz den Erarbeitungsprozess des Fußwegeverkehrskonzeptes vor.

#### Begrüßung durch die Mitarbeitenden der Planersocietät

Frau Wohland stellte die Planersocietät vor. Im Anschluss wies sie auf die aktuellen Hygienebestimmungen hin, die das Einhalten des Abstandes von 1,50 m und das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes bei nicht ausreichendem Abstand vorsehen. Die Teilnehmenden haben sich zur möglichen Rückverfolgung in eine Liste eingetragen, die nach 4 Wochen vernichtet wird.

Anschließend stellte Frau Wohland zunächst das Untersuchungsgebiet und die zehn Haupt-routen vor, die bereits mit der Kommune ausgearbeitet wurden. Sie erläuterte kurz die Zielvorstellungen des Fußwegeverkehrskonzepts und ging anschließend auf den Routenverlauf des anstehenden Planungsspaziergangs sowie dessen Stationen ein. Sie wies zusätzlich darauf hin, dass es besonders um den Austausch und die Wahrnehmung der in Schwerte wohnenden Personen in Bezug auf den Fußverkehr geht. Die Diskussionen helfen dabei, Konflikte und Problemstellen ausfindig zu machen. Bezüglich der Dokumentation und Fotos verwies sie auf ihren Kollegen Herrn Rischbieter, der sich ebenfalls kurz vorstellte.

### **Station 1 (Nördliche Rathausstraße)**

Durch das Einhalten der Abstandsregel und auch den Diskussionsbedarf an bestimmten Stellen, wichen die Haltepunkte zum Teil von den geplanten Stationen ab. Der erste Halt war daher bereits auf der Rathausstraße, unweit zur Karl-Gerharts-Straße. Frau Wohland fragte zum Einstieg, wie die Teilnehmenden die Rathausstraße wahrnehmen würden. Es wurde positiv hervorgehoben, dass kein Durchgangsverkehr durch die Abbindung der Karl-Gerharts-Straße vorhanden ist. Des Weiteren wurde der hohe Baumbestand durch die Allee positiv betont, der einen Boulevard-Charakter schaffe. Es wurde angemerkt, dass der ruhende Verkehr den Fußverkehr störe und Nutzungskonflikte entstehen, da Pkw häufig auf den Gehweg überragen und einige Stellplätze als Dauerparkplätze aufgrund fehlender Bewirtschaftung genutzt werden würden. Eine Teilnehmerin wies darauf hin, dass der Behinderten-Stellplatz keine Bordsteinabsenkung besitze und damit die Barrierefreiheit nicht gegeben sei. Zu der Lichtsignalanlage an der Bethunestraße / Karl-Gerharts-Straße wurde angemerkt, dass der Gehweg im Kurvenbereich aufgrund der Hauswand sehr schmal und aufgrund der fehlenden Sichtachse bei Begegnungsverkehr gefährlich sei. Es wurde vorgeschlagen, einen der Fahrstreifen wegzunehmen, damit mehr Platz für den Fußverkehr bereitgestellt werden kann und Begegnungsverkehr möglich ist. Herr Vöcks stellte in Aussicht, dass bei einem Umbau eine kleine Verbesserung erzielt werde. Die Messung des Gehwegs ergab 0,80 m für den Bereich. Des Weiteren merkten die Teilnehmenden an, dass die Grünzeit zum Queren sehr kurz sei und häufig nicht bis zum Erreichen der anderen Straßenseite reiche. An der Lichtsignalanlage wurde bemängelt, dass die Grünzeiten sehr kurz seien, wenn gleich dort viel Schülerverkehr unterwegs sei. Die Stadtverwaltung ergänzte, dass die Grünzeit bis zur Mittelinsel reichen müsse.



### Station 2 (Robert-Koch-Straße)

Frau Wohland fragte die Teilnehmenden nach ihrer Wahrnehmung der Wohnstraße. Sie betonte, dass es sich bei der Robert-Koch-Straße um einen klassischen Wohnbereich handelt, der im Straßenraum Mängel wie eine fehlende Bordsteinabsenkung und Unebenheiten bzw. Höhenunterschiede auf dem Gehweg aufweise. Positiv hervorgehoben wurde von den Bürgerinnen und Bürgern die Abbindung in Richtung Bethunestraße. Trotzdem würde sich nicht immer an das vorgeschriebene Geschwindigkeitsniveau gehalten werden. Insgesamt wurde die Wohnstraße als unproblematisch beschrieben. Die Gehwege würden ausreichen und auch die parkenden Kfz im Seitenraum nicht stören.

### Station 3 (Graf-Adolf-Platz)

Frau Wohland merkte an, dass die „Schulweg-Symbole“ auf dem Gehweg nicht mehr erkennbar sind. Sie würden einen Beitrag zur Orientierung und Schulwegsicherheit beitragen. Eine Erneuerung wurde sich daher von den Anwesenden gewünscht. Herr Vöcks ergänzte, dass eine Erneuerung an neuralgischen Punkten sowie Knotenpunkten zur Wegweisung vorgesehen ist. Von Seiten der Teilnehmenden wurde deutlich, dass ein besonderer Hinweis auf Schulwege auch für den Kfz-Verkehr sinnvoll ist. Aus diesem Grund wünschten sich die Anwesenden ein Verkehrszeichen oder eine farbige Markierung auf der Fahrbahn. Es wurde angemerkt, dass es bereits ein Programm für Schulwegemobilität gibt. Die gelben Tatzen, die sich zum Teil auf den Gehwegen befinden sind ehrenamtlich zur Markierung des Schulwegs aufgetragen worden. Hinsichtlich des Vorschlags einer roten Markierung wurde eingeworfen, dass Menschen mit einer Rot-grün-Schwäche dies nicht wahrnehmen können. Aus diesem Grund wurde der Einsatz einer anderen Farbe vorgeschlagen. Die Stadtverwaltung merkte an, dass eine vollflächige Bemalung der Straßen nur in Maßen sinnvoll sei und punktuell bewusst einzusetzen ist. Die Umsetzung sollte daher in Abstimmung mit den Schulwegplänen erfolgen. Möglich sei beispielsweise ein Piktogramm in Form eines Verkehrszeichens auf der Fahrbahn, das auf Schulkinder hinweist. Positiv hervorgehoben wird von den Teilnehmenden der Begehung die Aufpflasterung, die ein sicheres Querungsangebot schafft.

#### Station 4 (Albert-Schweitzer-Schule)

Es wurde eingeworfen, dass der Gehweg im Schulbereich zugeparkt ist und Sichtachsen nicht freigehalten werden. Nach der Frage von Frau Wohland, wie die Schülerinnen und Schüler zur Schule kämen, wurde vor allem Zufußgehen, aber auch Bring- und Holverkehre mit dem Auto genannt. Aufgrund des regen Verkehrs, seien die Absperrgitter an der Bushaltestelle und auch die zahlreichen Poller und Blumenkübel auf dem Gehweg angebracht worden. Dadurch hat sich die Situation bereits verbessert und soll unbedingt so beibehalten werden. Im hinteren Teil der Schule, am Appelhof, bestehe ein absolutes Halteverbot, Elternverkehre würden sich aber darüber hinwegsetzen und es gäbe Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr, berichteten Anwesende. Die Stadtverwaltung betonte, dass ihnen das Problem bekannt ist und Kontrollen durch Polizei und Ordnungsamt durchgeführt werden. Frau Wohland stellte das Konzept einer Elternhaltestelle vor und fragte, inwiefern die Einrichtung einer solchen Maßnahme bereits geprüft wurde. Die Stadtverwaltung entgegnete, dass eine solche Prüfung bereits stattgefunden hat, es aber schwierig sei, einen geeigneten Standort zu finden. Elternhaltestellen seien ein Instrument, das an den anderen Schulen in Schwerte bereits eingesetzt werde.



#### Station 5 (Ostenberger Straße)

An der Einmündung zur Ostenberger Straße sei eine Querung dringend notwendig nach Aussage einiger Teilnehmenden. Morgens und nachmittags würde es sich an dieser Stelle stauen und die Schulkinder müssten zwischen dem Kfz-Verkehr herlaufen. Es käme zu konfliktreichen Situationen in den Stoßzeiten, da viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto bringen und abholen würden. Es wurde eingeworfen, dass Schülerlotsen im Bereich der Schule angedacht sind. Frau Wohland schlug vor, den Gehweg als Gehwegnase in die Fahrbahn zu ziehen, um den Querungsweg zu verringern und gleichzeitig die Sichtbarkeit der querenden Person für den Kfz-Verkehr zu erhöhen. Von einem Bürger wurde der Vorschlag gebracht, einen Fußgängerüberweg in diesem Bereich einzurichten. Die Stadtverwaltung gab diesbezüglich zu bedenken, dass FGÜs in Tempo 30-Zonen in der Regel entbehrlich sind. Es wurde darüber hinaus nochmal die konsequente Absenkung der Bordsteine für die nötige Barrierefreiheit betont. Frau Wohland warf ein, dass eine Ergänzung um ein taktiles Leitsystem sinnvoll ist. An

der Hauptstraße wurde angemerkt, dass der Gehweg im Kurvenbereich zu schmal ist. Gleiches gilt für die Ecke Bethunestraße / Nordwall, wo der Gehweg eine Engstelle darstelle. Eine Möglichkeit wäre es, den Grünbereich an dieser Stelle zu verschmälern und die freiwerdende Breite dem Gehweg zuzuschlagen. Im Bereich des Schwimmbads seien vermehrt Konflikte zwischen Besuchenden der Freizeiteinrichtung und der Elternverkehr zu beobachten. Ein großes Anliegen einiger Anwesenden ist zudem die Ampelschaltung auf der Bethunestraße, die den Fußverkehr nicht genug berücksichtige.

### **Station 6 (Ruhrtal-Gymnasium)**

Frau Wohland fragte in die Runde, ob die neue Querungshilfe auf dem Nordwall gut angenommen wurde. Dies bejahten die Teilnehmenden. Positiv hervorgehoben wurde an dieser Stelle die Barrierefreiheit der Querungshilfe, deren Bord abgesenkt und mit taktilen Leitelementen ausgestattet sei. Herr Vöcks verwies ebenfalls auf die barrierefreie Bushaltestelle und erklärte, dass die Stadt Schwerte die Barrierefreiheit Schritt für Schritt im Stadtgebiet umsetzt.

### **Station 7 (Fußgängerzone)**

Auf dem Weg in die Fußgängerzone wurde die Querneigung am Nordwall angemerkt. Vor der Pizzeria würde zudem häufig durch Besucherverkehr auf dem Gehweg geparkt werden, was durch Abpollern zu unterbinden sei. In der Hüsingstraße wurde der Vorschlag gemacht, den gesamten Knotenpunkt und die Hüsingstraße bereits ab dem Postplatz als Fußgängerzone auszuweisen, mit der Begründung, dass es alternative Routen für den Kfz-Verkehr gibt. Die Verwaltung gab zu bedenken, dass es zu einer Verlagerung des Autoverkehrs kommen kann und andere Strecken stärker belastet werden. Zudem sei der ÖPNV zu berücksichtigen, der dort ebenfalls verkehrt. Von den Teilnehmenden wurde eingewandt, dass ein Verkehrsversuch zeigen kann, ob sich die erhofften Effekte einstellen würden.

In der Fußgängerzone bemängelten die Anwesenden, dass das an einigen Stellen verlegte Kopfsteinpflaster für Gehbehinderte eine Barriere darstellt. Frau Wohland führt an, dass das Pflaster durch eine neue Verfüguung eine ebenere Oberfläche bietet. Eine weitere Möglichkeit sei es, das Kopfsteinpflaster in einem zentralen Bereich zu unterbrechen. Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität zeigten sich die Teilnehmenden zufrieden und begegneten, dass sie sich gerne in der Fußgängerzone aufhielten. Ein Problem seien jedoch die „wild“ abgestellten Fahrräder. Es wurde sich daher für mehr Radabstellanlagen ausgesprochen. Die Verwaltung ergänzte, dass sie sich dieser Problematik bewusst sind und derzeit Planungen zu weiteren Radabstellanlagen im Bereich der Fußgängerzone vorantreiben. Ein Vorschlag von Seiten der Teilnehmenden war es, eine große Abstellanlage auf dem Marktplatz zu installieren.

### **Station 8 (Marktplatz)**

Am Marktplatz wurde der Fokus auf die fehlende Barrierefreiheit durch die vielen Unebenheiten gelegt. Dies schränke die Teilhabe für mobilitätseingeschränkte Personen ein. Die Stadtverwaltung betonte, dass für den Markplatz bereits eine Umgestaltung geplant ist, die neben der Barrierefreiheit auch die Aufenthaltsqualität berücksichtigt. Von den Anwesenden wurde eingeworfen, dass es einen Aufzug von der Tiefgarage zum Markplatz gebe, der jedoch kaum

bekannt und die Zugänglichkeit eingeschränkt sei. Vertreterinnen und Vertreter der Stadt ergänzten, dass auch das berücksichtigt wird und Teil der Ausschreibung ist.

Frau Wohland teilte im Anschluss an die Diskussion auf dem Marktplatz die Simulationsbrillen und einen Langstock aus, um den Beteiligten die Möglichkeit zu geben, die Perspektive sehingeschränkter Personen einzunehmen. Die Teilnehmenden äußerten, dass die Orientierung deutlich schwieriger falle und eine Orientierungshilfe notwendig ist.



### Station 9 (Wuckenhof)

Am Wuckenhof zeigte Frau Wohland ein Bild aus Münster, wo das Kopfsteinpflaster abgeschliffen wurde und barrierearme Gehwegplatten auch mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang ermöglichen. Sie fragte in die Runde, wie der Platz angenommen werde. Teilnehmende entgegneten ihr, dass mit dem Wuckenhof ein tolles Ensemble vorhanden ist, das bisher aber zu wenig genutzt werde. Im Winter fände dort der Weihnachtsmarkt statt, den Großteil des Jahres hätte der Platz jedoch keine Funktion. Es wurde vorgeschlagen ein Café oder Biergarten dort anzusiedeln. Es fehlten darüber hinaus Verweilorte mit Sitzbänken. Frau Wohland schlägt vor, diese am Rondell zwischen den Bäumen aufzustellen. Das Rondell sei ein toller Kommunikationsort durch seine runde Anordnung. Frau Wohland fragte nach vorhandenen Spielmöglichkeiten. Die Anwesenden verweisen auf Spielgelenheiten im hinteren Bereich. Die Verwaltung schlug vor, mehr Veranstaltungen dort stattfinden zu lassen, da dies zu einer verbesserten Attraktivität führe. Auf die Frage nach der Wegebeziehung zur Ruhr wurde angemerkt, dass der Weg unbeleuchtet ist und in den Abendstunden einen „Angst-raum“ darstellt.

### Station 10 (Werner-Steinem-Platz)

Frau Wohland stellte die Frage nach der Nutzung und Attraktivität des Platzes. Die Teilnehmenden äußerten, dass dieser weniger genutzt wird, da kein Publikumsverkehr herrsche. Die Aufenthaltsqualität sei eingeschränkt aufgrund der Gestaltung und der Lage an einer stark befahrenen Straße. Es wurde sich eine Begrünung gewünscht. Zudem müsse der Platz neu gefasst werden. Hinsichtlich der Idee dort Radbügel zu installieren, merkte Frau Wohland an, dass Radabstellanlagen in dezentraler Lage gut kommuniziert werden müssen, damit diese

angenommen werden. Es wurde der Vorschlag geäußert, dort ein Café zu etablieren. Der Weg über die Hagener Straße sei zu schmal. Der Fußgängerüberweg werden hingegen gut angenommen. Eine Umgestaltung des Knotenpunktes wurde von einigen Anwesenden angeregt, da die Wegebeziehungen nicht eindeutig seien und die Querungshilfen veraltet und nicht barrierefrei seien. In diesem Bereich müsse der Fußverkehr in jedem Fall mehr Aufmerksamkeit erhalten.

### **Station 11 (Postplatz)**

Am Postplatz war der zurückgebaute Fußgängerüberweg ein Diskussionsthema. Die Verwaltung begründete den Schritt damit, dass die vorhandene Beleuchtung nicht den vorgeschriebenen Standard erfüllte und damit die Verkehrssicherheit nicht gegeben sei. Es wurde der Vorschlag unterbreitet, den Postplatz zwischen den beiden Querungsangeboten nach dem Shared-Space-Prinzip umzugestalten. Die Poller könnten dann entfallen. Die Stadtverwaltung begrüßte die Idee grundsätzlich, gab aber zu bedenken, dass ein verkehrsberuhigter Bereich dort kaum umzusetzen ist. Der ÖPNV sei zu berücksichtigen und es erfordere einen kompletten Umbau des Bereichs, deren Voraussetzungen zunächst zu schaffen seien. Frau Wohland warf ein, dass der Kfz-Verkehr mit erhöhter Geschwindigkeit in dem Bereich unterwegs sei. Sie sprach sich für geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen aus. Positiv hervorgehoben wurde der Baustellen-FGÜ, da dieser ein zusätzliches Angebot zum Queren schaffe und sehr gut angenommen werden würde. Nach Aussage der Stadtverwaltung wird jedoch nach Abschluss der Bauarbeiten an der Hüsingstraße dieser wieder entfallen. Ein FGÜ an der Stelle wurde sich von den Teilnehmenden auch längerfristig gewünscht. Die Gehwegüberfahrt am Senningsweg wurde von den Anwesenden gelobt, da dieser aufgepflastert ist und den Kfz-Verkehr vorerst zum Abbremsen zwingt und so der Fußverkehr eine besondere Berücksichtigung erhält, obwohl dieser in diesem Bereich nicht bevorrechtigt ist.

### **Verabschiedung**

Frau Wohland bedankte sich zum Abschluss bei den Beteiligten für die Teilnahme und die Diskussionsfreude. Abschließend gab sie noch einmal einen Ausblick auf das weitere Vorgehen des Fußwegeverkehrskonzepts Schwerte und verabschiedete sich von der Gruppe.

## Abschluss-Workshop

Der Abschluss-Workshop im Rahmen der Erarbeitung des Fußwegeverkehrskonzeptes Schwerte fand am 13.10.2020 um 18.00 Uhr im Bürgersaal des Rathauses statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung, der Politik sowie Mitarbeitenden der Planersocietät zusammen.

### Begrüßung durch Herrn Menges (Abteilungsleiter Planungsamt)

Herr Menges begrüßt zunächst die anwesenden Personen. Anschließend hebt er die Bedeutung und das Potenzial des Fußverkehrs für die Stadt Schwerte hervor und stellt die Beteiligten des Erarbeitungsprozesses des Fußverkehrskonzeptes vor. Er gibt einen kurzen Rückblick auf die bisherigen Beteiligungsprozesse und freut sich auf die heutige Veranstaltung.

### Vortrag von Herrn Dr. Frehn (Planersocietät)

Herr Dr. Frehn begrüßt die Anwesenden von Seiten der Planersocietät und stellt den Ablauf des Abschluss-Workshops sowie die Mitarbeitenden vor. Im Anschluss erläutert er noch einmal das Vorgehen und die Ziele des Fußverkehrswegekonzeptes in Schwerte, um den 1. Workshop im Februar noch einmal in Erinnerung zu rufen. Zudem gibt er einen Überblick über den bisherigen Prozess und Arbeitsstand seitens des Planungsbüros. Abschließend erläutert er das Ziel der heutigen Veranstaltung, welches das Vorstellen der Handlungsfelder und einiger Maßnahmenvorschläge beinhaltet.

### Vorstellung der Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge durch Frau Wohland und Herrn Rischbieter (Planersocietät)

Frau Wohland und Herr Rischbieter stellen abwechselnd die 6 erarbeiteten Handlungsfelder für die Stadt Schwerte vor. Bei den Handlungsfeldern handelt es sich um **Querungen, Barrierefreiheit, Gehwegbreiten, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit** und **Wegweisung**. Sie geben einen kurzen Einstieg mit den wesentlichen Fakten zum jeweiligen Handlungsfeld und stellen anschließend beispielhaft einige Maßnahmenvorschläge vor. Die Ideen zu den jeweiligen Problemstellen im Stadtgebiet beziehen sich bei der heutigen Veranstaltung auf kritische Punkte, die bei den Begehungen herausgestellt wurden. Diese sind als Beispiele anzusehen, die auch an anderen neuralgischen Punkten angesetzt werden können. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Maßnahmenfelder nicht in voller Gänze ausgeführt werden können, da dies den zeitlichen Rahmen überschreiten würde. Während des Vortrags werden bereits einige Anmerkungen gemacht und Diskussionen angeregt, die nachfolgend mit in der Plenumsdiskussion aufgeführt werden.

### Plenumsdiskussion

Aufgrund der aktuellen Situation (Corona-Pandemie) wurde sich für eine Diskussion im Plenum, anstelle von Diskussionen an Stellwänden entschieden. Herr Dr. Frehn gibt den Beteiligten als Moderator die Möglichkeit, sich zu den einzelnen Handlungsfeldern und vorgestellten Maßnahmen zu äußern. Zudem stellt er die Frage nach der Priorisierung der einzelnen Handlungsfelder.

Es stellt sich heraus, dass die Anwesenden die Handlungsfelder **Barrierefreiheit** und **Querungen** als prioritär ansehen. Nachfolgend werden die Beiträge zu den einzelnen Handlungsfeldern zusammengefasst dargestellt:

### **Gehwegbreite**

- Insgesamt wird der Ausbau der Gehwege auf eine Regelbreite von 2,50 m aufgrund der vorhandenen Bebauung als schwer umsetzbar angesehen. Die Planersocietät bestätigt diesen Einwand und erläutert, dass durchaus aufgrund von räumlichen Verhältnissen Kompromisslösungen gefunden werden müssen. Die Regelbreite sollte dort umgesetzt werden, wo es möglich ist. Andernfalls muss eine bestmögliche Lösung gefunden werden. Dies kann auch zur Folge haben, dass der ruhende Verkehr weniger Stellplätze zur Verfügung gestellt bekommt.
- Generell ist anzustreben, auf den Haupttrouten des Fußverkehrs ein möglichst durchgängiges Netz an breiten Gehwegen zu schaffen und diese primär zu behandeln.

### **Barrierefreiheit**

- Auf die Barrierefreiheit sollte im Schwerter Stadtgebiet zukünftig besondere Priorität gelegt werden. Es geht darum eine Teilhabe für alle Menschen zu schaffen. Dabei sollten neben körperlichen Einschränkungen auch geistige Fähigkeiten Berücksichtigung finden.
- Es gilt Konflikte zwischen Gruppen verschiedener Einschränkungen zu vermeiden. Zum Beispiel sind Nullabsenkungen an Bordsteinen für geheingeschränkte Personen oder Personen mit einem Rollstuhl/Rollator erleichternd, können gleichzeitig aber für Personen mit Seheinschränkungen zur Gefahr werden.
- Neben taktilen Leitlinien und unterschiedlichen Bordhöhen, sollte auch eine kontrastreiche Gestaltung berücksichtigt werden. Dies beinhaltet sowohl den Einsatz von Farbkontrasten, als auch den Einsatz von Leuchtelementen, um z.B. Einstiegsanten an Bushaltestellen ersichtlich zu machen.
- Die im Stadtgebiet immer wieder auftauchenden Poller, die durch Ketten verbunden sind, werden kritisch angesprochen. Diese stellen eine Barriere dar und tragen zudem nicht zur Verschönerung des Stadtbildes bei. Herr Menges erläutert, dass bereits ein Programm zum Rückbau dieser Ketten bestehe, welches seit mehreren Jahren sukzessive umgesetzt werde und ca. 70 % bereits verwirklicht wurde. Ein kompletter Rückbau wird angestrebt.

### **Verkehrssicherheit**

- Es wird angemerkt, dass sich sowohl Beleuchtungselemente, als auch Elemente, die zur Barrierefreiheit beitragen, der Verkehrssicherheit zugeschrieben werden können. Es wird sich gewünscht, dass die einzelnen Handlungsfelder Synergieeffekte mit sich bringen. Die Planersocietät erläutert daraufhin, dass sich die einzelnen Handlungsfelder oftmals nicht voneinander trennen lassen und diese immer im Bezug zueinander gesetzt werden aufgrund der thematischen Querschnitte.
- Allgemein sollte der Mensch Vorrang haben, nicht das Kfz. Jede autofahrende Person sei schließlich auch eine Person, die zu Fuß geht. Daher wird sich gewünscht, dass das Bewusstsein dahingehend gestärkt wird. Es solle darauf aufmerksam gemacht werden, dass der Fußverkehr besondere Berücksichtigung finden soll. Dies

funktioniere nur, wenn auch Maßnahmen ergriffen werden, die darauf abzielen. Dies können zum Beispiel das Herabsetzen von Geschwindigkeiten oder das Anpassen der Ampelschaltungen für den Fußverkehr sein.

- Auf die Frage von Herrn Dr. Frehn nach Gehwegparken wird als Beispiel die Hagener Straße im Bereich zwischen Fußgängerzone und Marktplatz angesprochen. Dort komme es häufig zu unerlaubtem Halten oder Parken, was die ohnehin schon schmale Fahrbahn zusätzlich einschränke und bei Einsätzen von Rettungsfahrzeugen zu kritischen Situationen führen kann. Besonders die Einengung der Gehwege wird aber hervorgehoben, da Durchgänge so oftmals versperrt werden und ein Ausweichen auf die Straße erfordern. Das Ordnungsamt gibt an, dass im innerstädtischen Bereich die Kontrollen im Tagesverlauf gut abzudecken sind, allerdings nicht zu den Abend- und Nachtstunden. Herr Dr. Frehn bringt ein, dass eine Ausweitung von Einsatzzeiten und Personal diese Problematik verbessern könnte.
- Das unerlaubte Abstellen von Fahrzeugen wird als Gefahrenquelle für zu Fuß Gehende gesehen, da dies zum einen wichtige Sichtachsen versperrt (besonders für Kinder) und zum anderen oftmals das Ausweichen auf die Straße bedeutet.

### Querungen

- Um ein durchgängiges Netz zu schaffen sind besonders auch sichere Querungen an Hauptverkehrsstraßen notwendig. Diese sollten barrierefrei ausgestattet sein.
- Querungen müssen eindeutig nutzbar und ersichtlich sein. Zudem sollten genügend im Stadtgebiet vorhanden sein, sodass längere Umwege vermieden werden.
- Positiv aufgenommen wird vor allem die Empfehlung, Countdown-Ampeln an der Bethunestraße einzurichten.

### Aufenthaltsqualität

- Herr Menges erläutert, dass die Stadt Schwerte aktuell die Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts vorbereitet. Dort werden verschiedene gestalterische Fragestellungen der Innenstadt bearbeitet, unter anderem auch ein einheitliches Beleuchtungskonzept zur Verbesserung der Lichtgestaltung.

### Wegweisung

- Dass eine Beschilderung in Schwerte bereits vorhanden ist, wird positiv bewertet. Dennoch wünschen sich die Teilnehmenden, dass für eine eindeutige und leichte Wegweisung gesorgt wird. Dazu gehöre neben der Schriftsprache, auch der Einsatz von Symbolen oder Farben, die ein leichtes Verständnis ermöglichen.
- Neben der Wegweisung wird sich bei der Beschilderung zusätzlich der Hinweis auf mögliche Hindernisse, wie z.B. Treppen oder Rampen gewünscht, damit Umwege vermieden werden können. Auch eine Angabe von Kilometer- oder Zeitangaben wird in Betracht gezogen.

## Allgemein

- Es wird noch einmal auf die allgemeine Problematik eingegangen, dass Straßen NRW zum größten Teil Straßenbaulastträger ist und damit auch Entscheidungsträger. Viele Entscheidungen werden mit der StVO oder mit (nicht) vorhandenen Unfallzahlen argumentiert.



## Verabschiedung

Herr Dr. Frehn fasst die gesammelten Ergebnisse aus der Diskussion kurz zusammen. Im Anschluss gibt er einen Ausblick auf das weitere Vorgehen und kündigt den Endbericht für Anfang November an. Er bedankt sich bei allen Beteiligten für die rege Teilnahme und die konstruktiven Diskussionsbeiträge und Anregungen.

Abschließend richtet Herr Menges die Worte an die Anwesenden. Er informiert über den weiteren Verlauf und die Umsetzung des erstellten Konzepts der Planersocietät seitens der Stadt Schwerte. Er bedankt sich bei dem Planungsbüro für die Zusammenarbeit und kündigt an, dass es der Kommune ein Anliegen ist, möglichst viele Maßnahmen für den Fußverkehr umzusetzen. Ein Budget ist dafür bereits eingeplant, dennoch müsse auch berücksichtigt werden, dass für langfristige Maßnahmen auch ein gewisser Vorlauf für die Detailplanungen einkalkuliert werden müsse. Herr Menges verabschiedet sich von den Teilnehmenden und beendet die Veranstaltung.

## Anhang II: Maßnahmenkatalog

## Anhang III: Kartenwerke: Bestands- und Mängelanalyse

## Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Hauptroute 1 - Bahnhofs-Route													
1	1.1	Holzener Weg (Hausnr. 45, 47)	stadtein- / auswärts	Engstelle durch Einfriedung und Laternenstele bei einseitigem Gehweg		Verbreiterung des Gehwegs	Laternen versetzen	Straßenbaulast-träger ist Straßen.NRW	Gehwegbreite	gering			X
1	1.2	Holzener Straße (westlich der Kreuzstraße)	stadtauswärts	Fehlender Gehweg auf nördlicher Seite		Prüfen zur Anlage eines Gehwegs	Quermöglichkeit zur Benutzung des Gehwegs auf der südlichen Seite		Gehwegbreite	gering		X	
1	1.3	Holzener Straße/Kreuzstraße	stadtauswärts	Poller nicht barrierefrei		Austausch/moderne barriere Lösung	komplette Wegnahme der Poller (z.B. bei Installation einer Querungshilfe)		Verkehrssicherheit	mittel	X		
1	1.4	Holzener Weg/Kreuzstraße	stadtein- / auswärts	fehlende sichere Querungsmöglichkeit		Einrichten einer Querungshilfe		Gehweg endet einseitig auf Holzener Weg stadtauswärts	Querungen	mittel		X	
1	1.5	Holzener Weg (Hausnr. 41)	stadtein- / auswärts	Engstelle durch Einfriedung		Verbreiterung des Gehwegs	Markierung durch Reflektoren		Gehwegbreite	gering			X
1	1.6	Holzener Weg (Hausnr. 38)	stadtauswärts	Treppe nicht barrierefrei		Treppe barrierefrei gestalten (Handlauf austauschen, kontrastreiche Stufen)			Barrierefreiheit	mittel		X	
1	1.7	Holzener Weg (Hausnr. 38)	stadtauswärts	Geringe Gehwegbreite, Nutzungskonflikte mit ruhendem Verkehr		Erweiterung der Pflasterung des Gehwegs, evtl. anbringen von Beton-Stoppschwellen, um Fahrzeugüberhang zu verhindern	Abmarkierung des Gehwegs (unter Beachtung der erforderlichen Gehwegbreite)		Gehwegbreite, Verkehrssicherheit	mittel		X	

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
1	1.8	Holzener Weg (Hausnr. 39)	stadteinwärts	Geringe Gehwegbreite, Nutzungskonflikte mit ruhendem Verkehr, fehlende Abgrenzung des Gehwegs		Pflasterung des Gehwegs, Gehwegverbreiterung	Abmarkierung des Gehwegs (unter Beachtung der erforderlichen Gehwegbreite)		Gehwegbreite, Verkehrssicherheit	hoch		X	
1	1.9	Holzener Weg (Bushaltestelle Kreuzstraße)	stadteinwärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
1	1.10	Holzener Weg (Bushaltestelle Kreuzstraße)	stadtauswärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
1	1.11	Holzener Weg (Sauerlandstraße - Hermann-Löns-Weg)	stadtein- und auswärts	Nutzungskonflikt mit ruhendem Verkehr durch beengte Gehwegbreite		Verbot und Kontrolle des Gehwegparkens	Markierung der Parkbuchten, um das Parken zu begrenzen	Straßenbaulastträger ist Straßen.NRW	Verkehrssicherheit	mittel			X
1	1.12	Holzener Weg (Hausnr. 25 - 47)	stadtein- und auswärts	Oberflächenmangel		Instandsetzung und Ausbesserung von Unebenheiten und Rissen			Barrierefreiheit	gering		X	
1	1.13	Holzener Weg/Am Lenningskamp	stadtein- / auswärts	Lichtsignalanlage nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Taster, Akustik, Bord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
1	1.14	Holzener Weg/Am Lenningskamp	stadtein- / auswärts	Verblasste Markierung an Furt der Lichtsignalanlage		Erneuerung der Markierung			Querungen	mittel	X		
1	1.15	Holzener Weg (Bushaltestelle Borowski Autofit)	stadtauswärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
1	1.16	Holzener Weg /Im Bohlgarten /Fleimmannstraße (Knotenpunkt)	stadtein- /auswärts	Lichtsignalanlage nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Taster, Akustik, Bord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit, Querungen	hoch		X	
1	1.17	Holzener Straße (Bushaltestelle Borowski AutoFit)	stadteinwärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
1	1.18	Holzener Weg (Westerdamm - Sauerlandstraße)	stadtein- und auswärts	Bauliche Gestaltung des gemeinsamen Geh- und Radweges weicht von der verkehrsrechtlichen Anordnung ab		Rückbau des Radweges			Gehwegbreite	gering			X
1	1.19	Holzener Straße (Hausnr. 30)	stadtauswärts	Engstelle durch Bepflanzung und Bordstein (fehlende Barrierefreiheit)		Entfernung der Bepflanzung und des Bordsteins	Verkleinerung des Pflanzenbeetes	Straßenbaulast-träger ist Straßen.NRW	Verkehrssicherheit	mittel		X	
1	1.20	Holzener Weg (Tankstelle)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt mit Kfz-Verkehr durch Zufahrt der Tankstelle		Kontrastreichere Pflasterung zur Abgrenzung des Gehwegs von den Zufahrten			Verkehrssicherheit	gering			X
1	1.21	Holzener Weg/Bahnhofstraße (Unterführung)	stadtauswärts	Oberflächenmangel		Instandsetzung und Ausbesserung von Unebenheiten und Rissen			Barrierefreiheit	gering			X
1	1.22	Holzener Weg/Bahnhofstraße (Unterführung)	stadteinwärts	Oberflächenmangel		Instandsetzung und Ausbesserung von Unebenheiten und Rissen			Barrierefreiheit	gering			X
1	1.23	Holzener Weg/Bahnhofstraße (Unterführung)	stadtein- und auswärts	Geringe Gehwegbreite; Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr		Entfernung der Markierung zur Trennung von Fuß- und Radverkehr, so dass der Fußverkehr mehr Fläche hat		Bereits Gehweg mit Radverkehr frei angeordnet	Gehwegbreite, Verkehrssicherheit	hoch	X		
1	1.24	Holzener Weg/Bahnhofstraße (Unterführung)	stadtein- und auswärts	Mangelhafte Beleuchtung		Installation einer LED-Beleuchtung an den Seitenwänden	Helle farbliche Gestaltung der Seitenwände		Verkehrssicherheit	mittel		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
1	1.25	Bahnhofstraße	stadteinwärts	Nutzungskonflikt zwischen auf den Bus Wartenden und Gehenden, geringe Gehwegbreite		Verbreiterung der Aufstellfläche			Barrierefreiheit	mittel		X	
1	1.26	Bahnhofstraße (Hausnr. 10)	stadtauswärts	Engstelle durch Masten		Versetzen des Laternenmastes an Unterstreifen	Ausstattung mit Reflektoren		Verkehrssicherheit	mittel		X	
1	1.27	Bahnhofstraße (Hausnr. 21)	stadteinwärts	Engstelle durch Masten		Versetzen des Mastes an Unterstreifen oder auf Stellplatz	Ausstattung mit Reflektoren		Barrierefreiheit	mittel		X	
1	1.28	Bahnhofstraße (Einmündung Gasstraße)	stadteinwärts	Poller nicht barrierefrei		Austausch durch barrierearme Poller	Ausstattung mit Reflektoren		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	hoch	X		
1	1.29	Bahnhofstraße (Hausnr. 20)	stadtauswärts	Engstelle durch Masten und Auslagen		Versetzen der E-Ladestation an Unterstreifen oder auf Stellplatz, Beschränkung von Kundenstoppern auf Oberstreifen	Ausstattung mit Reflektoren	Beschränkung ist kurzfristig umzusetzen	Verkehrssicherheit	mittel		X	
1	1.30	Bahnhofstraße (Durchgang Parkplatz Sparkasse)	stadteinwärts	Treppenanlage nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung			Barrierefreiheit	mittel		X	
1	1.31	Postplatz	stadtein- und auswärts	Wildes Queren aufgrund fehlender Querungsanlage; hohe Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr		Prüfung zur Einrichtung einer Begegnungszone	Schaffen von Querungsanlagen	langfristig sollte eine neue Aufteilung des Straßenraums geprüft werden	Verkehrssicherheit	mittel			X
1	1.32	Postplatz/Hüsingstraße (Hausnr. 3-35)	stadtein- / auswärts	Poller nicht barrierefrei		Wegnahme der Poller und Versatz der Laternen an den Unterstreifen	Ausstattung mit Reflektoren, Ersatz der Poller durch Pflanzenkübel		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	mittel	X		
1	1.33	Postplatz	stadtein- und auswärts	Fußgängerüberweg nicht barrierefrei, Radbügel behindert Überweg		Wegnahme des Radbügels, bei dauerhafter Installation des FGÜ Ausstattung mit taktilen Leitelementen und Beleuchtung nach Regelwerken		temporäre Einrichtung, als dauerhafte Lösung möglich	Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	hoch	X		

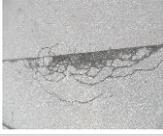
Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
1	1.34	Hüsingstraße (Hausnr. 1 und 30)	stadtein- und auswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Verfüllen der Fugen, um Unebenheiten auszugleichen			Barrierefreiheit	mittel	X		
1	1.35	Hüsingstraße/Friedensstraße/Nordwall (Knotenpunkt)	stadtein- und auswärts	Lichtsignalanlage nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Taster, Akustik, Bord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit, Querungen	hoch		X	
1	1.36	Hüsingstraße (Fußgängerzone)	stadtein- / auswärts	Sitzbänke nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Rücken- und Armlehne)			Barrierefreiheit	mittel		X	
1	1.37	Hüsingstraße (Fußgängerzone)	stadtein- / auswärts	Behinderung des Laufweges durch Radbügel, Aufsteller		Versetzen der Radbügel und Aufsteller in den Seitenbereich			Verkehrssicherheit	hoch	X		
1	1.38	Hüsingstraße (Hausnr. 3)	stadtein- / auswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Neuverlegung des Kleinpflasters mit verfüllten Fugen			Barrierefreiheit	mittel		X	
1	1.39	Cava-dei-Tirreni-Platz	stadtein- / auswärts	Poller nicht barrierefrei		Entfernen der Poller und Ketten	Ausstattung mit Reflektoren, Ersatz der Poller durch Pflanzenkübel		Verkehrssicherheit	mittel	X		

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Hauptroute 2 – Rathaus-Route													
2	2.1	Hörder Straße (Evangelischer Friedhof)	stadteinwärts	Nutzungskonflikt durch Zufahrt zu Parkplatz		Pflasterung des Gehweges in dem Bereich, um Fußverkehr Vorrang zu geben			Barrierefreiheit	gering		X	
2	2.2	Hörder Straße	stadtein- und auswärts	Mangelhafte Aufenthaltsqualität		Pflanzung von Bäumen / Anlegung von Grünstreifen und Installation von Sitzbänken			Aufenthaltsqualität	hoch			X
2	2.3	Hörder Straße	stadtein- und auswärts	Oberflächenmangel		Erneuerung der Oberfläche in den Bereichen der Mängelerscheinungen			Barrierefreiheit	gering		X	
2	2.4	Hörder Straße (zwischen Hausnr. 33 und 35)	stadteinwärts	Fehlender Gehweg		Anlegen eines Gehweges und Aufpflasterung des Gehwegs an Einmündung			Gehwegbreite, Querungen	hoch		X	
2	2.5	Hörder Straße (Bushaltestelle Ostendamm)	stadteinwärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
2	2.6	Hörder Straße / Friedhofstraße	stadtauswärts	Fehlende sichere Querungsmöglichkeit		Verringerung des Kurvenradius durch Vorziehen des Gehwegs	Abmarkierung des vorgezogenen Gehwegs		Querungen	mittel			X
2	2.7	Friedhofstraße (Hausnr. 1 - 16)	stadtauswärts	Gehwegbreite zu gering		Verbreiterung des Gehweges	Verkehrsberuhigter Bereich		Verkehrssicherheit	hoch		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
2	2.8	Friedhofstraße (Hausnr. 1 - 16)	stadtauswärts	Oberflächenmangel		(Neu-) Pflasterung des Gehweges			Barrierefreiheit	hoch	X		
2	2.9	Friedhofstraße (zwischen Hausnr. 4 und 8)	stadtauswärts	Fehlende Abgrenzung des Gehweges		Pflasterung des Gehweges	Markierung zur Abgrenzung		Verkehrssicherheit	hoch		X	
2	2.10	Friedhofstraße (Hausnr. 1 - Zugang Friedhof)	stadteinwärts	Fehlender Gehweg		Anlegen eines Gehweges	Verkehrsberuhigter Bereich		Gehwegbreite	hoch		X	
2	2.11	Friedhofstraße (Hausnr. 20)	stadtauswärts	Fehlende Abgrenzung des Gehweges		Pflasterung des Gehweges	Markierung zur Abgrenzung		Verkehrssicherheit	mittel		X	
2	2.12	Hörder Straße (Hausnr. 24)	stadtauswärts	Engstelle durch Haltestellenmast		Verbreiterung des Gehweges und der Wartefläche der Bushaltestelle			Gehwegbreite, Barrierefreiheit	hoch		X	
2	2.13	Hörder Straße (Bushaltestelle Ostendamm)	stadtauswärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
2	2.14	Hörder Straße (Höhe Hausnr. 27)	stadtein- / auswärts	Querungshilfe nicht barrierefrei		Querungshilfe barrierefrei gestalten mit taktilen Leitelementen			Barrierefreiheit, Querungen	hoch		X	
2	2.15	Sonnenstraße (Bushaltestelle)	stadtauswärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
2	2.16	Sonnenstraße (Höhe Hausnr. 2c)	stadtauswärts	Oberflächenmangel		Ausbesserung der Oberfläche			Barrierefreiheit	hoch	X		
2	2.17	Sonnenstraße (Kurvenbereich)	stadtauswärts	Oberflächenmangel		Ausbesserung der Oberfläche			Barrierefreiheit	gering			X
2	2.18	Sonnenstraße	stadtein- und auswärts	Gehwegbreite zu gering		Verbreiterung des Gehweges durch Wegnahme des Grünstreifens		Erhalt der Baumscheiben	Gehwegbreite	gering			X
2	2.19	Sonnenstraße (nördliche Seite)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt mit ruhendem Verkehr durch geringe Gehwegbreite und sich öffnende Türen		Verbreiterung des Gehweges durch Wegnahme des Grünstreifens	Herausnahme des ruhenden Verkehrs	Erhalt der Baumscheiben	Gehwegbreite	gering			X
2	2.20	Sonnenstraße (Höhe Hausnr. 3)	stadteinwärts	Oberflächenmangel		Ausbesserung der Oberfläche			Barrierefreiheit	gering			X
2	2.21	Hörder Straße (Hausnr. 16)	stadtauswärts	Oberflächenmangel		Ausbesserung der Oberfläche			Barrierefreiheit	gering		X	
2	2.22	Hörder Straße (Unterführung zw. Bergische Straße und Märkische Straße)	stadtein- und auswärts	Umlaufsperrn nicht barrierefrei		Ersatz durch barrierearme Umlaufsperrn	Anbringen von Reflektoren		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	gering			X
2	2.23	Hörder Straße (Hausnr. 13)	stadteinwärts	Oberflächenmangel		Ausbesserung der Oberfläche			Barrierefreiheit	mittel		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
2	2.24	Hörder Straße (Hausnr. 8)	stadtauswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Ausbesserung des Pflasters			Barrierefreiheit	gering		X	
2	2.25	Hörder Straße (Hausnr. 9)	stadteinwärts	Engstelle durch Verkehrsschild		Versatz des Verkehrsschildes in Unterstreifen	Ausstattung mit Reflektoren		Verkehrssicherheit	mittel		X	
2	2.26	Hörder Straße (Unterführung zw. Märkische Straße und Robert-Koch-Straße)	stadtein- und auswärts	Umlaufsperrn nicht barrierefrei		Entfernung der Umlaufsperrn oder Ersatz durch barrierearme	Ausstattung mit Reflektoren		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	gering			X
2	2.27	Hörder Straße (Hausnr. 2)	stadtauswärts	Umlaufsperrre nicht barrierefrei		Entfernung der Umlaufsperrn		Verbreiterung des Gehweges ist mittelfristig umzusetzen	Verkehrssicherheit	hoch	X		
2	2.28	Hörder Straße (Hausnr. 2)	stadtauswärts	Engstelle durch Hauswand		Verbreiterung des Gehweges			Gehwegbreite	hoch		X	
2	2.29	Rathausstraße (Hausnr. 40)	stadtauswärts	Engstelle durch Hauswand		Verbreiterung des Gehweges			Gehwegbreite	mittel		X	
2	2.30	Rathausstraße (Zufahrt Parkplatz Rathaus)	stadteinwärts	Nutzungskonflikt durch Zufahrt zu Parkplatz		Kontrastreichere Pflasterung zur Abgrenzung des Gehweges von den Zufahrten			Verkehrssicherheit	gering			X
2	2.31	Rathausstraße (entlang des Rathaus)	stadteinwärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Verlegung eines barrierearmen Pflasters	Verfüllen der Fugen		Barrierefreiheit	mittel	X		

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
2	2.32	Rathausstraße (Hausnr. 20 - 40)	stadtein- und auswärts	Gehwegbreite zu gering, Nutzungskonflikt mit ruhendem Verkehr durch Fahrzeugüberhang		Verbreiterung des Gehweges durch Änderung der Stellplätze (Längsparken)	Anbringen von Beton-Stoppsschwellen		Gehwegbreite, Verkehrssicherheit	hoch	X		
2	2.33	Rathausstraße (Rathaus)	stadteinwärts	Treppenanlage nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung			Barrierefreiheit	mittel		X	
2	2.34	Rathausstraße (Höhe Rathaus)	stadtein- und auswärts	Poller nicht barrierefrei		Wegnahme der Poller			Verkehrssicherheit	mittel	X		
2	2.35	Rathausstraße (Höhe Hausnr. 24)	stadteinwärts	Verblasste Markierung zur Abtrennung des Gehweges		Neupflasterung der Stellplätze in anderer Farbe zur Abgrenzung	Erneuerung der Markierung		Verkehrssicherheit	mittel	X		
2	2.36	Rathausstraße / Hastingsallee	stadteinwärts	Fehlende sichere Querungsmöglichkeit		Fußgängerüberweg/ Querungshilfe	Überplanung des gesamten Knotenpunktes	KNP bereits in Planung für Umbaumaßnahme "Rathausstraße" berücksichtigt	Querungen	mittel		X	X
2	2.37	Rathausstraße (Bushaltestelle Post)	stadtauswärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
2	2.38	Rathausstraße (Hausnr. 8 - 18)	stadtein- und auswärts	Gehwegbreite zu gering		Verbreiterung des Gehweges durch Änderung der Stellplätze (Längsparken)	Anbringen von Beton-Stoppsschwellen		Verkehrssicherheit	hoch		X	
2	2.39	Rathausstraße (Hausnr. 8 - 18)	stadtein- und auswärts	Nutzungskonflikt mit ruhendem Verkehr durch Fahrzeugüberhang		Änderung der Stellplatzanordnung	Anbringen von Beton-Stoppsschwellen		Verkehrssicherheit	hoch	X		

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
2	2.40	Rathausstraße (Hausnr. 8 - 18)	stadtein- und auswärts	Oberflächenmängel		Ausbesserung der Oberfläche (Pflasterung)			Barrierefreiheit	gering		X	
2	2.41	Rathausstraße (Bushaltestelle Post)	stadteinwärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
2	2.42	Rathausstraße (Hausnr. 7 - 8)	stadtein- und auswärts	Poller nicht barrierefrei		Poller mit Reflektoren versehen, Austausch durch barrierefreie Poller			Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit	mittel	X		
2	2.43	Rathausstraße (Hausnr. 7)	stadtauswärts	Sitzbank nicht barrierefrei		Ersatz der Sitzbank durch barrierefreie (Arm- und Rückenlehne)			Barrierefreiheit	mittel		X	
2	2.44	Rathausstraße	stadtein- / auswärts	Querungsangebot nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung		Rot-Markierung wird im Frühjahr 2021 entfernt, barrierefreie Querung in Planung	Barrierefreiheit, Querungen	hoch	X		

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Hauptroute 3 - Schul-Route													
3	3.1	Nordwall (Hausnr. 1 - 2a)	stadtauswärts	Poller nicht barrierefrei		Poller mit Reflektoren ausstatten oder alternativ wegnehmen			Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit	mittel	X		
3	3.2	Nordwall (Hausnr. 1 - 6)	stadtein- und auswärts	Gehwegbreite zu gering		Verbreiterung des Gehweges			Gehwegbreite	mittel			X
3	3.3	Nordwall (Hausnr. 10)	stadtauswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Erneuerung der Pflasters			Barrierefreiheit	mittel	X		
3	3.4	Nordwall (Höhe Hausnr. 10)	stadtein- / auswärts	Fehlende Quermöglichkeit		Gehwegüberfahrt (Aufpflasterung)	Installation einer Querungshilfe		Querungen	hoch		X	
3	3.5	Wittekindstraße / Bethunestraße (Knotenpunkt)	stadtein- und auswärts	Umlaufsperrn nicht barrierefrei		Ersetzen der Umlaufsperrn durch Poller oder Ausstattung mit Reflektoren			Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	mittel	X		
3	3.6	Wittekindstraße / Bethunestraße (Knotenpunkt)	stadtein- und auswärts	Lichtsignalanlage nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Taster, Akustik, Bord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit, Querungen	mittel		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
3	3.7	Wittekindstraße / Bethunesstraße (Knotenpunkt)	stadtein- und auswärts	Fußgängerunfreundliche LSA		Anpassung der Grün- und Rotzeiten für Zufußgehende, Ersatz durch Countdown-LSA		Abstimmung mit Straßen.NRW	Querungen	hoch	X		
3	3.8	Wittekindstraße (Einmündung Wittekindstraße)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt mit Kfz-Verkehr durch Zufahrt Parkplatz Stadtbad		Gehwegüberfahrt (Aufpflasterung)	Gehwegnase		Querungen	hoch		X	
3	3.9	Wittekindstraße (Höhe Ostberger Straße Hausnr. 2)	stadtauswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Neuerlegung des Pflasters			Barrierefreiheit	gering		X	
3	3.10	Wittekindstraße (vor Einmündung Ostberger Straße)	stadtein- / auswärts	Querungsangebot nicht barrierefrei		Farbige Markierung und Ausstattung des Querungsangebots mit taktilen Leitelementen		Prüfen der Rotmarkierung in Abstimmung mit Kreis Unna	Barrierefreiheit, Querungen	hoch	X		
3	3.11	Wittekindstraße (Einmündung Ostberger Straße)	stadteinwärts	langer Querungsweg, schlechte Sichtbeziehungen, erhöhte Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr		Gehwegnase, Verkleinerung des Kurvenradius	Gehwegnase		Querungen	hoch	X		
3	3.12	Wittekindstraße (Hausnr. 11 - 15)	stadtein- und auswärts	Oberflächenmängel		Neuerlegung des Pflasters			Barrierefreiheit	mittel		X	
3	3.13	Wittekindstraße (Hausnr. 11 - 15)	stadtein- und auswärts	Engstellen durch Baumscheiben, Gehwegbreite zu gering		Baumschutzrost (barrierefrei und überfahrbar)			Barrierefreiheit	mittel		X	

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
3	3.14	Wittekindstraße (Höhe Hausnr. 15)	stadtein- / auswärts	Querungsangebot nicht barrierefrei		Farbige Markierung und Ausstattung des Querungsangebots mit taktilen Leitelementen			Barrierefreiheit, Querungen	hoch	X		
3	3.15	Wittekindstraße (Höhe Albert-Schweitzer-Schule)	stadtauswärts	Umlaufsperrn nicht barrierefrei		Ersatz der Umlaufsperrn durch barrierearme Elemente (Beachtung des Abstandes zwischen den Sperrn)	Ausstattung mit Reflektoren		Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit	mittel		X	
3	3.16	Wittekindstraße (Bushaltestelle Albert-Schweitzer-Schule)	stadtauswärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktils Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
3	3.17	Wittekindstraße (Bushaltestelle Albert-Schweitzer-Schule)	stadteinwärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktils Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
3	3.18	Wittekindstraße (Höhe Hausnr. 13)	stadtein- und auswärts	Poller nicht barrierefrei		Austausch barrierearme Poller	Ausstattung der Poller mit Reflektoren		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	mittel	X		
3	3.19	Wittekindstraße (Höhe Hausnr. 13)	stadtein- / auswärts	Querungsangebot nicht barrierefrei		Farbige Markierung und Ausstattung des Querungsangebots mit taktilen Leitelementen			Barrierefreiheit, Querungen	hoch	X		
3	3.20	Wittekindstraße (Albert-Schweitzer-Schule - Graf-Adolf-Straße)	stadtein- und auswärts	Gehwegbreite zu gering		Baumstutzrost (barrierefrei und überfahrbar)			Barrierefreiheit	mittel		X	

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
3	3.21	Wittekindsstraße (Albert-Schweitzer-Schule - Graf-Adolf-Straße)	stadtein- und auswärts	Oberflächenmangel		Erneuerung der Oberfläche			Barrierefreiheit	hoch		X	
3	3.22	Wittekindsstraße (Albert-Schweitzer-Schule - Graf-Adolf-Straße)	stadtein- und auswärts	Engstellen durch Baumscheiben		Baumschutzrost (barrierefrei und überfahrbar)			Barrierefreiheit	mittel		X	
3	3.23	Ostberger Straße (Hausnr. 1)	stadteinwärts	Poller nicht barrierefrei		Ausstattung mit Reflektoren			Barrierefreiheit	mittel	X		
3	3.24	Ostberger Straße (Hausnr. 2)	stadtauswärts	Engstelle durch Laternenmast und Müllimer		Anordnung des Müllimers in frontaler Richtung, Ausstattung des Laternenmastens mit Reflektoren			Gehwegbreite	hoch	X		
3	3.25	Ostberger Straße (Hausnr. 7)	stadteinwärts	Oberflächenmangel		Erneuerung der Oberfläche			Barrierefreiheit	gering			X

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
3	3.27	Ostberger Straße (Hausnr. 6)	stadtauswärts	Engstelle durch Laternenmast		Versetzung des Laternenmastes	Ausstattung des Laternenmastes mit Reflektoren		Gehwegbreite	hoch	X		
3	3.27	Ostberger Straße (Hausnr. 10)	stadtauswärts	Engstelle durch Laternenmast		Versetzen der Laterne			Verkehrssicherheit	mittel		X	
3	3.28	Ostberger Straße (Bushaltestelle Wittekindstraße)	stadtauswärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
3	3.29	Ostberger Straße (Bushaltestelle Wittekindstraße)	stadteinwärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
3	3.30	Ostberger Straße (Bushaltestelle Wittekindstraße)	stadteinwärts	Engstelle durch Bushalte-Wartehäuschen		Verbreiterung des Gehweges bzw. der Aufstellfläche der Bushaltestelle			Gehwegbreite	hoch		X	

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
3	3.31	Ostberger Straße (Hausnr. 11)	stadteinwärts	Poller nicht barrierefrei		Wegnahme der Poller			Verkehrssicherheit	gering	X		
3	3.32	Ostberger Straße (Höhe Hausnr. 11)	stadtein- / auswärts	Querungsangebot nicht barrierefrei		Ausstattung des Querungsangebots mit taktilen Leitelementen und farbiger Markierung			Barrierefreiheit, Querungen	hoch	X		
3	3.33	Ostberger Straße (Hausnr. 13)	stadteinwärts	Engstelle durch Hausstein		Farbige Kennzeichnung oder Reflektoren			Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	hoch	X		
3	3.34	Ostberger Straße (Höhe Mensa)	stadteinwärts	Oberflächenmangel		Erneuerung der Oberfläche			Barrierefreiheit	mittel		X	
3	3.35	Ostberger Straße (Höhe Mensa)	stadteinwärts	Poller nicht barrierefrei		Austausch durch barrierearme Poller	Ausstattung der Poller mit Reflektoren/ Pflanzenkübel		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	hoch	X		

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
3	3.36	Ostberger Straße (Gesamte Länge Friedrich-Bährens-Gymnasium)	stadtein- und auswärts	Gehwegbreite zu gering		Baumschutzrost (barrierefrei und überfahrbar); Pflasterung der Grünfläche zwischen Baumscheiben			Barrierefreiheit, Gehwegbreite	hoch		X	
3	3.37	Ostberger Straße (ggü. Friedrich-Bährens-Gymnasium)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt mit Kfz-Verkehr durch Zufahrt Parkplatz		Farbige Markierung			Verkehrssicherheit	hoch	X		
3	3.38	Ostberger Straße (Höhe Friedrich-Bährens-Gymnasium)	stadteinwärts	Nutzungskonflikt mit Kfz-Verkehr durch Zufahrt Parkplatz		Farbige Markierung			Verkehrssicherheit	hoch	X		
3	3.39	Ostberger Straße (Bushaltestelle Gymnasium)	stadtauswärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
3	3.40	Ostberger Straße (Höhe Bushaltestelle Gymnasium)	stadtein- / auswärts	Fehlende Querungsmöglichkeit		Querungsangebot durch farbliche Markierung und Teilaufpflasterung	FGÜ	Art der Querungsanlage abhängig von Zufahrt Rettungswagen	Barrierefreiheit, Querungen	hoch	X		

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
3	3.41	Ostberger Straße (Bushaltestelle Gymnasium)	stadteinwärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
3	3.42	Ostberger Straße (Zufahrt Krankenhaus)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt mit Kfz-Verkehr durch Zufahrt		Pflasterung und farbige Markierung			Verkehrssicherheit	hoch	X		

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Hauptroute 4 - Osten-Route													
4	4.1	Ostenstraße	stadteinwärts	Poller nicht barrierefrei		Austausch durch barrierearme Poller	Ausstattung mit Reflektoren; an Platz Austausch durch Pflanzenkübel möglich		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	mittel	X		
4	4.2	Ostenstraße (Hausnr. 3 - 21)	stadtein- und auswärts	Geringe Gehwegbreite		Erneuerung des Gehwegs, Verbreiterung des Gehwegs durch Einengung der Fahrbahn		ggf. Entfall von Pkw-Stellplätzen; Erneuerung des Gehwegs ist Verbreiterung zeitlich vorzuziehen	Gehwegbreite	mittel			X
4	4.3	Ostenstraße (Hausnr. 2 - 23)	stadteinwärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Neuerlegung des Pflasters			Barrierefreiheit	hoch	X		
4	4.4	Ostenstraße (Hausnr. 11)	stadteinwärts	Engstelle durch Gebäudeanbau		Vorgezogener Seitenraum, Verengung der Fahrbahn		ggf. Entfall von Pkw-Stellplätzen möglich	Querungen	mittel		X	
4	4.5	Ostenstraße (Hausnr. 2 -20)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt mit ruhendem Verkehr		Verbreiterung des Gehwegs durch Entfall der Pkw-Stellplätze			Gehwegbreite	mittel			X
4	4.6	Ostenstraße (Brückstraße - Bethunestraße)	stadtein- / auswärts	Gefährdung durch erhöhte Geschwindigkeiten durch Kfz-Verkehr		Prüfen einer Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf Tempo 30			Verkehrssicherheit	mittel	X		
4	4.7	Ostenstraße / Prael Straße	stadtauswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Neuerfüllen der Fugen und Abschleifen des Pflasters	Verlegung von ebenem Pflaster		Barrierefreiheit	hoch	X		
4	4.8	Ostenstraße (Kampstraße - Jägerstraße)	stadteinwärts	fehlender Gehweg		Anlegen eines Gehwegs durch Entfall der Pkw-Stellplätze	Einrichtung einer Querungsanlage		Gehwegbreite	mittel			X
4	4.9	Ostenstraße	stadteinwärts	Poller nicht barrierefrei		Wegnahme der Poller im Gehbereich und Ersatz der anderen Poller durch barrierearme Poller (Pflanzenkübel auf dem Platz)	Ausstattung mit Reflektoren		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	hoch	X		

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
4	4.10	Ostenstraße (Einmündung Kampstraße) + Platz	stadteinwärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Neuverfugung und Abschleifen des Pflasters	Austausch durch ebenes Pflaster		Barrierefreiheit	hoch		X	
4	4.11	Ostenstraße (Hausnr. 19, 21)	stadteinwärts	Engstelle durch Hausstein und Gebäude		Erneuerung des Gehwegs; vorgezogener Seitenraum, Verengung der Fahrbahn		ggf. Entfall von Pkw-Stellplätzen; Erneuerung des Gehwegs ist Verbreiterung zeitlich vorzuziehen	Querungen	mittel		X	
4	4.12	Ostenstraße (Hausnr. 21)	stadteinwärts	Umlaufsperrn nicht barrierefrei		Ersatz der Umlaufsperrn durch alternative Poller (Pflanzenkübel etc.)			Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	mittel	X		
4	4.13	Ostenstraße (Höhe Nordwall)	stadtein- / auswärts	Fehlende Querungsanlage auf der Ostenstraße		Querungshilfe oder vorgezogener Seitenraum		Wegeverbindung Nordwall - Hellpöthstraße	Querungen	mittel		X	
4	4.14	Ostenstraße / Hellpöthstraße	stadtauswärts	fehlende Querungshilfe, Querungsweg sehr weit		Querungshilfe	Mittelstreifen (überfahrbar)	Bereits während der Konzepterstellung umgesetzt	Querungen	hoch	X		
4	4.15	Ostenstraße / Nordwall	stadteinwärts	Nutzungskonflikt mit Radverkehr		Gehwegüberfahrt			Querungen	hoch	X		
4	4.16	Ostenstraße (Hausnr. 28, 29)	stadtein- und auswärts	Oberflächenmangel (Pflaster), zum Teil fehlt Pflasterung		Pflasterung des Gehwegs			Barrierefreiheit	hoch	X		
4	4.17	Ostenstraße (Hausnr. 37)	stadteinwärts	Umlaufsperrn nicht barrierefrei, verengten Gehweg		Wegnahme der Umlaufsperrn			Verkehrssicherheit	hoch	X		
4	4.18	Ostenstraße (zw. Hausnr. 37 und Wolfsgasse)	stadteinwärts	keine klare Trennung von Gehweg und privatem Raum		Pflasterung des Gehwegs	Markierung des Gehwegs		Barrierefreiheit	hoch	X		

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
4	4.19	Ostenstraße / Bethunestraße	stadtauswärts	Gehwegbreite zu gering		Verbreiterung des Gehwegs zulasten des Grünstreifens			Gehwegbreite	mittel		X	
4	4.20	Knotenpunkt Ostenstraße / Bethunestraße	stadtein- und auswärts	Fußgängerunfreundliche LSA		Anpassung der Grün- und Rotzeiten für Zufußgehende, Ersatz durch Countdown-LSA		Abstimmung mit Straßen.NRW	Querungen	mittel		X	
4	4.21	Knotenpunkt Ostenstraße / Bethunestraße	stadtein- und auswärts	Lichtsignalanlage nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Taster, Akustik, Bord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit, Querungen	mittel		X	
4	4.22	Schützenstraße (Bethunestraße - Kreisverkehr)	stadtein- und auswärts	Bauliche Gestaltung des gemeinsamen Geh- und Radweges weicht von der verkehrsrechtlichen Anordnung ab		Einheitliche Pflasterung des gemeinsamen Geh- und Radweges	Alternativ zur gemeinsamen Nutzung: Gehweg mit Radverkehr frei		Gehwegbreite	gering			X
4	4.23	Schützenstraße (Bushaltestelle Schützenstraße / Krankenhaus)	stadteinwärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
4	4.24	Schützenstraße (Hausnr. 12)	stadtein- / auswärts	Querungshilfe nicht barrierefrei		Barrierefreie Ausstattung			Barrierefreiheit, Querungen	mittel		X	
4	4.25	Schützenstraße (Bushaltestelle Schützenstraße / Krankenhaus)	stadtauswärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
4	4.26	Schützenstraße (Tankstelle)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt mit Kfz-Verkehr durch Zu- und Ausfahrt der Tankstelle		Gehwegüberfahrt: Pflasterung der Zu- und Ausfahrt	Rotmarkierung im Bereich der Zu- und Ausfahrt		Querungen	mittel		X	
4	4.27	Schützenstraße (Hausnr. 19)	stadteinwärts	Nutzungskonflikt mit Kfz-Verkehr durch Zufahrt zur Autovermietung		Gehwegüberfahrt: Pflasterung der Zu- und Ausfahrt	Rotmarkierung im Bereich der Zu- und Ausfahrt		Verkehrssicherheit	mittel		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
4	4.28	Schützenstraße (Hausnr. 22c)	stadtein-/ auswärts	Querungshilfe nicht barrierefrei		Barrierefreie Ausstattung			Barrierefreiheit, Querungen	mittel		X	
4	4.29	Schützenstraße (Bushaltestelle Schützenstraße)	stadtauswärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
4	4.38	Schützenstraße (Kreisverkehr)	stadtein-/ auswärts	Fußgängerüberweg nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung			Barrierefreiheit, Querungen	mittel		X	
4	4.31	Schützenstraße (Kreisverkehr)	stadtein-/ auswärts	Markierung des FGÜ nur noch schlecht sichtbar		Erneuerung der Markierung			Verkehrssicherheit	hoch	X		

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Hauptroute 5 - Reiche-des-Wassers-Route													
5	5.1	Brückstraße (Brückstraße / Ostenstraße)	stadteinwärts	Poller nicht barrierefrei		Austausch durch barrierearme Poller	Ausstattung mit Reflektoren		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	mittel		X	
5	5.2	Brückstraße (Brückstraße / Ostenstraße)	stadteinwärts	Engstelle durch Auslagen und Kundenstopper		Verbreiterung des Gehwegs auf die schraffierte Fläche	Entfernung der Auslagen/Kundenstopper; Erlass einer Satzung		Gehwegbreite	hoch	X		
5	5.3	Brückstraße (Einmündung Große Marktstraße)	stadteinwärts	Nutzungskonflikte durch Kfz-Verkehr		Gehwegüberfahrt, Aufpflasterung im Einmündungsbereich			Querungen	gering		X	
5	5.4	Brückstraße (Hausnr. 2 - 10)	stadtein- / auswärts	fehlende Querungsmöglichkeit		Verbreiterung der Gehwege, Querungsangebote schaffen (ähnlich Bahnhofstraße), Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30		Entfall des Abbiegestreifens über die TG, eventuell Entfall der Stellplätze im öffentlichen Raum	Gehwegbreite, Querungen	hoch	X		
5	5.5	Brückstraße (Hausnr. 6 - 10)	stadtauswärts	Umlaufperrn sind nicht barrierefrei		Entfernung der Umlaufperrn			Verkehrssicherheit	hoch	X		
5	5.6	Brückstraße (Hausnr. 6 - 10)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt mit Kfz-Verkehr durch Zufahrt Parkplatz		Anhebung der Gehwegüberfahrt			Querungen	gering			X
5	5.7	Brückstraße (Hausnr. 5)	stadteinwärts	Engstelle durch Stele und Auslagen/Kundenstopper		Verbreiterung des Gehwegs; Versatz der Stele prüfen	Entfernung der Auslagen/Kundenstopper; Erlass einer Satzung	Entfall von Stellplätzen im öffentlichen Raum	Gehwegbreite	hoch	X		
5	5.8	Brückstraße / Am Markt	stadtauswärts	Poller nicht barrierefrei		Wegnahme des Pollers oder Ersatz durch barrierearmen Poller	Ausstattung mit Reflektoren		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	hoch	X		
5	5.9	Brückstraße / Am Markt	stadtauswärts	Engstelle durch Mülleimer / Poller		Änderung der zugeordneten Richtung des Mülleimers			Verkehrssicherheit	mittel	X		

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
5	5.10	Brückstraße (Markplatz)	stadtauswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Neuerlegung des Pflasters	Neuerlegung des Pflasters		Barrierefreiheit	mittel		X	
5	5.11	Brückstraße / Am Markt	stadtauswärts	Gehwegbreite zu gering		Verbreiterung des Gehwegs		im Rahmen des Umbaus des Marktplatzes	Gehwegbreite	hoch		X	
5	5.12	Brückstraße (Hausnr. 14)	stadtauswärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem); Verbreiterung der Aufstellfläche durch Pflasterung der schraffierten Fläche			Barrierefreiheit	hoch		X	
5	5.13	Brückstraße (Hausnr. 14 - 16)	stadtauswärts	Engstelle durch Müleimer / Stele		Ausstattung mit Reflektoren der Stele; Änderung der Ausrichtung des Müleimers oder Versatz			Verkehrssicherheit	hoch	X		
5	5.14	Brückstraße (Einmündung Große Marktstraße)	stadteinwärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Neuverfüllen der Fugen und Abschleifen des Pflasters			Barrierefreiheit	hoch	X		
5	5.15	Brückstraße (Durchgang zur Kirche)	stadtauswärts	Treppenanlage nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung			Barrierefreiheit	mittel		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
5	5.16	Brückstraße (Höhe St. Viktor Kirche)	stadtauswärts	Poller nicht barrierefrei		Wegnahme der Poller oder Ersatz durch barrierearmen Poller			Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	mittel	X		
5	5.17	Brückstraße (Hausnr. 17)	stadteinwärts	Engstelle durch Hausstein		Verschwenk des Gehwegs einhergehend mit einer Verbreiterung auf Höhe der Engstelle; kombiniert mit der Einrichtung einer Gehwegnase		Fahrbahnverengung, ggf. Entfall von Parkständen auf der gegenüberliegenden Straßenseite	Gehwegbreite, Querungen	mittel		X	
5	5.18	Brückstraße (Hausnr. 7 - 21)	stadteinwärts	Gehwegbreite zu gering		Verbreiterung des Gehwegs			Gehwegbreite	mittel		X	
5	5.19	Brückstraße (Hausnr. 7 - 21)	stadteinwärts	Oberflächenmangel		Erneuerung der Oberfläche			Barrierefreiheit	mittel		X	
5	5.20	Brückstraße (Hausnr. 21)	stadteinwärts	Oberflächenmangel		Erneuerung der Oberfläche			Barrierefreiheit	hoch	X		
5	5.21	Brückstraße (Hausnr. 26)	stadtauswärts	Poller nicht barrierefrei		Prüfung des Entfalls des Pollers	Ersatz durch modernen Poller oder Ausstattung mit Reflektoren		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	mittel	X		
5	5.22	Brückstraße (Hausnr. 26)	stadtauswärts	Engstelle durch Bepflanzung und Stele		Prüfung des Versatzes der Stele	Ausstattung mit Reflektoren		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	hoch	X		
5	5.23	Brückstraße / Hellpöthstraße	stadteinwärts	fehlende Querungsmöglichkeit		Einrichtung eines Querungsangebots			Querungen	mittel		X	

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
5	5.24	Brückstraße (Einnündung Mühlengraben)	stadteinwärts	Nutzungskonflikt mit Kfz-Verkehr durch Zu- und Ausfahrt des Parkplatzes		Gehwegüberfahrt			Querungen	mittel		X	
5	5.25	Brückstraße (Hausnr. 23) - Im Reiche des Wassers (Hausnr. 2c)	stadteinwärts	Gehwegbreite zu gering		Verbreiterung des Gehweges		Entfall von Pkw-Stellplätzen	Gehwegbreite	mittel			X
5	5.26	Im Reiche des Wassers (Einnündung Südwall)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt mit Kfz-Verkehr		Prüfen der Einrichtung einer Gehwegüberfahrt			Querungen	mittel		X	
5	5.27	Im Reiche des Wassers (Hausnr. 2)	stadtauswärts	Engstelle durch Bepflanzung und Kundenstopper		Versatz der Gegenstände aus der Gehgasse heraus, Gesprächsaufnahme mit Besitzer			Gehwegbreite, Verkehrssicherheit	hoch	X		
5	5.28	Im Reiche des Wassers (Kleingartenanlage)	stadtein- und auswärts	Fehlender Gehweg, Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden		Anlegen eines Gehweges		Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, Hinweis auf Zulußgehende auf Fahrbahn	Gehwegbreite, Verkehrssicherheit	mittel		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Hauptroute 6 – Mühlenstrang-Route													
6	6.1	Marktplatz und zum Markt führende Wege	stadtein- und auswärts	Oberflächenmängel (Pflaster)		Verfüllen der Pflasterfugen/Abschleifen des Pflasters; Anpassung des Höhenniveaus			Barrierefreiheit	mittel			X
6	6.2	Kötterbachstraße (Treppe Norbert-Kaufhold-Weg)	stadtein- und auswärts	nicht barrierefreie Treppe		Treppe barrierefrei gestalten (Handlauf austauschen, kontrastreiche Stufen)		auf Stadtreinigung achten (Laub)	Barrierefreiheit	hoch	X		
6	6.3	Kötterbachstraße	stadtein- und auswärts	parkende Kfz im nicht markierten Bereich verschmälern Fahrbahn		vermehrte Maßnahmen von Kontrollen		Verkehrsberuhigter Bereich	Verkehrssicherheit	gering	X		
6	6.4	Mühlenstraße	stadtein- und auswärts	Oberflächenmängel (Pflaster)		Verfüllen der Pflasterfugen/Abschleifen des Pflasters; Anpassung des Höhenniveaus			Barrierefreiheit	mittel			X
6	6.5	Mühlenstraße (Hausnr. 22)	stadteinwärts	Engstelle Bank		Baumscheibe verkleinern / auf Nullniveau herabsetzen, Pflaster anpassen		Versetzen der Bank als Alternative	Gehwegbreite, Barrierefreiheit	gering	X		
6	6.6	Südwahl (Hausnr. 11)	stadtein- und auswärts	Kante mit starkem Gefälle		Begradigung der Kante mit auslaufendem Gefälle oder anbringen von Geländer		Nutzung Fahrzeugzufahrt überprüfen	Barrierefreiheit	mittel		X	
6	6.7	Ruhweg (höhe Rohrmeisterei)		Gefahrenstelle Ruhr		Ausbesserung der Absicherung des Hangs	Sperrung		Verkehrssicherheit		X		
6	6.8			fehlende Sitzmöglichkeit		Installation Bank inkl. Abfalleimer			Aufenthaltsqualität	mittel	X		

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
6	6.9			fehlende Beleuchtung		Installation einzelner Laternen		Naturschutz beachten; Umsetzung und Standorte zu überprüfen	Verkehrssicherheit	mittel		X	
6	6.10	Ruhrweg	stadtein- und auswärts	Oberflächenmängel		Wassergebundene Decke erstellen	Auffüllen der Lächer; Entfernen der groben Steine	Barrierefreiheit berücksichtigen (z.B. Randeinfassungen)	Barrierefreiheit	mittel	X		

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Hauptroute 7 – Rohrmeistereieroute													
7	7.1	Eingang von Hagener Straße auf kleinen Marktplatz	stadtein- und auswärts	starke Oberflächenmängel									
7	7.2	kleiner Markt	Platz	fehlende Aufenthaltsqualität und mangelhafter Bodenbelag									
7	7.3	kleiner Markt	Platz	nicht barrierefreie Bänke									
7	7.4	Zuwegung kleiner Markt zum Marktplatz	stadtein- und auswärts	schlecht sichtbare Stufen									
7	7.5	Marktplatz		Treppenanlage									
7	7.6	Marktplatz		Spielgeräte und Sitzbänke veraltet									
7	7.7	Marktplatz		Oberflächenmängel									

Neuplanung des Marktplatzes bereits ausgeschrieben, daher keine vertiefte Ausarbeitung der Maßnahmen

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont			
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
7	7.8	Marktplatz		Oberflächenmängel										
7	7.9	Wuckenhof - Zuwegung Marktplatz		Oberflächenmängel (Pflaster)		Verfüllen der Pflasterfugen/Abschleifen des Pflasters; Anpassung des Höhenniveaus			Barrierefreiheit	mittel				X
7	7.10	Wuckenhof	Platz	schlechte Erkennbarkeit Stufenrondell		Aufwertung/Begradigung des Stufenrondells (Kanten sichtbar machen evtl. Sichtmöglichkeiten schaffen)			Aufenthaltsqualität	mittel		X		
7	7.11	Wuckenhof		fehlende Aufenthaltsqualität		Aufwertung des Platzes durch Installation von barrierefreien Bänken inkl. Abfalleimer; Spielmöglichkeiten für Kinder / evtl. Kunst		Nutzbarkeit als Veranstaltungsfläche muss erhalten bleiben	Aufenthaltsqualität	mittel	X			
7	7.12	Südwall (Treppe zum Wuckenhof)		fehlende Barrierefreiheit d. Treppe und Alternativroute		Treppe barrierefrei Gestalten (kontraste und Pflege); Beschilderung barrierefreier Alternativweg zum Wuckenhof			Barrierefreiheit, Wegweisung	hoch	X			
7	7.13	Ruhrstraße (Einfahrt Theater am Fluss)		Einengung durch Pflanzenkübel (nicht barrierefrei)		Entfernung der Kübel; Fußgängerfreundliche Schrankenlösung finden		Alternativ Weg durch Grünanlage führen (Fuß und Kfz trennen)	Barrierefreiheit	gering			X	
7	7.14	Ruhrstraße (Theater am Fluss)		mangelhaftes Erscheinungsbild (Container)		Stadtreinigung			Aufenthaltsqualität	mittel	X			
7	7.15	Verbindung Ruhrstraße und Südwall		Oberflächenmängel		Erneuerung der Oberfläche		Weg über den Spielplatz führen oder über die Zuwegung des Theaters (Varianten abwägen)	Barrierefreiheit	mittel				X

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
7	7.16	Spielplatz		alte Bänke		Erneuerung/Reinigung der Bänke			Aufenthaltsqualität	gering			X
7	7.17	Ruhrstraße (vorderer Eingang Spielplatz)	stadteinwärts	fehlender barrierefreier Übergang		Doppelquerung und "Eingangstor"		"Ordnen" / Vereinheitlichen des Eingangs notwendig; anderen Eingang komplett schließen	Barrierefreiheit	mittel		X	
7	7.18	Ruhrstraße	stadteinwärts	geringe Gehwegbreite		schmalen Gehweg entfernen und zu Fuß Gehende einseitig führen		ggf. anderen Gehweg verbreitern	Gehwegbreite	mittel			X
7	7.19	Ruhrstraße (Einfahrt Rohrmeisterei)		Einengung des Gehweges durch Steinpfosten		Entfernung und Angleichung des Gehweges		beidseitig	Barrierefreiheit	mittel	X		
7	7.20	Ruhrweg		fehlende Beleuchtung		Installation einzelner Laternen		Naturschutz beachten; Umsetzung und Standorte zu überprüfen	Verkehrssicherheit	mittel		X	

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Hauptroute 8 – Hagener-Route													
8	8.1	Friedenstraße	stadtauswärts	während der Baustelle keine Fußverkehrs-führung		Baustellenmanagement; nach Möglichkeit an Baustellen immer eine sichere Führung für den Fußverkehr gewährleisten	Alternative Wegeführung mit verständlicher Wegweisung	nicht immer möglich, aber muss immer mit gedacht werden	Verkehrssicherheit	hoch	X		
8	8.2	Friedensstraße (Hausnr. 44)	stadtauswärts	schmaler Gehweg (zusätzl. Einengnung durch Laternen)		Einbahnstraßenlösung und somit Verbreiterung der Gehwege	Alternative zu Laternen/Beschilderung	Regelwerke beachten	Gehwegbreite	mittel			X
8	8.3	Westwall (Hausnr. 2)	stadteinwärts	Eng- /Konfliktstelle Gehweg und Geschäftseingang		Umgestaltung / Ausbau "Platz" vor dem Geschäft	Einbahnstraßenlösung und niveaugleichen Gehweg anlegen	Regelwerke beachten	Gehwegbreite, Verkehrssicherheit	mittel			X
8	8.4	Westwall	stadtein- und auswärts	Oberflächenmängel (Platten und Baumscheiben)		Erneuerung der Oberfläche	Baumscheiben umnutzen: Bänke, Radabstellanlagen o.Ä.	Wurzelwerk Baum hebt Platten an	Barrierefreiheit	mittel		X	
8	8.5	Einmündung Wilhelmstraße	stadtein- und auswärts	nicht barrierefreie Poller		Austausch/ moderne barriere Lösung oder komplette Wegnahme der Poller			Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	mittel		X	
8	8.6	Fußgängerzone (Werne Steinem Platz)		nicht barrierefreie Poller mit Ketten verbunden		Alternative Lösung mittels Stadtmobiliar (Sitzhocker /Bänke o. Ä)	barrierefreie Poller		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	gering			X
8	8.7	Fußgängerzone (Werne Steinem Platz)		fehlende barrierefreie Bänke		barrierefreie Bänke aufstellen			Barrierefreiheit	mittel	X		
8	8.8	Fußgängerzone (mehrere Stellen)		Oberflächenmängel (Pflaster)		Verfüllen der Pflasterfugen/Abschleifen des Pflasters; Anpassung des Höhenniveaus			Barrierefreiheit	mittel			X

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
8	8.9	Fußgängerzone (Mährstraße 7)		Leerstand und Verunreinigung		Aufwertung durch Reinigung			Aufenthaltsqualität	mittel	X		
8	8.10	Hagener Straße (zwischen Brückstraße und KNP Westwall)	stadtein- und auswärts	zu Fuß Gehende queren auf gesamter Strecke		flächendeckenden Querungsbereich schaffen (Fuß-LSA-Bereich ausweiten); Umgestaltung des Straßenquerschnitts/ der Gehwege um es zu attraktivieren	Tempreduktion/ Einrichten eines Shared Space bzw. Begegnungsbereichs	man wird nicht komplett ausschließen können, dass die Menschen an der für sich passenden Stelle queren	Querungen	hoch		X	
8	8.11	Hagener Straße (Übergang Mährstraße/Marktplatz)	stadtein- und auswärts	Oberflächenmängel; Erhöhung des Gehweges; nicht barrierefreie Poller		Erneuerung Oberfläche; Fußgängerfurt verbreitern und evtl. farbig markieren/Pflastern (direkte Verbindung Mährstraße/Marktplatz schaffen)	Shared Space Bereich oder 20er Zone	Regelwerke beachten; Wurzelwerk von Baum beachten	Barrierefreiheit	hoch		X	
8	8.12	Hagener Straße (Eingangsbereich City Center)	stadteinwärts	fehlende Aufenthaltsqualität		Aufwertung des kleinen Platzes durch Stadtmöbiliar (Bänke, Spielgeräte, Pflanzen)			Aufenthaltsqualität	mittel		X	
8	8.13	Kreuzungsbereich Hagener Straße - Westwall		fehlende klare Führung für Fußverkehr und fehlende Markierung, Mittelinseln nicht barrierefrei; keine Übersichtlichkeit		Neue Gestaltung/Markierung des Kreuzungsbereichs; Mittelinseln ausbauen, Straßenbreite verringern	Vorrang für Zufußgehende/ 20er Zone/ Fuß-LSA	Bus	Querungen	hoch		X	
8	8.14	Hagener Straße (Erhöhung Kreuzung)	stadteinwärts	Oberflächenmängel (Platten)		Erneuerung der Oberfläche		Wurzelwerk Baum hebt Platten an	Barrierefreiheit	hoch		X	
8	8.15	Hagener Straße (Gehweg vor Askania Parkplatz)	stadtauswärts	Einengung durch nicht barrierefreie Bank /Laterne		Bank erneuern und neuer Standort	Bank entfernen	fraglich, ob Bank an dieser Stelle genutzt wird (laute Verkehrsstraße)	Aufenthaltsqualität	mittel	X		
8	8.16	Hagener Straße (Einmündung Polizeiwache/ Westenstr.)	stadteinwärts	fehlende klare Führung Fußverkehr u. schlechte Sichtverhältnisse		Ausbau überfahrbarer Gehweg oder farbliche Markierung	Führung Fußverkehr über Parkplatz	Alternative über Parkplatz schaffen mit Wegnahme von Stellplätzen	Querungen	hoch		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
8	8.17	Hagener Straße (Hausnr. 30)	stadtauswärts	einseltiger abgesenkter Bordstein in Kurve		Bord anheben			Barrierefreiheit	mittel	X		
8	8.18	Hagener Straße (Hausnr. 30)	stadtauswärts	nicht barrierefreie Poller inkl. Ketten		Austausch/moderne barriere Lösung oder komplette Wegnahme der Poller		Prüfung des Zwecks der Poller	Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	mittel	X		
8	8.19	Hagener Straße (Hausnr. 36)	stadtauswärts	Engstelle durch Stufen (privat)		Wegnahme eines Stellplatzes			Verkehrssicherheit	mittel	X		
8	8.20	Hagener Straße (Ruhrstraße- Hausnr. 39)	stadteinwärts	Oberflächenmängel (Platten)		Erneuerung der Oberfläche			Barrierefreiheit	mittel		X	
8	8.21	Hagener Straße (Einmündung Liethstr.)	stadteinwärts	langer Querungsweg		Kurvenradius verringern (baulich)	Kurvenradius verringern (Markierung/Borde)		Querungen	mittel		X	
8	8.22	Hagener Straße (Hausnr. 37)	stadteinwärts	Führung Radverkehr auf Straße unübersichtlich		Eindeutige Kennzeichnung und Führung des Radverkehrs		evtl. den radverkehr früher/später auf Fahrbahn führen	Verkehrssicherheit	mittel	X		
8	8.23	Hagener Str. (Hausnr. 66)	stadtauswärts	Treppe (privat) nicht barrierefrei		Geländer o.Ä. Absperrung		Eigentumsverhältnisse abklären	Barrierefreiheit	hoch	X		
8	8.24	Hagener Straße (Supermarkt Penny)	stadteinwärts	LSA-geregelte Ein-/Ausfahrt unübersichtlich		Ausgestaltung der Querung mit klarer Führung für die zu Fuß Gehenden und Halteinie für den Kfz-Verkehr			Querungen	hoch	X		

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
8	8.25	Hagener Straße (Einmündung Beckestr.)	stadtauswärts	nicht barrierefreie Poller		Austausch/moderne barrierefreie Lösung oder komplette Wegnahme der Poller		Prüfung des Zwecks der Poller	Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	mittel	X		
8	8.26	Hagener Straße (Bushaltestelle Schwerte Meierling)	stadtein- und auswärts	fehlende Barrierefreiheit der Bushaltestelle		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
8	8.27	Hagener Straße (Hausnr. 59 a)	stadteinwärts	Konflikt auf Gehweg; "Radfahrer frei"; zusätzliche Poller führen zur Einengung		Ausbau Radverkehrsanlage	Entfernung der Poller	ERA-Standards überprüfen, evtl. Alternative Poller	Verkehrssicherheit	mittel			X
8	8.28	Hagener Straße (Einmündung Beckenkamp bis Hagener Str. Hausnr. 83)	stadtauswärts	Verschmutzungen durch Müll		Stadtreinigung			Aufenthaltsqualität	mittel	X		
8	8.29	Hagener Straße (Hausnr. 71)	stadteinwärts	fehlende Nutzung ("toler Platz")		Aufwertung des kleinen Platzes durch Stadtmöbiliar (Bänke, Spielgeräte, Pflanzen)			Aufenthaltsqualität	mittel		X	
8	8.30	Hagener Straße ( Einmündung Beckenkamp bis Hagener Str. Hausnr. 106 )	stadtauswärts	Gehweg stark eingeschränkt durch erlaubtes Parken; Oberfläche beschädigt		Oberfläche erneuern; Einrichten von Parkstreifen	Parken auf der Fahrbahn		Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit	mittel			X
8	8.31	Hagener Straße (Hausnr. 77-81)	stadteinwärts	Stolperkanten (Stufen/Kellerschächte) im Randbereich der Gehwege		barrierefreie Gestaltung		Eigentumsverhältnisse abklären	Barrierefreiheit	gering	X		
8	8.32	Hagener Straße (Tankstelle)	stadtauswärts	Ausfahrt Tankstelle und Gehweg unübersichtlich (Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe)		Kennlich machen der Einfahrt; evtl. entscheidungene Maßnahmen zur Ein-/Ausfahrt			Verkehrssicherheit	mittel		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
8	8.33	Hagener Straße (Bushaltestelle Hagener Str.)	stadteinwärts	fehlende Ausstattung/Kein barrierefreies Leitsystem		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)	Bank aufstellen	ausreichend Platz vorhanden (Fördermöglichkeiten)	Barrierefreiheit	hoch		X	
8	8.34	Hagener Straße (komplett)	stadtein- und auswärts	fehlende Querungsmöglichkeiten		Querungsanlagen schaffen		geeignete Stellen, evtl. durch Beobachtung des Querungsverhalten der zu Fuß Gehenden, finden	Querungen	hoch		X	
8	8.35	Hagener Straße (komplett)	stadtein- und auswärts	Konflikt Rad-Fuß		Radverkehrsanlagen		Überprüfen der ERA-Standards	Verkehrssicherheit	mittel		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Hauptroute 9 – Westring-Route													
9	9.1	Graf-Adolf-Straße	stadtein- / auswärts	Lichtsignalanlage nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung			Barrierefreiheit, Querungen	hoch		X	
9	9.2	Graf-Adolf-Straße (Hausnr. 34)	stadtauswärts	Oberflächenmangel		Verlegung eines Baumschutzrots	Pflasterung des Gehwegs im Bereich der Baumscheibe		Barrierefreiheit	hoch	X		
9	9.3	Graf-Adolf-Straße (Bushaltestelle Graf-Adolf-Straße)	stadteinwärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
9	9.4	Graf-Adolf-Straße (Hausnr. 27)	stadteinwärts	Oberflächenmangel		Ausbesserung der Oberfläche			Barrierefreiheit	hoch	X		
9	9.5	Graf-Adolf-Straße (Hausnr. 23)	stadteinwärts	Oberflächenmangel		Ausbesserung der Oberfläche			Barrierefreiheit	hoch	X		
9	9.6	Graf-Adolf-Straße (Hausnr. 21)	stadtein- / auswärts	Querungsangebot nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung, farbliche Markierung		Abstimmung mit Kreis Unna bzgl. farblicher Markierung	Barrierefreiheit	hoch	X		
9	9.7	Graf-Adolf-Straße (Hausnr. 21)	stadteinwärts	Oberflächenmangel		Ausbesserung der Oberfläche			Barrierefreiheit	hoch	X		

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
9	9.8	Graf-Adolf-Straße (Hausnr. 26)	stadtauswärts	Oberflächenmangel		Ausbesserung der Oberfläche			Barrierefreiheit	hoch	X		
9	9.9	Graf-Adolf-Straße (Hausnr. 6 - 31)	stadtein- und auswärts	Engstellen durch Baumscheiben		bei Neupflanzung Prüfen eines Standorts auf der Fahrbahn			Gehwegbreite	gering			X
9	9.10	Graf-Adolf-Straße (Hausnr. 20)	stadtauswärts	Oberflächenmangel		Ausbesserung der Oberfläche			Barrierefreiheit	hoch	X		
9	9.11	Graf-Adolf-Straße (Hausnr. 5)	stadtein- / auswärts	Querungsangebot nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung, farbliche Markierung		Abstimmung mit Kreis Unna bzgl. farblicher Markierung	Barrierefreiheit	hoch		X	
9	9.12	Graf-Adolf-Straße / Mühlkestraße	stadtauswärts	Querungsangebot nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung, farbliche Markierung		Abstimmung mit Kreis Unna bzgl. farblicher Markierung	Barrierefreiheit	hoch		X	
9	9.13	Graf-Adolf-Platz	stadtauswärts	Nutzungskonflikt mit Kfz-Verkehr durch Zu- und Ausfahrt des Parkplatzes und ruhendem Verkehr		Pflasterung des Gehweges in dem Bereich, um Fußverkehrsanlage zu verdeutlichen			Verkehrssicherheit	gering			X
9	9.14	Graf-Adolf-Platz	stadtauswärts	Gehwegbreite zu gering		Verbreiterung des Gehweges			Gehwegbreite	mittel			X
9	9.15	Robert-Koch-Straße / Graf-Adolf-Platz	stadteinwärts	fehlende Querungsmöglichkeit		Einrichten einer Gehwegnase	Aufpflasterung des Knotenpunkts bzw. Schaffung eines Querungsangebots		Querungen	mittel		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
9	9.16	Robert-Koch-Straße	stadtauswärts	Engstellen durch Laternenmasten		Versetzen des Laternenmastes	Ausstattung mit Reflektoren	Rücksprache mit Stadtwerke Schwerte	Verkehrssicherheit	hoch			X
9	9.17	Robert-Koch-Straße (Hausnr. 3 - 19)	stadteinwärts	Gehwegbreite zu gering		Neugestaltung Straßenquerschnitt	Wegnahme der Pkw-Stellplätze		Gehwegbreite, Verkehrssicherheit	hoch			X
9	9.18	Robert-Koch-Straße (Hausnr. 7 - 17)	stadteinwärts	Engstellen durch Baumscheiben		bei Neupflanzung Prüfen eines Standorts auf der Fahrbahn			Gehwegbreite, Verkehrssicherheit	gering			X
9	9.19	Robert-Koch-Straße (Hausnr. 3 - 19)	stadteinwärts	Nutzungskonflikt mit ruhendem Verkehr		Neugestaltung Straßenquerschnitt	Wegnahme der Pkw-Stellplätze		Gehwegbreite, Verkehrssicherheit	hoch			X
9	9.20	Robert-Koch-Platz	stadtauswärts	Nutzungskonflikt mit Kfz-Verkehr durch Zufahrt Parkplatz		Gehwegüberfahrt			Querungen	gering			X

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
9	9.21	Robert-Koch-Platz	stadtauswärts	Fehlender Gehweg		Anlegen eines Gehwegs	Gehwegnase auf Höhe der Zufahrt zu den Stellplätzen		Gehwegbreite	mittel		X	
9	9.22	Robert-Koch-Platz (Grünfläche)	stadtauswärts	Sitzbank nicht barrierefrei, fehlender barrierefreier Zugang		Ersatz der Bänke durch neue, barrierefreie Bänke; gepflasterte Zuwegung zu Bänken anlegen			Barrierefreiheit	mittel	X		
9	9.23	Karl-Gerharts-Straße / Bethunestraße (Knotenpunkt)	stadtein- und auswärts	Lichtsignalanlage nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung			Barrierefreiheit, Querungen	hoch		X	
9	9.24	Karl-Gerharts-Straße / Bethunestraße (Knotenpunkt)	stadtein- und auswärts	Fußgängerunfreundliche LSA		Anpassung der Ampelschaltung an Bedarf des Fußverkehrs, Ersatz durch Countdown-LSA		Abstimmung Straßen.NRW	Querungen	hoch	X		
9	9.25	Karl-Gerharts-Straße / Bethunestraße (Knotenpunkt)	stadteinwärts	Poller nicht barrierefrei		Entfernung der Poller			Verkehrssicherheit	gering	X		
9	9.26	Karl-Gerharts-Straße (Hausnr. 37)	stadteinwärts	Umlaufsperrn sind nicht barrierefrei		Entfernung der Umlaufsperrn			Verkehrssicherheit	mittel	X		
9	9.27	Karl-Gerharts-Straße (Hausnr. 29)	stadteinwärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Ausbesserung der Oberfläche (Pflasterung)			Barrierefreiheit	hoch	X		

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
9	9.28	Karl-Gerharts-Straße (Bushaltestelle Hastingsallee)	stadteinwärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
9	9.29	Karl-Gerharts-Straße (Bushaltestelle Hastingsallee)	stadtauswärts	Bushaltestelle nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	hoch		X	
9	9.30	Karl-Gerharts-Straße (Höhe Rathaus)	stadtauswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Ausbesserung der Oberfläche (Pflasterung)			Barrierefreiheit	mittel		X	
9	9.31	Karl-Gerharts-Straße (Hausnr. 17 - 37)	stadtein- und auswärts	Gehwegbreite zu gering		Prüfen der Verbreiterung des Gehwegs			Gehwegbreite	gering			X
9	9.32	Karl-Gerharts-Straße / Hastingsallee (Knotenpunkt)	stadtauswärts	Querungshilfe nicht barrierefrei		Barrierefreie Ausstattung			Barrierefreiheit, Querungen	hoch		X	
9	9.33	Karl-Gerharts-Straße (Grünfläche)	stadtauswärts	Sitzbänke nicht barrierefrei und fehlender barrierefreier Zugang		Barrierefreie Sitzmöglichkeiten; gepflasterte Zuwegung			Barrierefreiheit	mittel		X	
9	9.34	Karl-Gerharts-Straße (Grünfläche)	stadtauswärts	Treppe nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung			Barrierefreiheit	mittel		X	
9	9.35	Karl-Gerharts-Straße (Grünfläche)	stadtauswärts	Rampe nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung			Barrierefreiheit	mittel		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
9	9.36	Karl-Gerharts-Straße (Hausnr. 17)	stadtein- / auswärts	Querungshilfe nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung			Barrierefreiheit	mittel		X	
9	9.37	Karl-Gerharts-Straße (Einmündung Senningsweg)	stadteinwärts	Nutzungskonflikt durch Kfz-Verkehr		Gehwegüberfahrt			Querungen	gering			X
9	9.38	Karl-Gerharts-Straße (Hausnr. 9 - LSA)	stadteinwärts	Gehwegbreite zu gering		Prüfen der Verbreiterung des Gehwegs			Gehwegbreite	mittel			X
9	9.39	Karl-Gerharts-Straße (Hausnr. 4)	stadtauswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Ausbesserung der Oberfläche (Pflasterung)			Barrierefreiheit	mittel		X	
9	9.40	Karl-Gerharts-Straße (Hausnr. 2)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt mit ruhendem Kfz-Verkehr		Markierung der Stellplätze			Verkehrssicherheit	gering		X	
9	9.42	Karl-Gerharts-Straße / Bahnhofstraße (Knotenpunkt)	stadtein- und auswärts	Fußgängerunfreundliche LSA		Anpassung der Ampelschaltung an Bedarf des Fußverkehrs			Querungen	mittel		X	
9	9.43	Stadtpark		Informationstafeln verschmutzt		Reinigung der Informations- /Hinweistafeln			Wegweisung	mittel	X		

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
9	9.44	Stadtpark		Oberflächenmängel (wassergebundene Decke) und Randeinfassung		Oberfläche ausbessern und barrierefreiheit durch (durchgehende) Rasenkantensteine schaffen			Barrierefreiheit	mittel		X	
9	9.45	Stadtpark		tlw. Keine barrierefreie Zuwegung zu Bänken		Ausbau Zuwegung			Barrierefreiheit	mittel	X		
9	9.46	Stadtpark		von Radfahrenden genutzt		Kontrolle	für den Radverkehr freigeben	Stadt Schwerte nicht Eigentümerin des Stadtparks; Langfristige Umgestaltung des Stadtparks geplant	Verkehrssicherheit	gering			X
9	9.47	Beckestraße (Einmündung Gasstr.)	stadteinwärts	mangelhafte Führung/kein Gehweg		Gehweg errichten statt Sperrfläche			Gehwegbreite	hoch		X	
9	9.48	Eintrachtstraße	stadtein- und auswärts	Eineigung Gehwege (Stellplätze, Laternen, Baumscheiben)		Gehwegverbreiterung durch Wegnahme Stellplätze	Neuverteilung Straßenquerschnitt (Verkehrsberuhigter Bereich)	Rücksprache mit Landschaftsarchitekten, Stadtwerke etc.	Gehwegbreite	mittel			X
9	9.49	Eintrachtstraße (Schulgebäude)	stadteinwärts	Eineigung Gehwege (Stellplätze)		Gehwegverbreiterung durch Wegnahme Stellplätze			Verkehrssicherheit	mittel		X	

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
9	9.50	Eintrachtstraße (Kantsstr.- Eintrachtstr. 41)	stadteinwärts	Einengung Gehwege (Baumscheiben, Stellplätze)		Gehwegverbreiterung durch Wegnahme Stellplätze	Neuverteilung Straßenquerschnitt (Verkehrsberuhigter Bereich)		Verkehrssicherheit			X	
9	9.51	Eintrachtstraße (Kantsstr.-Beckestr.)	stadtein- und auswärts	schmale Gehwege		Verbreiterung des Gehweges	Neuverteilung Straßenquerschnitt (Verkehrsberuhigter Bereich)	Einbahnstraße	Verkehrssicherheit	mittel		X	
9	9.52	Eintrachtstraße (Einmündung Beckestr.)	stadtauswärts	Engstelle		Seitenraum vorziehen (Gehwegnase)	Stellplatz entfernen		Querungen	hoch		X	
9	9.53	Beckestraße (Einmündung Eisenindustriestr.)	stadtauswärts	lange Querungstrecke; Mittelinsel zu schmal, Oberflächenmängel		Ausbau Mittelinsel nach Standards, Oberfläche erneuern	Evt. Kurvenradien verringern (Schleppkurven beachten)		Querungen	hoch		X	
9	9.54	Beckestraße (Bushaltestelle)	stadteinwärts	fehlende Barrierefreiheit und Ausstattung		Barrierefreie Gestaltung (Busbord, taktiles Leitsystem)			Barrierefreiheit	mittel		X	
9	9.55	Beckestraße (Hausnr. 22)	stadteinwärts	Oberflächenmängel (Platten)		Gehwegplatten ausbessern		Wurzelwerk Baum; aktuell Baustelle Grundstückseigentum	Barrierefreiheit	hoch		X	
9	9.56	Beckestraße (Fußgänger-LSA)	stadteinwärts	schlechte Sichtverhältnisse (parkende Kfz)		Entfernung von Stellplätzen an Fußgänger-LSA			Verkehrssicherheit	hoch	X		

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
9	9.57	Beckestraße (Einmündung Wilhelmstr.)	stadteinwärts	Oberflächenmängel (Pflaster) , Radfurt mit Steinen		Gehwegaufpflasterung erneuern (Radwegpflasterung entfernen und markieren)			Barrierefreiheit	hoch		X	
9	9.58	Beckestraße (Eisenbahnindustriestraße bis Schuhmarkt)	stadtauswärts	schmaler Gehweg (Laternen und Straßenverkehrsschilder)		Gehweg verbreitern u. versetzen der Laternen/ Straßenverkehrsschilder	Gehweg Stadteinwärts ausbauen		Gehwegbreite, Verkehrssicherheit	mittel			X
9	9.59	Beckestraße (Ausfahrt Schuhmarkt)	stadtauswärts	schlechte Sichtverhältnisse		Aufmerksamkeit schaffen durch farbigen Gehweg o.Ä.	Umverlegung Stromkasten		Verkehrssicherheit	gering			X

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Hauptroute 10 - Alleen-Route													
10	10.1	Hastingsallee (Weg hinter Rathaus)	stadtauswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Ausbesserung der Oberfläche (Pflasterung)			Barrierefreiheit	mittel		X	
10	10.2	Hastingsallee (Karl-Gerharts-Straße - Rathausstraße)	stadtein- und auswärts	Oberflächenmängel (Pflaster)		Ausbesserung der Oberfläche (Pflasterung)	Baumschutzrost		Barrierefreiheit	hoch		X	
10	10.3	Hastingsallee (Karl-Gerharts-Straße - Rathausstraße)	stadtein- und auswärts	Gehwegbreite zu gering		Verbreiterung des Gehweges			Gehwegbreite	mittel			X
10	10.4	Hastingsallee (Karl-Gerharts-Straße - Rathausstraße)	stadteinwärts	Engstellen durch Baumscheiben und Grünstreifen		Pflasterung des Grünstreifens / Ausstattung mit Baumschutzrost			Gehwegbreite	mittel		X	
10	10.5	Hastingsallee / Rathausstraße (Knotenpunkt)	stadtauswärts	Querungshilfe nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung			Barrierefreiheit, Querungen	mittel		X	
10	10.6	Hastingsallee / Rathausstraße (Knotenpunkt)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt durch Kundenstopper / ruhenden Radverkehr		Versatz / Wegnahme, Gesprächsaufnahme mit Besitzer des Geschäfts			Verkehrssicherheit	hoch	X		
10	10.7	Hastingsallee / Rathausstraße (Knotenpunkt)	stadteinwärts	Fehlende Querungsmöglichkeit		Einrichten eines FGÜ oder einer Querungshilfe			Querungen	mittel		X	
10	10.8	Hastingsallee / Rathausstraße (Knotenpunkt)	stadteinwärts	Poller nicht barrierefrei		Austausch / moderne barrierefreie Lösung oder komplette Wegnahme der Poller			Verkehrssicherheit	hoch	X		

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
10	10.9	Goethestraße (hinter Einmündung Kuhstraße)	stadtauswärts	Poller nicht barrierefrei		Austausch/moderne barrierefreie Lösung	Ausstattung mit Reflektoren		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	mittel	X		
10	10.10	Goethestraße (Kuhstraße - Krankenhaus)	stadtein- und auswärts	Gehwegbreite zu gering		Pflasterung des Grünstreifens zwischen den Baumscheiben			Gehwegbreite	gering			X
10	10.11	Goethestraße (Kuhstraße - Krankenhaus)	stadtein- und auswärts	Oberflächenmängel (Pflaster)		Ausbesserung der Oberfläche oder Einsatz von Baumscheiben			Barrierefreiheit	hoch	X		
10	10.12	Goethestraße (Kuhstraße - Krankenhaus)	stadtein- und auswärts	Engstellen durch Baumscheiben		Baumschutzrost			Gehwegbreite	gering		X	
10	10.13	Schillerstraße (Ecke Goethestraße)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt mit ruhendem Kfz-Verkehr		Pflasterung des Gehwegs zur besseren Erkennbarkeit des Gehwegs			Verkehrssicherheit	gering			X
10	10.14	Schillerstraße (Hausnr. 18)	stadtauswärts	Poller nicht barrierefrei		Austausch/moderne barrierefreie Lösung oder komplette Wegnahme der Poller	Ausstattung mit Reflektoren		Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	mittel		X	
10	10.15	Schillerstraße (ab Hausnr. 18 nordwärts)	stadteinwärts	Nutzungskonflikt Kfz-Verkehr, fehlender Gehweg		Gehwegüberfahrt; Gehwegnase zum Queren oder Anlegen eines zweiten Gehwegs			Querungen, Gehwegbreite	gering			X

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
10	10.16	Schillerstraße	stadtein- und auswärts	Gehwegbreite zu gering		ggf. Straßenquerschnitt anpassen			Gehwegbreite	gering			X
10	10.17	Schillerstraße (Eingang Krankenhaus)	stadtauswärts	Poller nicht barrierefrei		Ausstattung mit Reflektoren			Barrierefreiheit	mittel	X		
10	10.18	Schillerstraße (Eingang Krankenhaus)	stadtauswärts	Sitzbank nicht barrierefrei		Barrierefreie Ausstattung		Wahrscheinlich nicht in städtischem Besitz	Barrierefreiheit	mittel	X		
10	10.19	Goethestraße (Höhe Krankenhaus)	stadtauswärts	Oberflächenmangel (Pflaster)		Ausbesserung der Oberfläche (Pflasterung)			Barrierefreiheit	mittel		X	
10	10.20	Goethestraße (Höhe Krankenhaus)	stadtein- / auswärts	Querungshilfe nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung			Barrierefreiheit, Querungen	mittel		X	
10	10.21	Goethestraße (Grünfläche ggü. Krankenhaus)	stadteinwärts	Sitzbänke nicht barrierefrei		Barrierefreie Ausstattung			Barrierefreiheit	mittel		X	
10	10.22	Goethestraße (Grünfläche ggü. Krankenhaus)	stadteinwärts	Sitzbänke nicht barrierefrei		Barrierefreie Ausstattung			Barrierefreiheit	mittel		X	
10	10.23	Goethestraße (Höhe Krankenhaus und Pfarrkirche St. Marien)	stadtauswärts	Engstellen durch Baumscheiben und Grünstreifen		Pflasterung des Grünstreifens			Gehwegbreite	gering		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
10	10.24	Goethestraße (Höhe Krankenhaus und Pfarrkirche St. Marien)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt durch Zufahrt zu Parkplatz		Hervorhebung des Gehwegs durch gleichfarbige Pflasterung	Markierung		Verkehrssicherheit	gering		X	
10	10.25	Goethestraße (Höhe Pfarrkirche St. Marien)	stadtauswärts	Poller nicht barrierefrei		Wegnahme oder Ersatz durch moderne, barrierearme Poller			Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	gering	X		
10	10.26	Goethestraße (Höhe Kath. Pfarramt St. Marien)	stadteinwärts	Nutzungskonflikt mit ruhendem Verkehr		ordnungsrechtliche Kontrolle durchführen			Verkehrssicherheit	hoch	X		
10	10.27	Goethestraße (Höhe Pfarrkirche St. Marien - Wittekindstraße)	stadtein- und auswärts	Engstellen durch Baumscheiben		Überfahrbares Baumschutzrost im Bereich der Baumscheibe			Gehwegbreite	gering		X	
10	10.28	Goethestraße / Nordwall (Knotenpunkt)	stadtein- und auswärts	Poller nicht barrierefrei		Wegnahme oder Ersatz durch moderne, barrierearme Poller			Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit	gering	X		
10	10.29	Goethestraße / Nordwall (Knotenpunkt)	stadteinwärts	Querungshilfe nicht barrierefrei		Barrierefreie Gestaltung			Barrierefreiheit, Querungen	mittel		X	
10	10.30	Nordwall (Höhe Hausnr. 10 a)	stadtein- und auswärts	Nutzungskonflikt durch Zufahrt zu Parkplatz		Verlängerung des Gehwegs bis hinter Parkplatz	Abmarkierung einer Gehgasse		Verkehrssicherheit	mittel		X	
10	10.31	Nordwall (Goethestraße - Ostenstraße)	stadtein- und auswärts	Fehlender Gehweg		Gestaltung als Shared-Space, Einrichten einer verkehrsberuhigten Bereichs			Verkehrssicherheit	hoch	X		

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
10	10.32	Nordwall / Ostenstraße (Knotenpunkt)	stadtein- / auswärts	Fehlende Quermöglichkeit		Einrichten einer Querungshilfe			Querungen	mittel		X	
10	10.33	Hellpothstraße (Hausnr. 16)	stadteinwärts	Nutzungskonflikt mit ruhendem Verkehr durch sich öffnende Türen		Einrichten von Parkbuchten			Verkehrssicherheit	mittel		X	
10	10.34	Hellpothstraße (Hausnr. 14)	stadteinwärts	Engstelle durch Hauswand		Verschwenk des Gehwegs, Pflasterung der schraffierten Fläche			Gehwegbreite	hoch		X	
10	10.35	Hellpothstraße (nördlich Hausnr. 9)	stadtauswärts	Nutzungskonflikt durch ruhenden Verkehr und Zufahrt zu Parkplatz		Pflasterung der Zufahrt			Verkehrssicherheit	mittel		X	
10	10.36	Hellpothstraße (Ostenstraße - Hausnr. 9)	stadtauswärts	Fehlender Gehweg		Anlegen eines Gehwegs		Entfall der Kfz-Stellplätze	Gehwegbreite	mittel			X

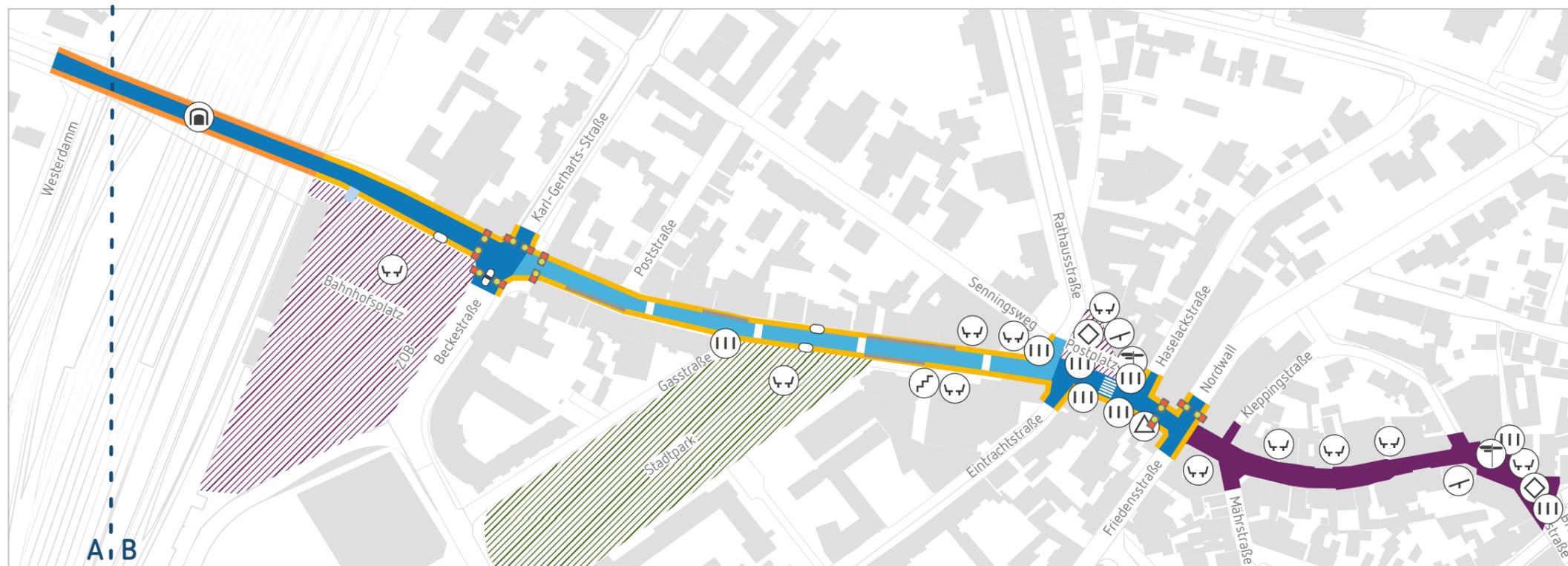
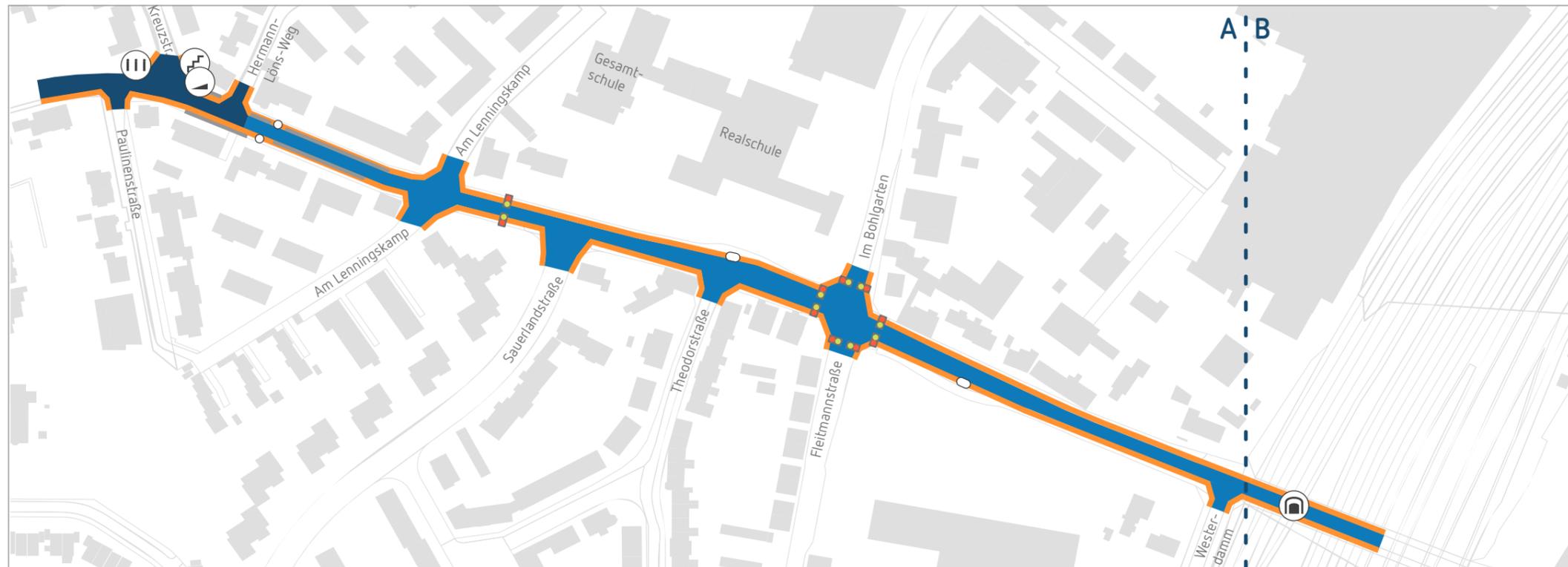
Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung /Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
10	10.37	Hellpothstraße	stadtein- und auswärts	Gehwegbreite zu gering		Verbreiterung des Gehwegs, Pflasterung des Gehweges		ggf. Entfall von Kfz-Stellplätzen	Gehwegbreite	hoch		X	
10	10.38	Hellpothstraße	stadteinwärts	Oberflächenmängel		Ausbesserung der Oberfläche			Barrierefreiheit	hoch	X		
10	10.39	Hellpothstraße (Hausnr. 7)	stadtauswärts	Engstelle durch Hauswand		Verschwenk des Gehwegs		Verengung der Fahrbahn	Gehwegbreite	hoch	X		
10	10.40	Hellpothstraße (Hausnr. 2 - 4)	stadteinwärts	Nutzungskonflikt mit ruhendem Verkehr durch sich öffnende Türen		Einrichten von Parkbuchten			Verkehrssicherheit	mittel		X	
<b>Allgemein</b>													
Allgemein		Routennetz		fehlende Beschilderung		durchgehende Ausweisung wichtiger Standorte in Schwerte		Neben einer Beschilderung können auch Symbole angebracht werden o.Ä.	Wegweisung	hoch		X	
Allgemein		Einmündungen/Querungen		fehlende abgesenkte Bordsteine		Doppelborde/abgesenkte Bordsteine: barrierefreier Ausbau gemäß Regelwerke			Barrierefreiheit	hoch			X

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Route	Maßnahmennummer	Abschnitt/Straße (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Foto des Mangels	Maßnahmenempfehlung	Interims- / Alternativlösung	Anmerkung	Handlungsfeld	Priorität	Umsetzungshorizont		
											kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Allgemein		Schulbereiche		Schulwegführung anhand von Stickern abgenutzt					Wegweisung	hoch	X		

# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Fußgängerinfrastruktur - Route 1



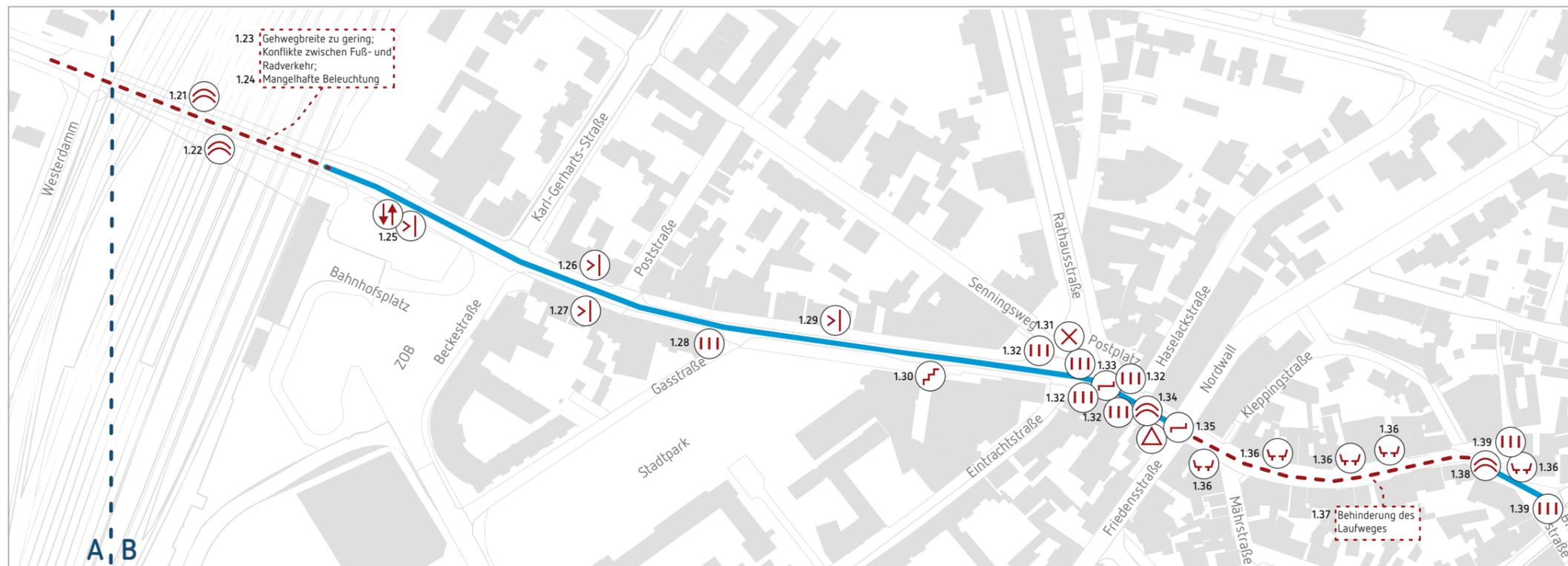
- Legende**
- Eigenständiger Gehweg
  - Gehweg, Radfahrer frei
  - Fußgängerzone
  - Tempo 20
  - Tempo 30
  - Tempo 50
  - Platz
  - Park
  - Zufahrt Parkplatz
  - Parken
  - ÖV-Haltestelle
  - Wartehaus
 ÖV-Haltestelle mit Wartehaus
  - Lichtsignalanlage (LSA)
  - Fußgängerüberweg (FGÜ)
  - Querungsangebot
  - Unterführung
 Unterführung
  - Wegweisung
 Wegweisung
  - Treppenanlage
 Treppenanlage
  - Gefälle/Steigung
 Gefälle/Steigung
  - Sitzmöglichkeiten
 Sitzmöglichkeiten
  - Spielgeräte
 Spielgeräte
  - Poller
 Poller
  - Baustelle
 Baustelle
  - Sonstiges Stadtmobiliar
 Sonstiges Stadtmobiliar

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



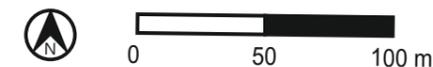
# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Mängelanalyse - Route 1



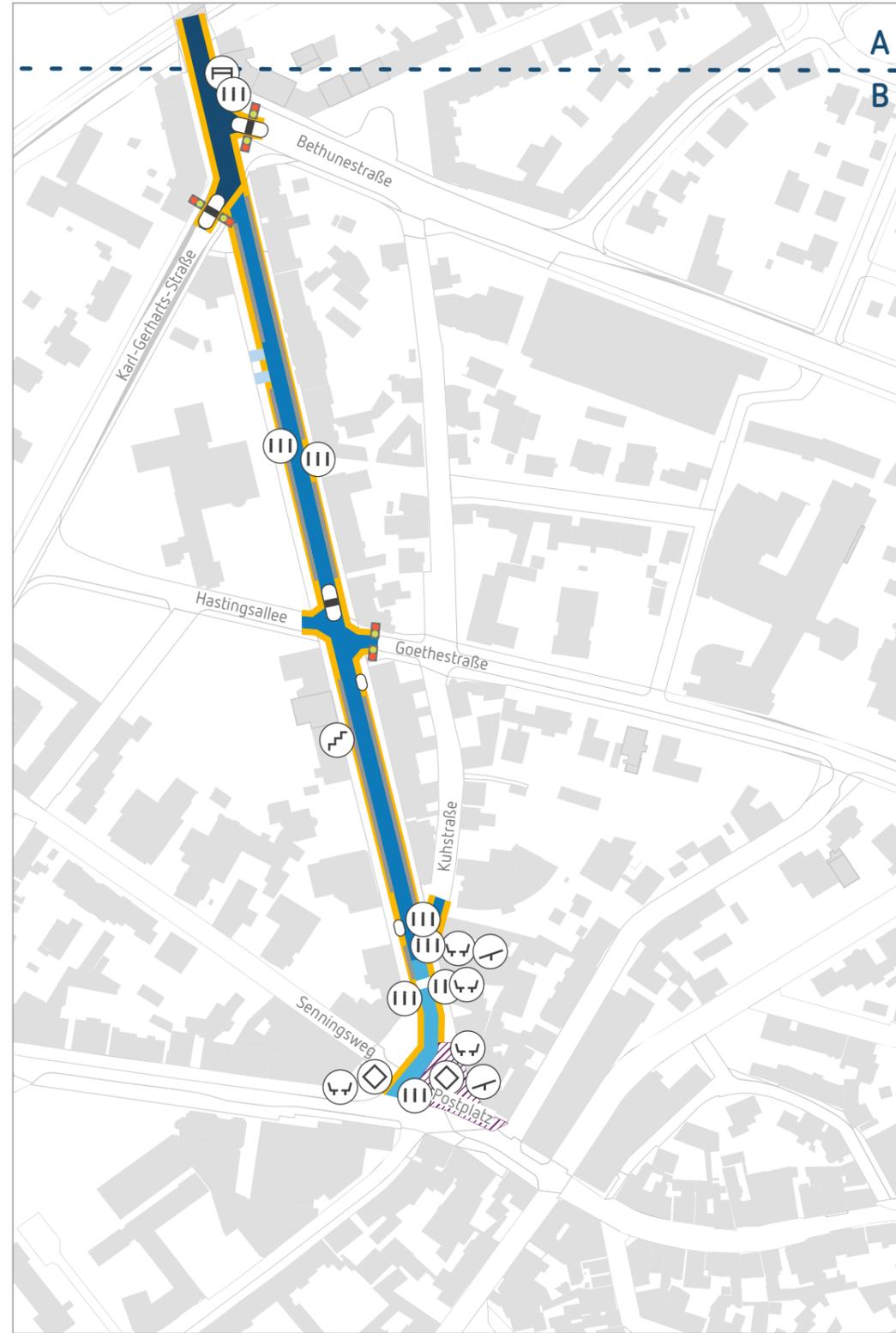
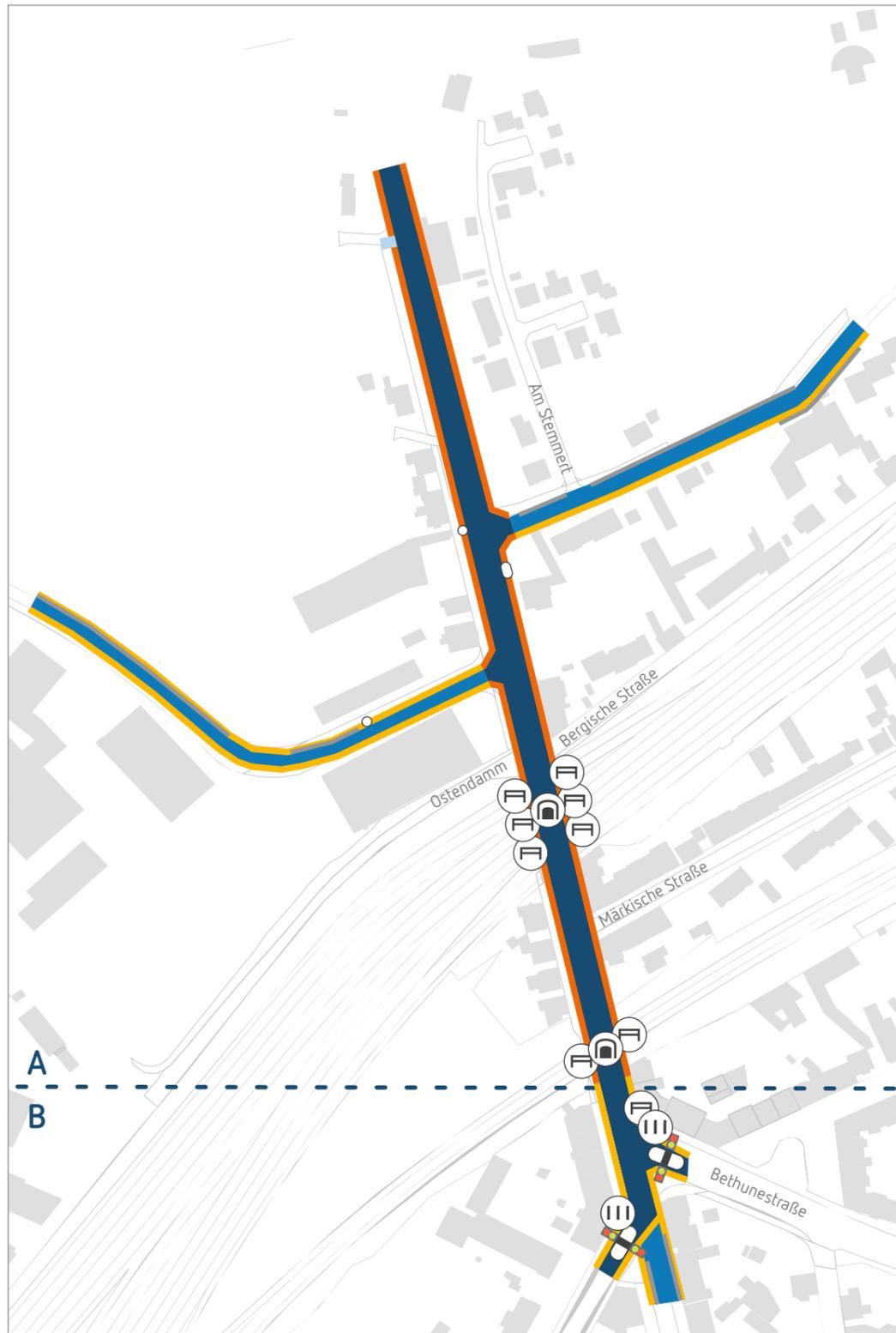
- ### Legende
- Routenverlauf
  - - - Linearer Mangel
  - Engstelle
  - Nutzungskonflikt
  - Mangelhafte Treppenanlage
  - Keine / ungesicherte Querung
  - Nicht-barrierefreie Querung
  - Nicht-barrierefreie Haltestelle
  - Fußgängerunfreundliche LSA
  - Oberflächenmangel
  - Baustelle
  - Mangelhafte Sitzmöglichkeit
  - Mangelhafter Poller
  - Sonstiger Mangel
  - 1.1 Nummerierung Mängel

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Fußgängerinfrastruktur - Route 2



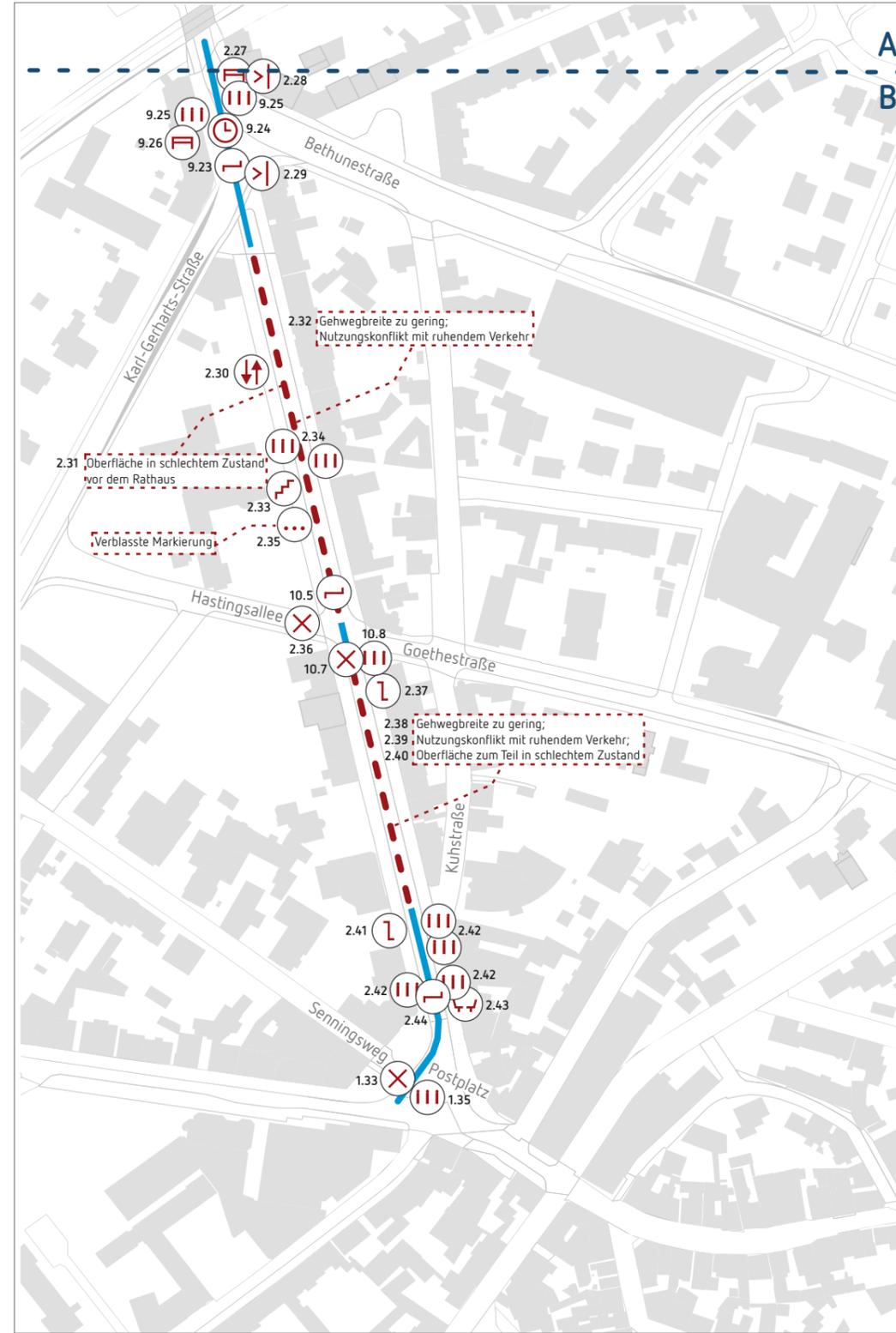
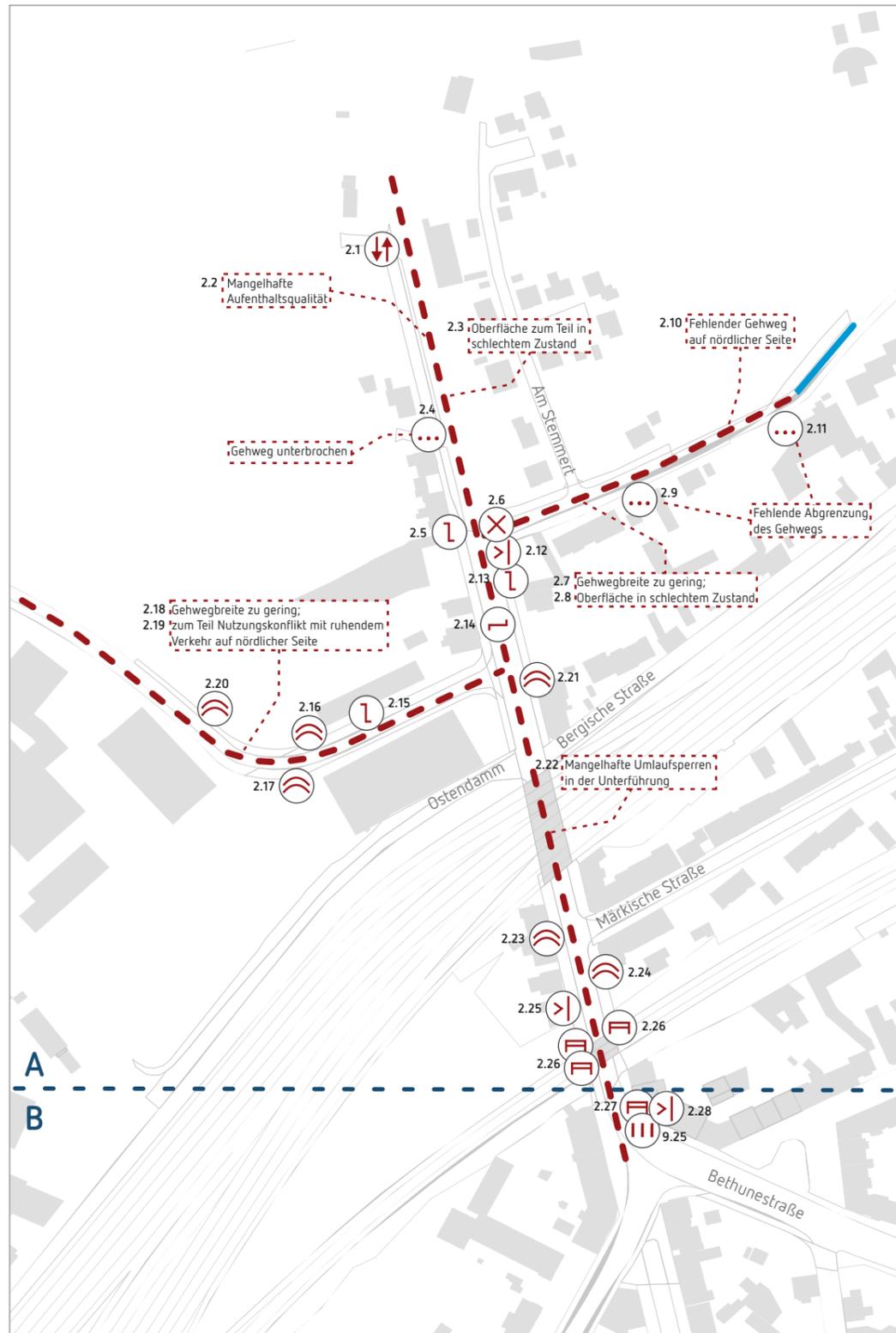
- Legende**
- Eigenständiger Gehweg
  - Gehweg, Radfahrer frei
  - Tempo 20
  - Tempo 30
  - Tempo 50
  - Platz
  - Zufahrt Parkplatz
  - Parken
  - ÖV-Haltestelle
  - ÖV-Haltestelle mit Wartehaus
  - Lichtsignalanlage (LSA)
  - Querungshilfe, Mittelinsel
  - Querungsangebot
  - Unterführung
  - Treppenanlage
  - Sitzmöglichkeiten
  - Spielgeräte
  - Poller
  - Umlaufsperr
  - Sonstiges Stadtmobiliar

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Mängelanalyse - Route 2



- ### Legende
- Routenverlauf
  - - - Linearer Mangel
  - Engstelle
  - Nutzungskonflikt
  - Mangelhafte Treppenanlage
  - Keine / ungesicherte Querung
  - Nicht-barrierefreie Querung
  - Nicht-barrierefreie Haltestelle
  - Fußgängerunfreundliche LSA
  - Oberflächenmangel
  - Mangelhafte Sitzmöglichkeit
  - Mangelhafter Poller
  - Mangelhafte Umlaufsperrn
  - Sonstiger Mangel
  - 2.1 Nummerierung Mängel

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Fußgängerinfrastruktur - Route 3



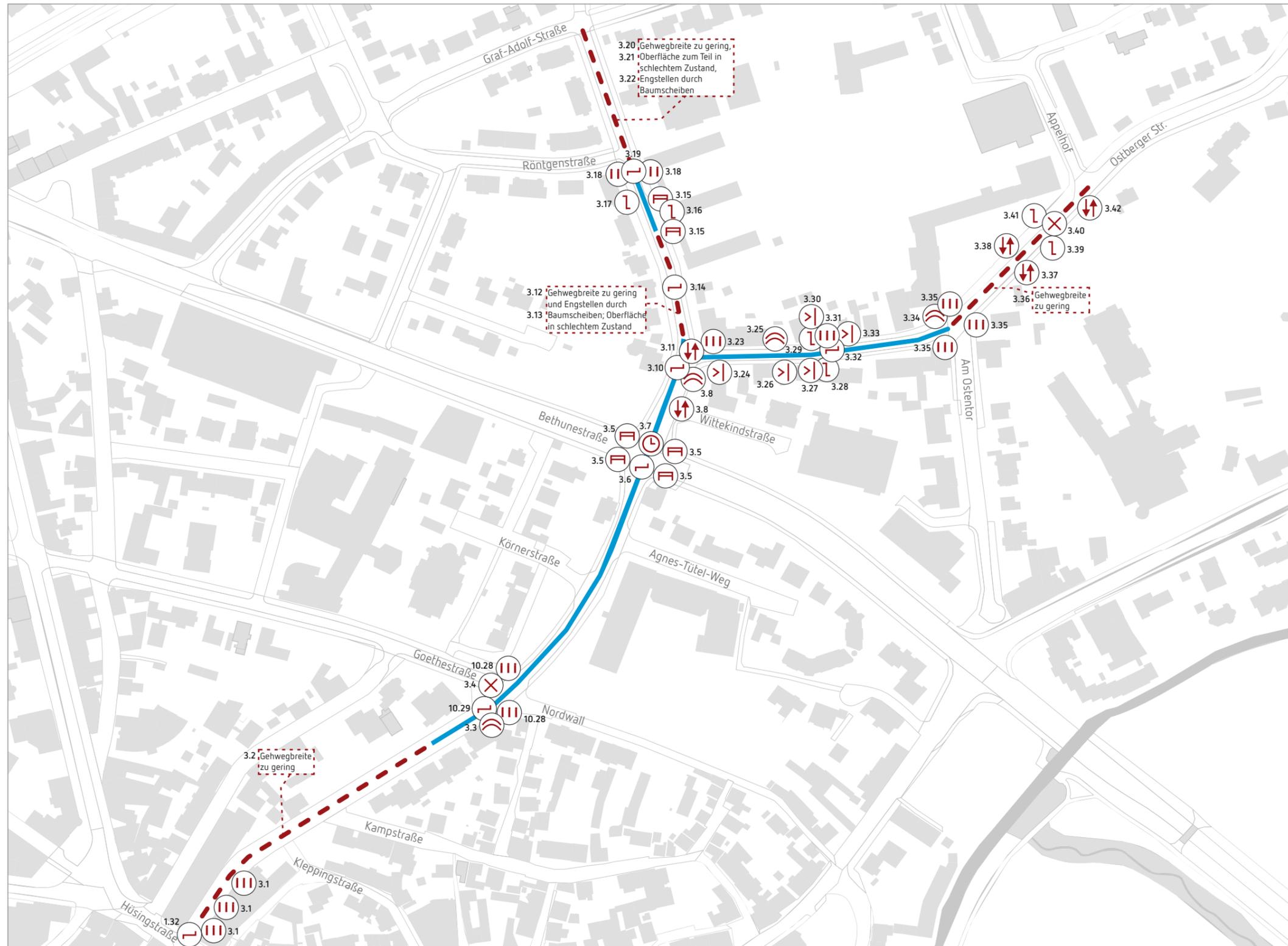
- Legende**
- Eigenständiger Gehweg
  - Tempo 30
  - Tempo 50
  - Zufahrt Parkplatz
  - Parken
  - ÖV-Haltestelle
  - ◻ ÖV-Haltestelle mit Wartehaus
  - Lichtsignalanlage (LSA)
  - ◻ Querungshilfe, Mittelinsel
  - ◻ Querungsangebot
  - ⦶ Poller
  - ⦶ Umlaufsperr

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Mängelanalyse - Route 3



- ### Legende
- Routenverlauf
  - - - Linearer Mangel
  - >| Engstelle
  - ↕ Nutzungskonflikt
  - X Keine / ungesicherte Querung
  - ┌ Nicht-barrierefreie Querung
  - L Nicht-barrierefreie Haltestelle
  - Ⓞ Fußgängerunfreundliche LSA
  - ⤿ Oberflächenmangel
  - ||| Mangelhafter Poller
  - ⌂ Mangelhafte Umlaufsperre
  - ... Sonstiger Mangel
  - 3.1 Nummerierung Mängel

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Fußgängerinfrastruktur - Route 4



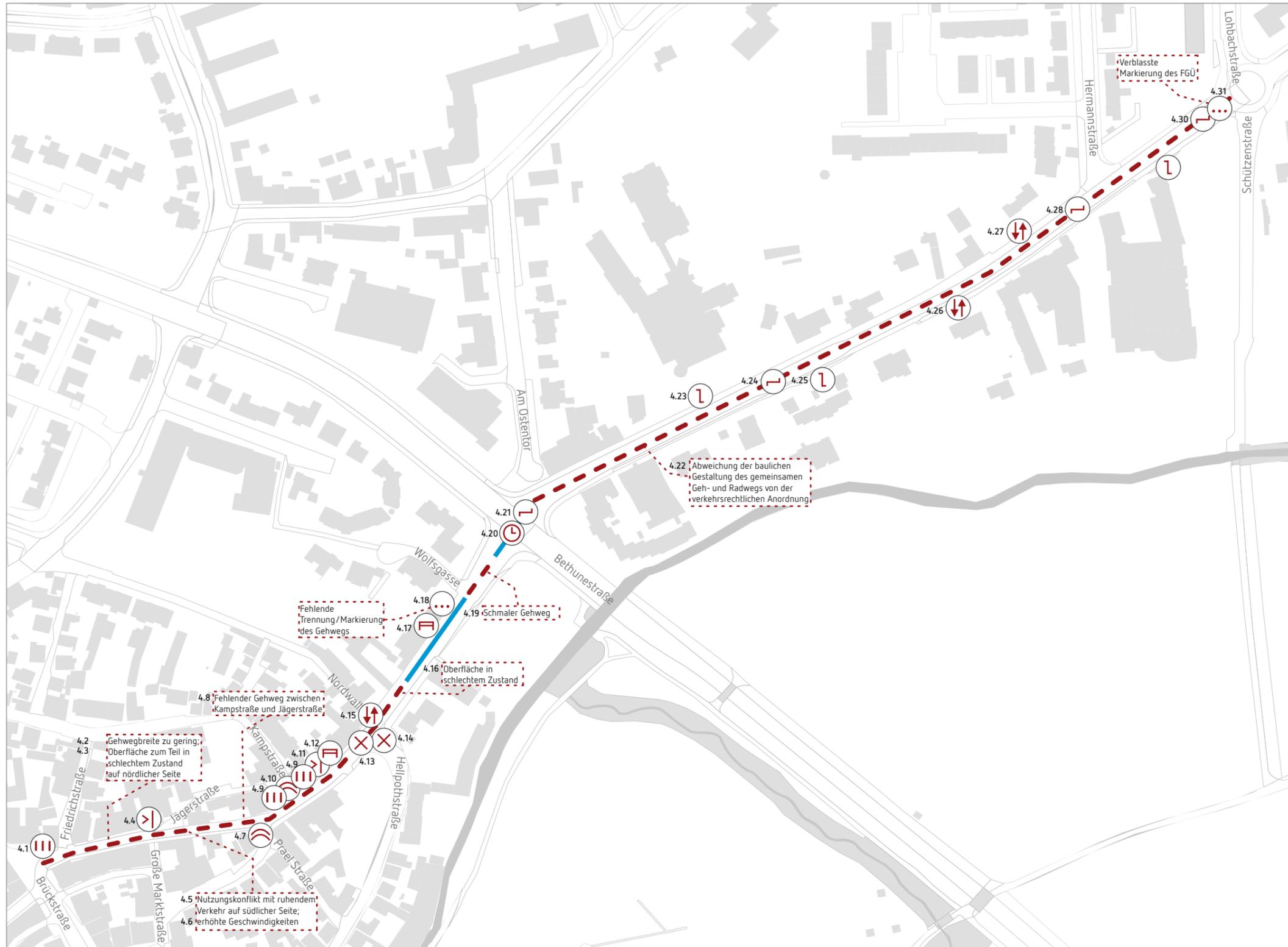
- ### Legende
- Eigenständiger Gehweg
  - Gemeinsamer Geh- und Radweg
  - Tempo 50
  - Zufahrt Parkplatz
  - Parken
  - ÖV-Haltestelle
  - ÖV-Haltestelle mit Wartehaus
  - ■ ■ Lichtsignalanlage (LSA)
  - Querungshilfe, Mittelinsel
  - Fußgängerüberweg (FGÜ)
  - Gefälle/Steigung
  - Poller
  - Umlaufsperr

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Mängelanalyse - Route 4



### Legende

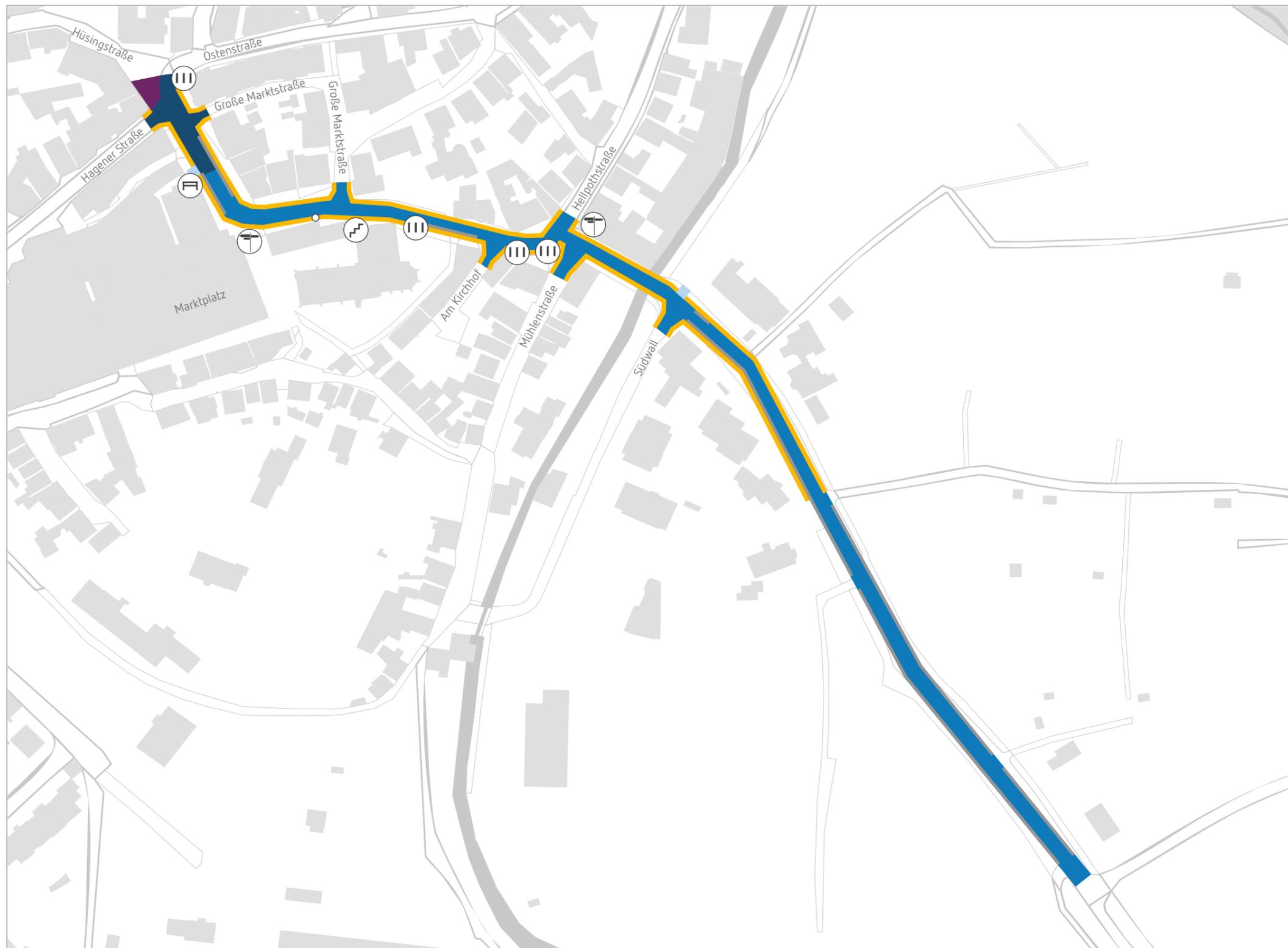
- Routenverlauf
- - - Linearer Mangel
- >| Engstelle
- ↕ Nutzungskonflikt
- ⊗ Keine / ungesicherte Querung
- ┌ Nicht-barrierefreie Querung
- ┌ Nicht-barrierefreie Haltestelle
- Ⓞ Fußgängerunfreundliche LSA
- Ⓢ Oberflächenmangel
- Ⓜ Mangelhafter Poller
- Ⓜ Mangelhafte Umlaufsperre
- ... Sonstiger Mangel
- 4.1 Nummerierung Mängel

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Fußgängerinfrastruktur - Route 5



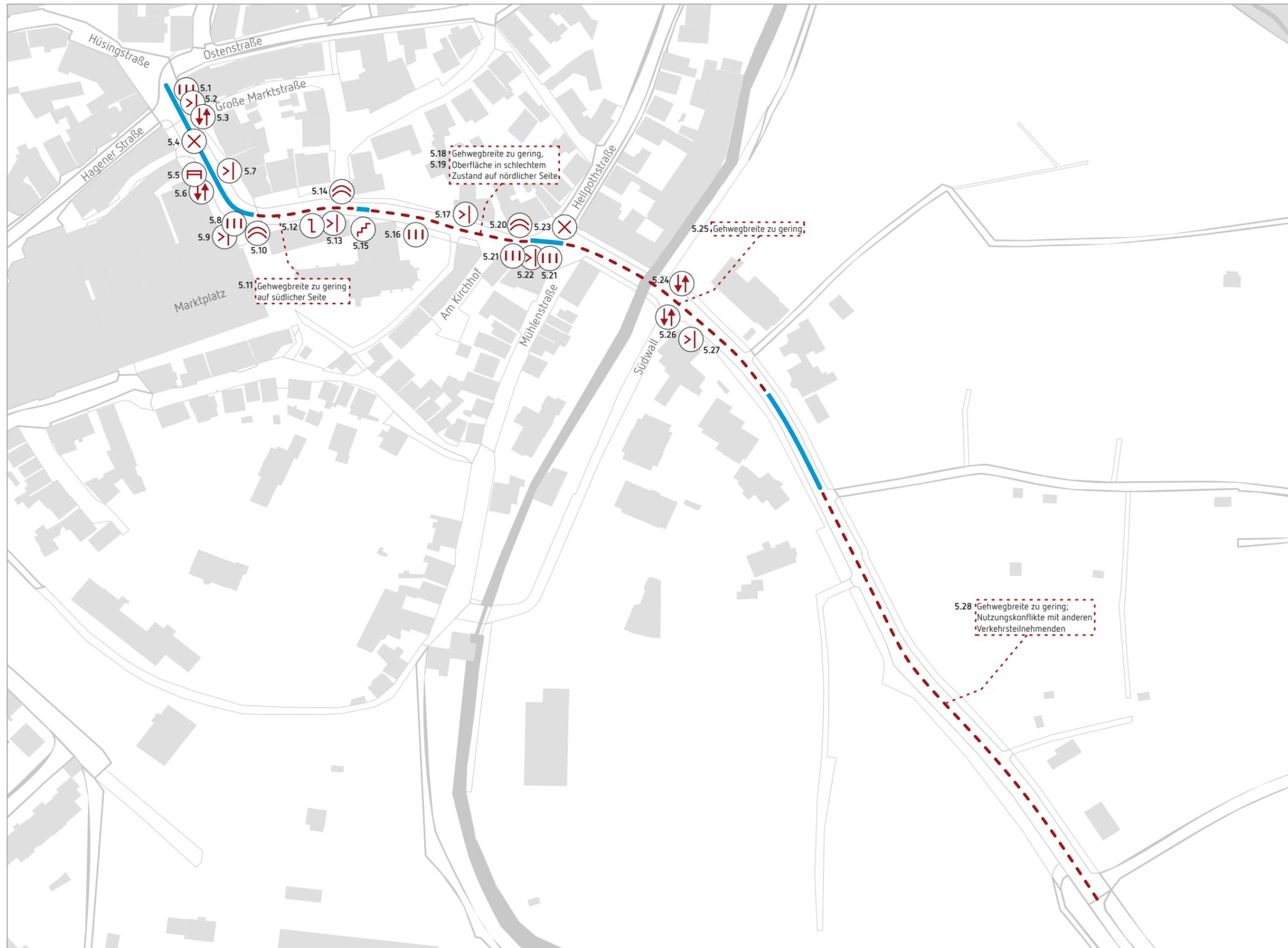
- ### Legende
- Eigenständiger Gehweg
  - Fußgängerzone
  - Tempo 30
  - Tempo 50
  - Zufahrt Parkplatz
  - Parken
  - ÖV-Haltestelle
  - ÖV-Haltestelle mit Wartehaus
  - Treppenanlage
  - Wegweisung
  - Poller
  - Umlaufsperr

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

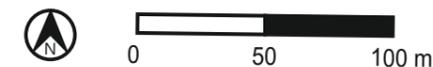
## Mängelanalyse - Route 5



### Legende

-  Routenverlauf
-  Linearer Mangel
-  Engstelle
-  Nutzungskonflikt
-  Mangelhafte Treppenanlage
-  Keine / ungesicherte Querung
-  Nicht-barrierefreie Haltestelle
-  Oberflächenmangel
-  Mangelhafter Poller
-  Mangelhafte Umlaufsperrung
- 5.1 Nummerierung Mängel

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Fußgängerinfrastruktur - Route 6



### Legende

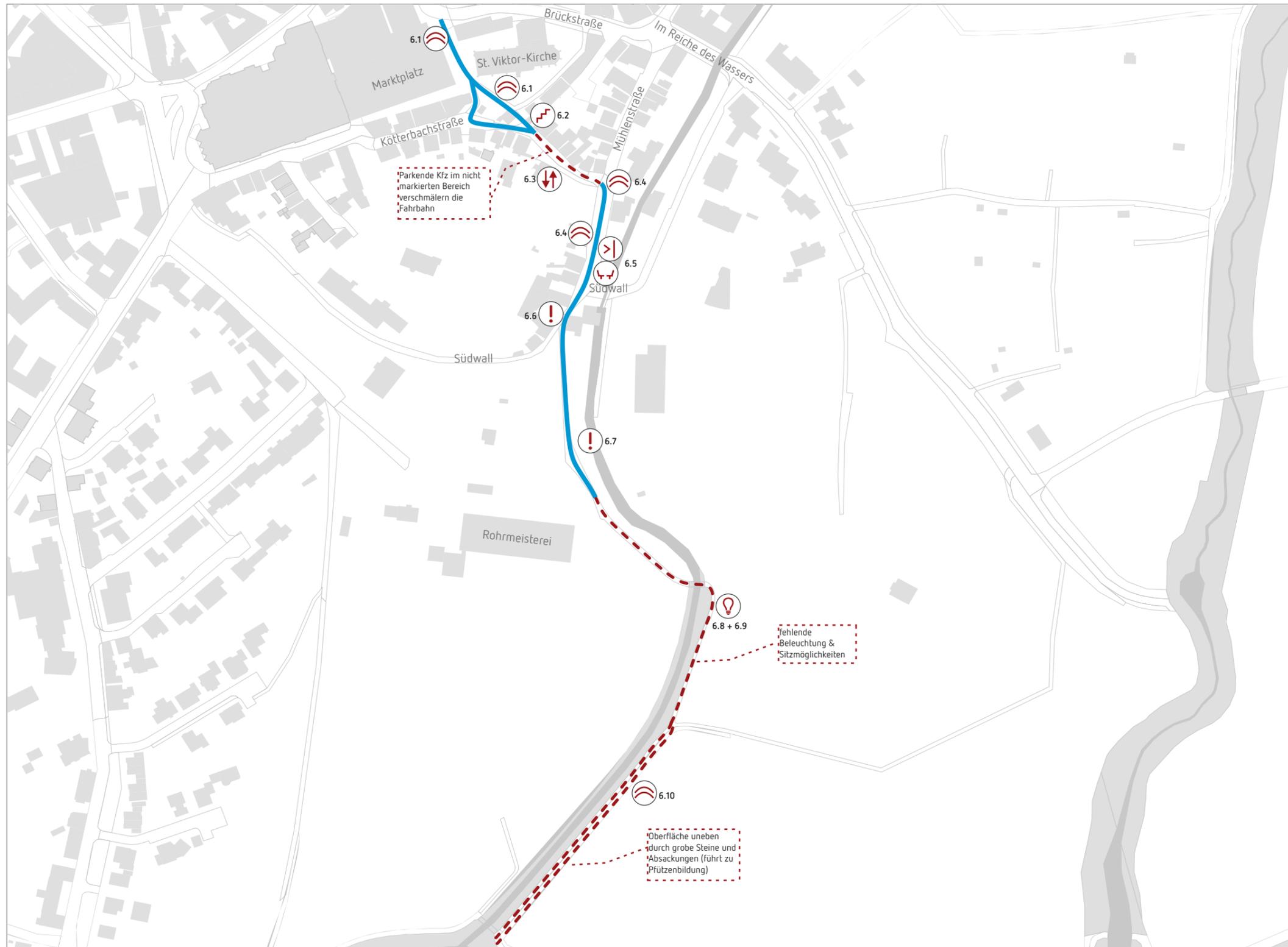
- Eigenständiger Gehweg
- Gemeinsamer Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Wegweisung
- Treppenanlage / Stufen
- Steigung / Gefälle
- Sitzmöglichkeiten
- Spielgeräte
- Sonstiges Stadtmobiliar
- Brücke

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Mängelanalyse - Route 6



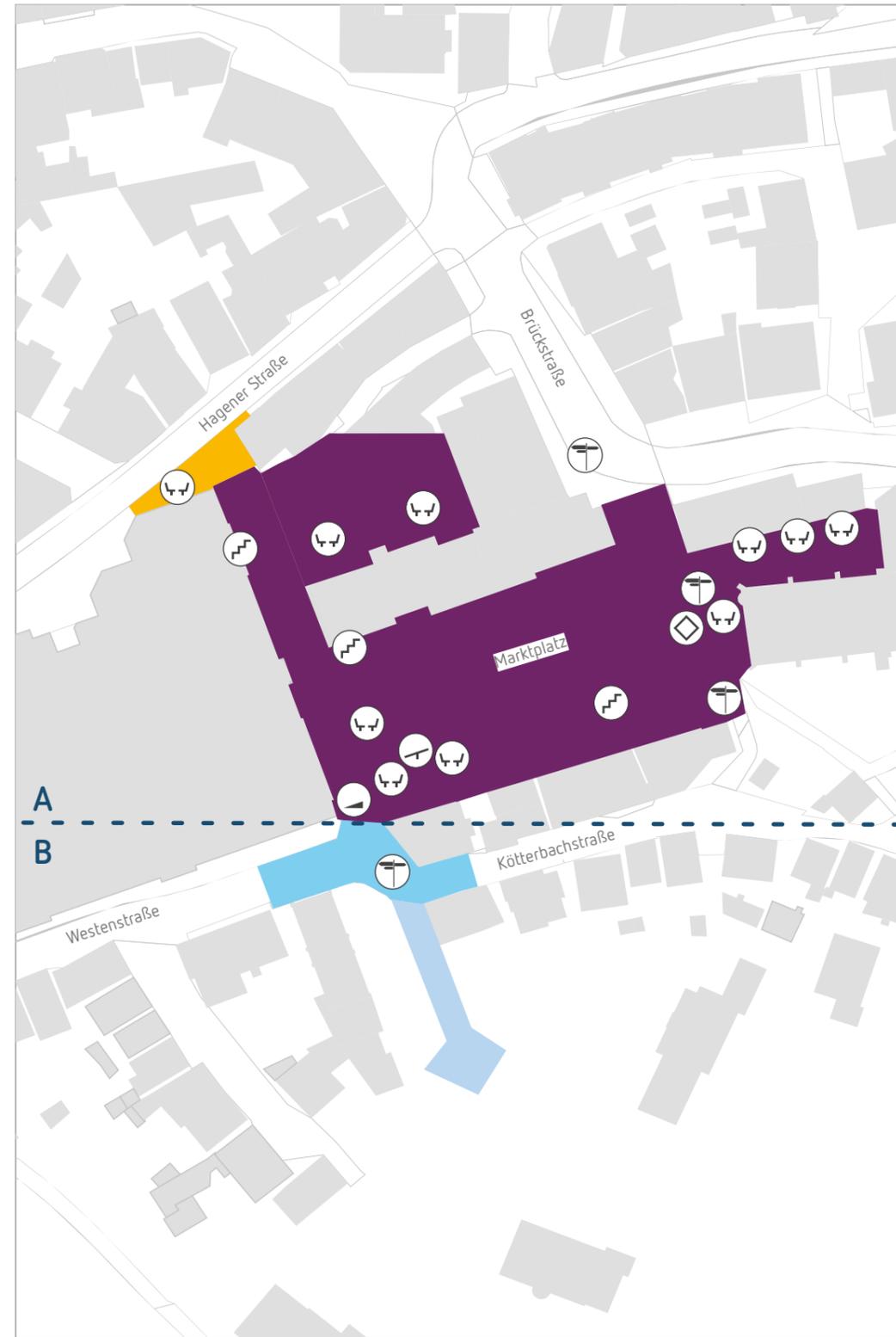
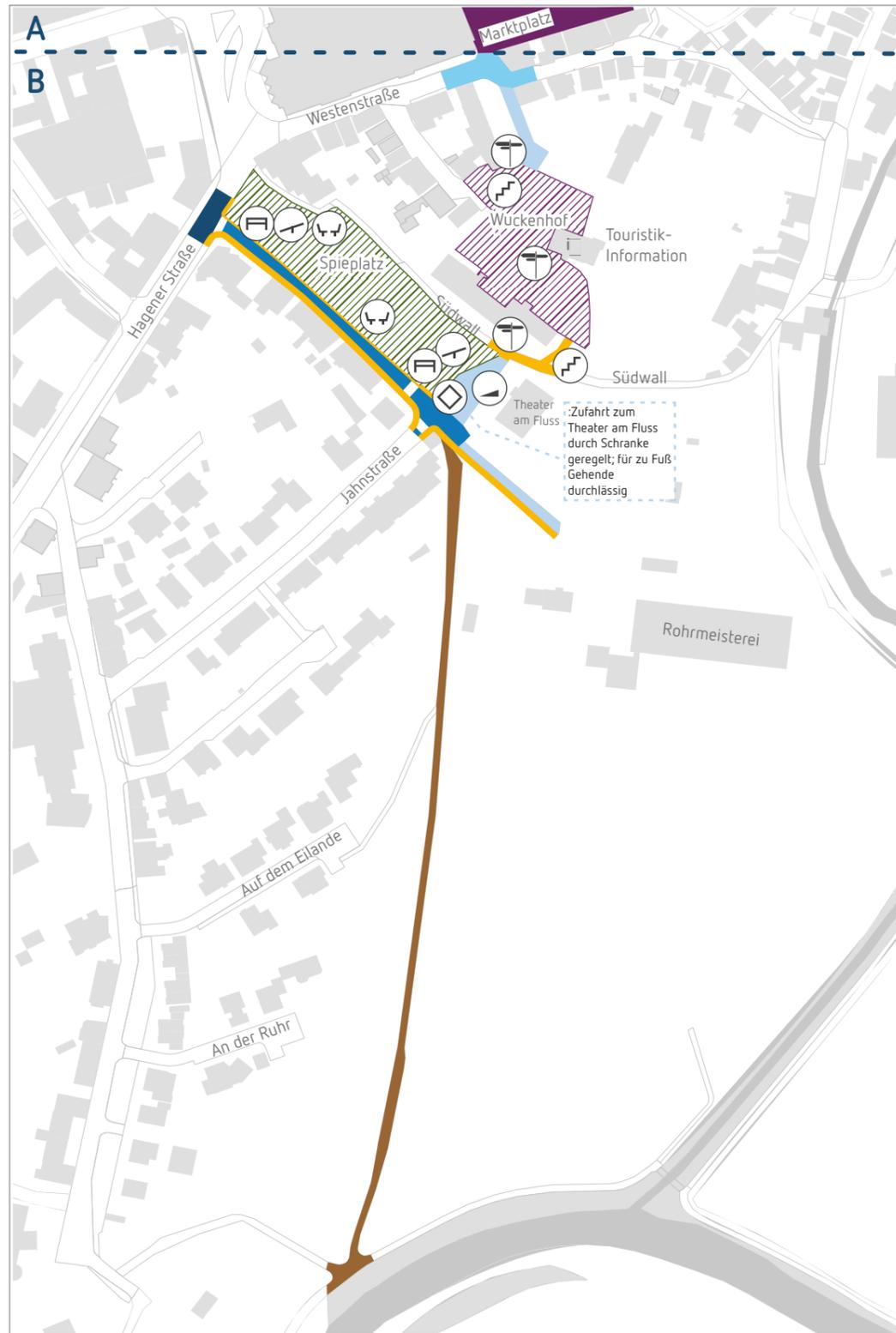
- ### Legende
- Routenverlauf
  - - - Linearer Mangel
  - Engstelle
  - Nutzungskonflikt
  - Gefahrenstelle
  - Oberflächenmangel
  - Mangelhafte Beleuchtung
  - Mangelhafte Sitzmöglichkeit
  - Mangelhafte Treppenanlage
  - 6.1 Nummerierung Mängel

Quelle: Eigene Darstellung    Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Fußgängerinfrastruktur - Route 7



### Legende

- Eigenständiger Gehweg
- Gemeinsamer Geh-/Radweg
- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 30
- Tempo 50
- Zufahrt Parkplatz
- ▨ Platz
- ▨ Spielplatz
- Wegweisung
- Treppenanlage/ Stufen
- Steigung/ Gefälle
- Sitzmöglichkeiten
- Spielgeräte
- Sonstiges Stadtmobiliar
- Umlaufsperr
- Querungsangebot

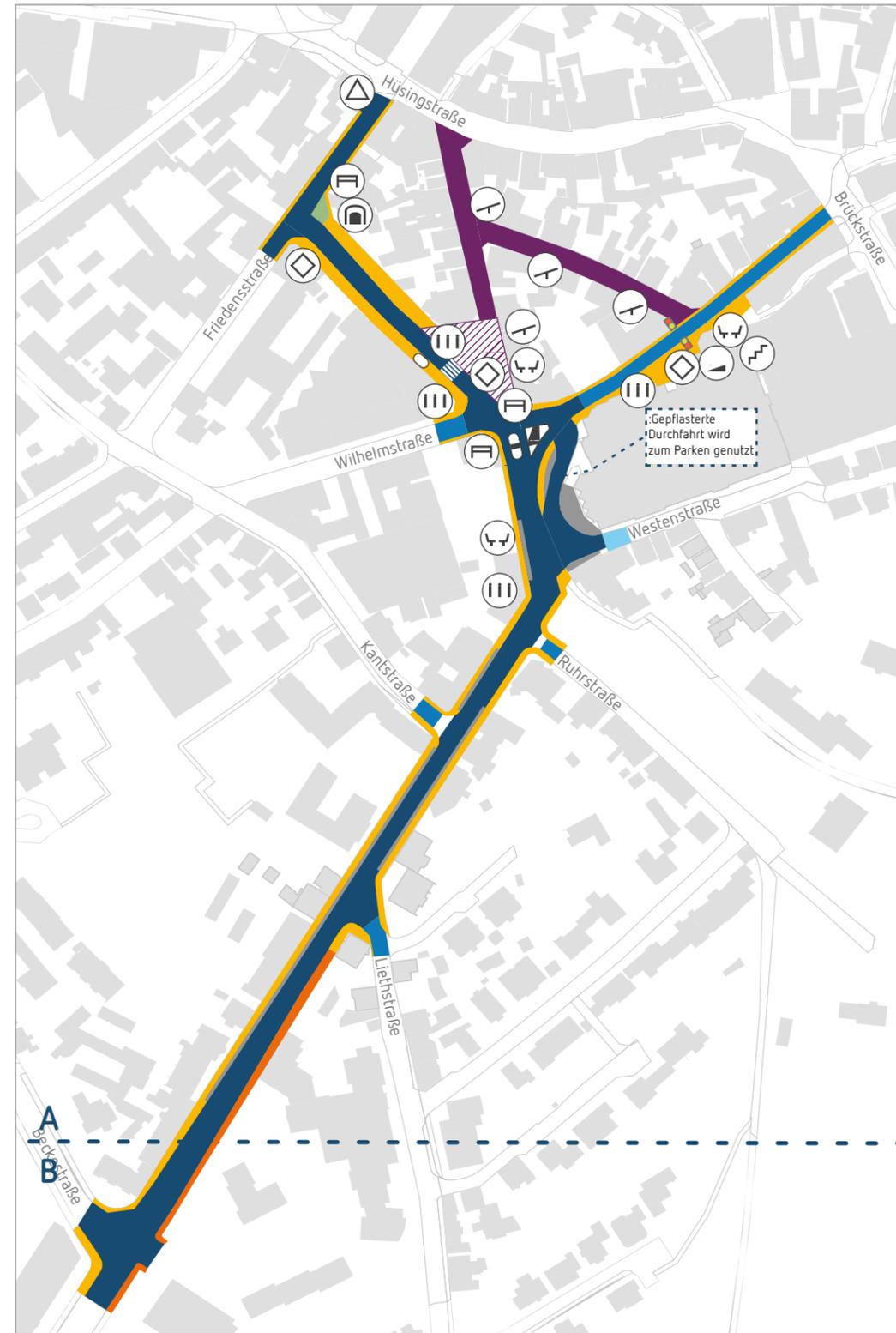
Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019





# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Fußgängerinfrastruktur - Route 8



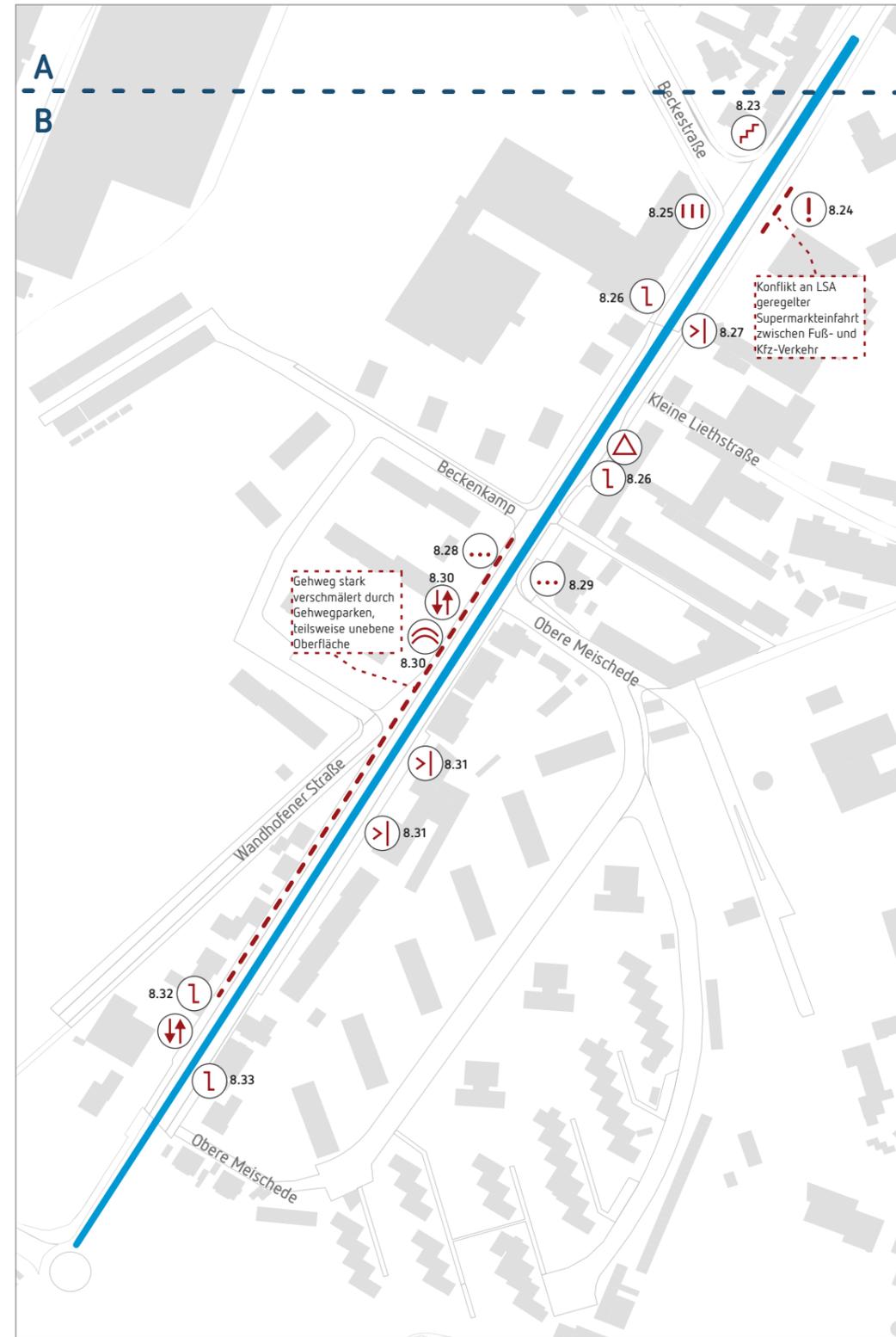
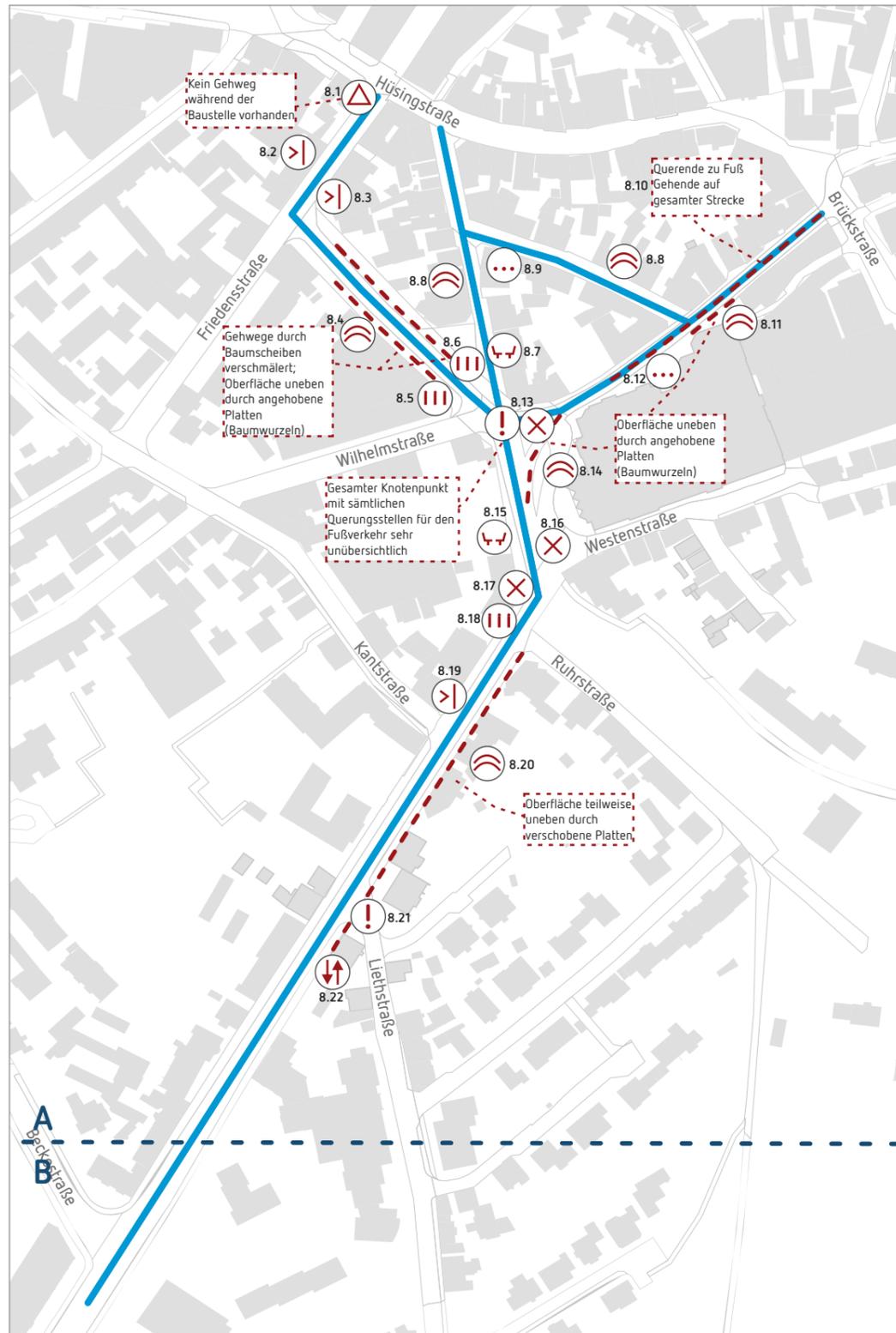
- ### Legende
- Eigenständiger Gehweg
  - Gehweg, Radfahrer frei
  - Fußgängerzone
  - Verkehrsberuhigter Bereich
  - Tempo 30
  - Tempo 50
  - Platz
  - Parken
  - ÖV-Haltestelle
  - ÖV-Haltestelle mit Unterstand
  - Lichtsignalanlage (LSA)
  - Querungshilfe, Mittelinsel
  - Fußgängerüberweg (FGÜ)
  - Querungsangebot
  - Treppenanlage / Stufen
  - Steigung / Gefälle
  - Sitzmöglichkeiten
  - Spielgeräte
  - Poller
  - Umlaufsperre
  - Baustelle
  - Sonstiges Stadtmobiliar

Quelle: Eigene Darstellung    Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Mängelanalyse - Route 8



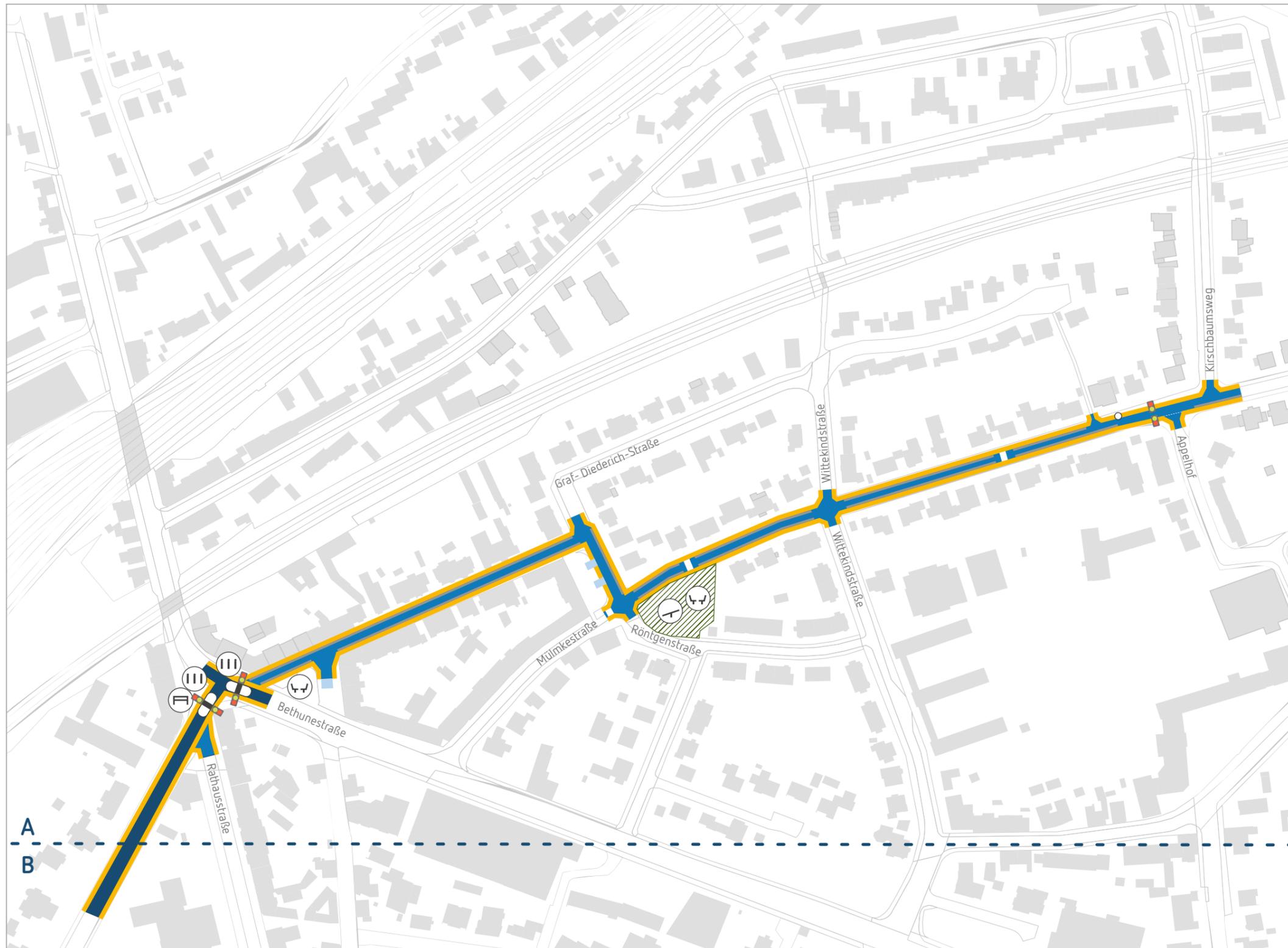
- ### Legende
- Routenverlauf
  - - - Linearer Mangel
  - >| Engstelle
  - ↕ Nutzungskonflikt
  - └ Nicht-barrierefreie Querung
  - L Nicht-barrierefreie Haltestelle
  - X Keine / ungesicherte Querung
  - ! Gefahrenstelle
  - (wavy) Oberflächenmangel
  - 💡 Mangelhafte Beleuchtung
  - (wavy) Mangelhafte Sitzmöglichkeit
  - (stairs) Mangelhafte Treppenanlage
  - △ Baustelle
  - (||||) Mangelhafter Poller
  - (dots) Sonstiger Mangel
  - 8.1 Nummerierung Mängel

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Fußgängerinfrastruktur - Route 9



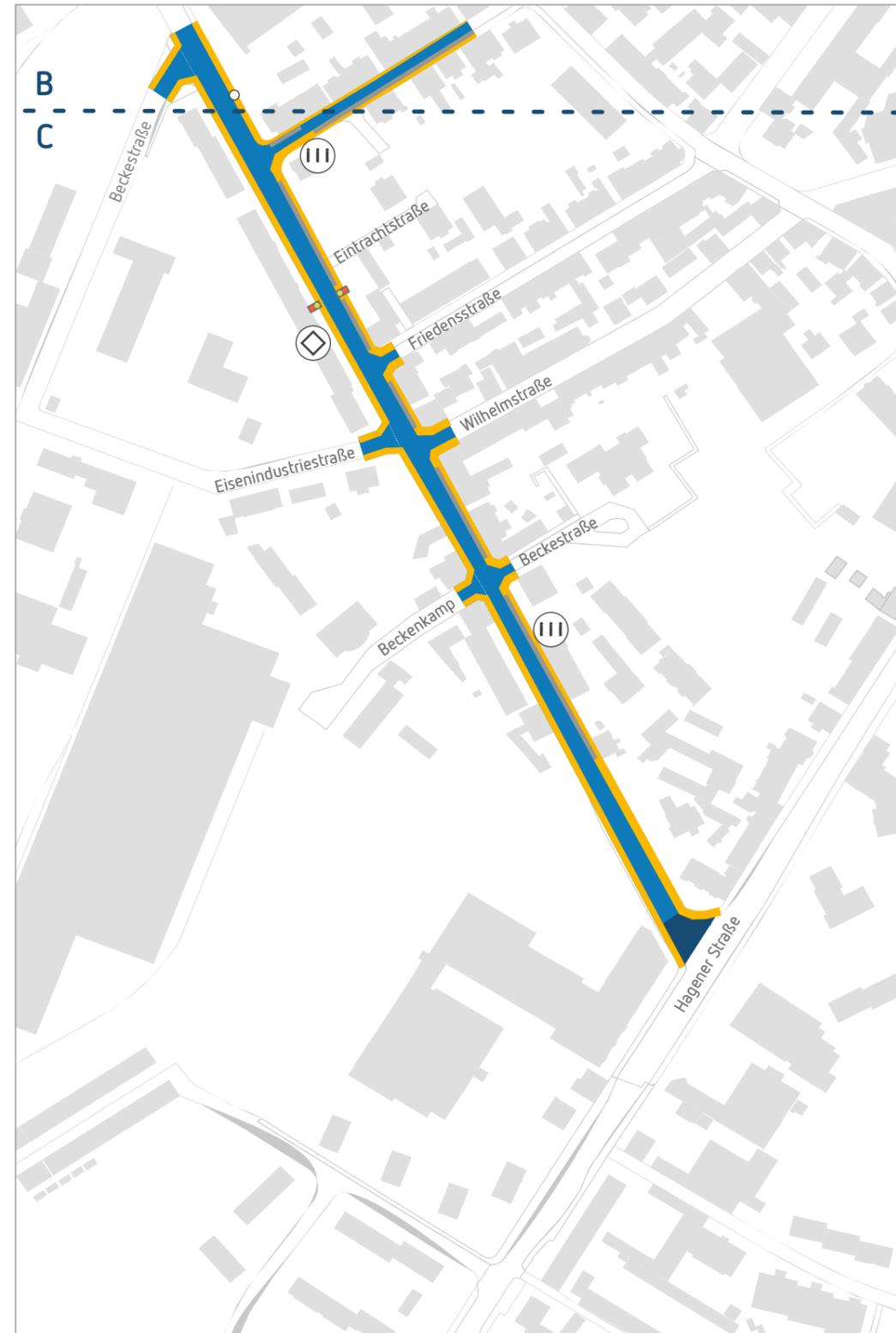
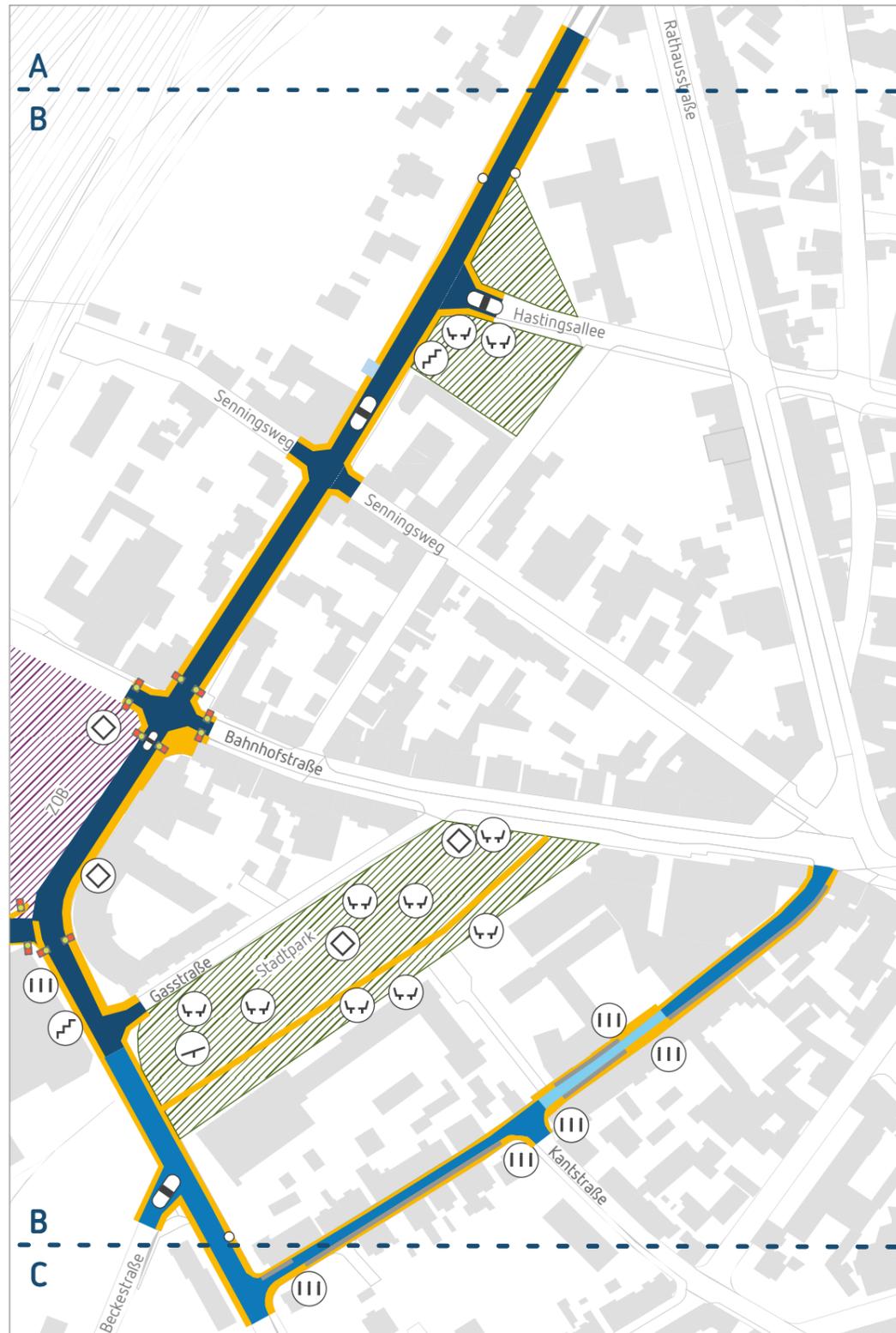
- Legende**
- Eigenständiger Gehweg
  - Tempo 30
  - Tempo 50
  - Park/Spielplatz
  - Zufahrt Parkplatz
  - Parken
  - ÖV-Haltestelle
  - Lichtsignalanlage (LSA)
  - Querungshilfe, Mittelinsel
  - Querungsangebot
  - Sitzmöglichkeiten
  - Spielgeräte
  - Poller
  - Umlaufsperr

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Fußgängerinfrastruktur - Route 9



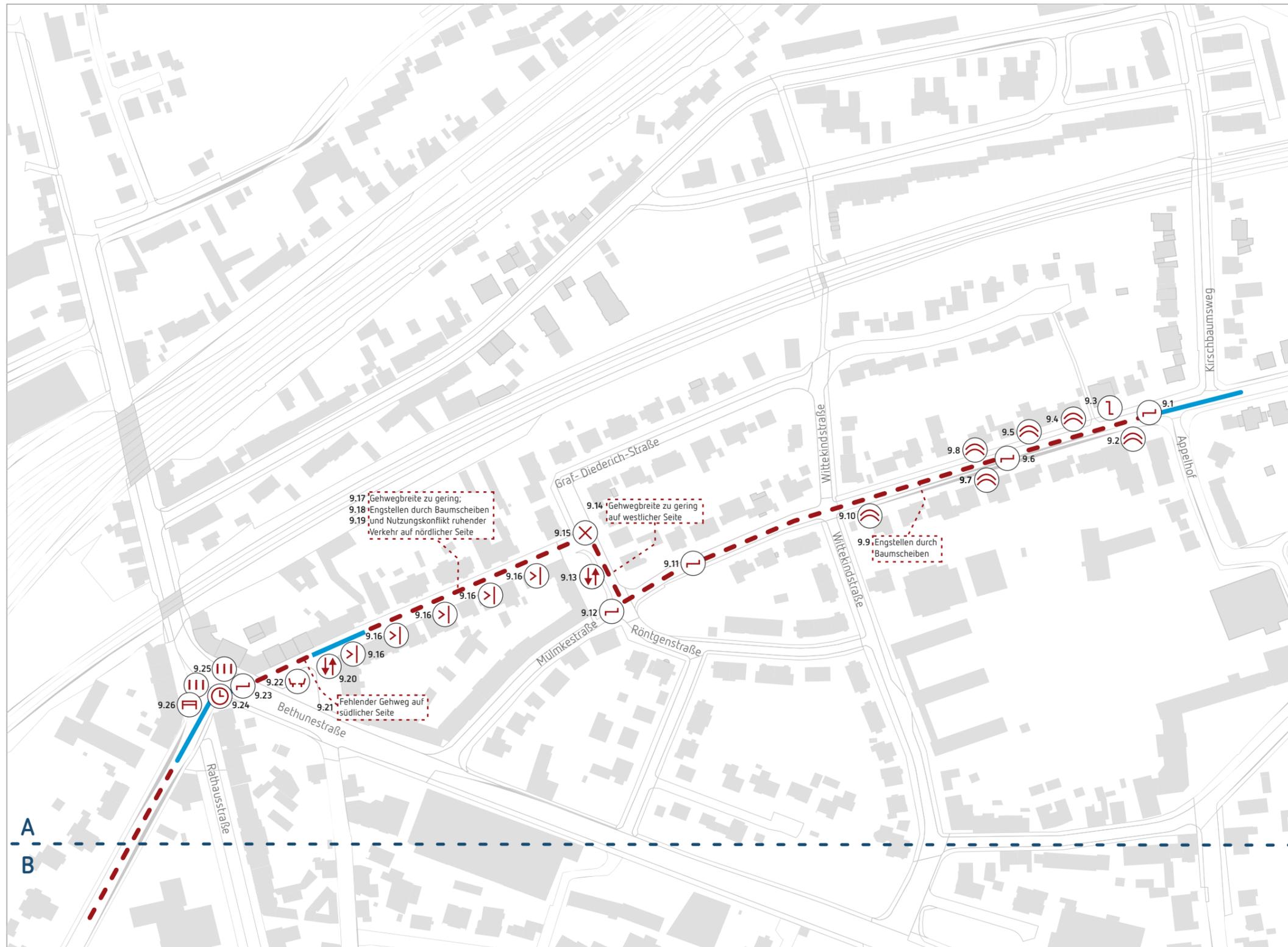
- Legende**
- Eigenständiger Gehweg
  - Verkehrsberuhigter Bereich
  - Tempo 30
  - Tempo 50
  - Park
  - Zufahrt Parkplatz
  - Parken
  - ÖV-Haltestelle
  - Lichtsignalanlage (LSA)
  - Querungshilfe, Mittelinsel
  - Treppenanlage / Stufen
  - Steigung / Gefälle
  - Sitzmöglichkeiten
  - Spielgeräte
  - Poller
  - Sonstiges Stadtmobiliar

Quelle: Eigene Darstellung    Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Mängelanalyse - Route 9



### Legende

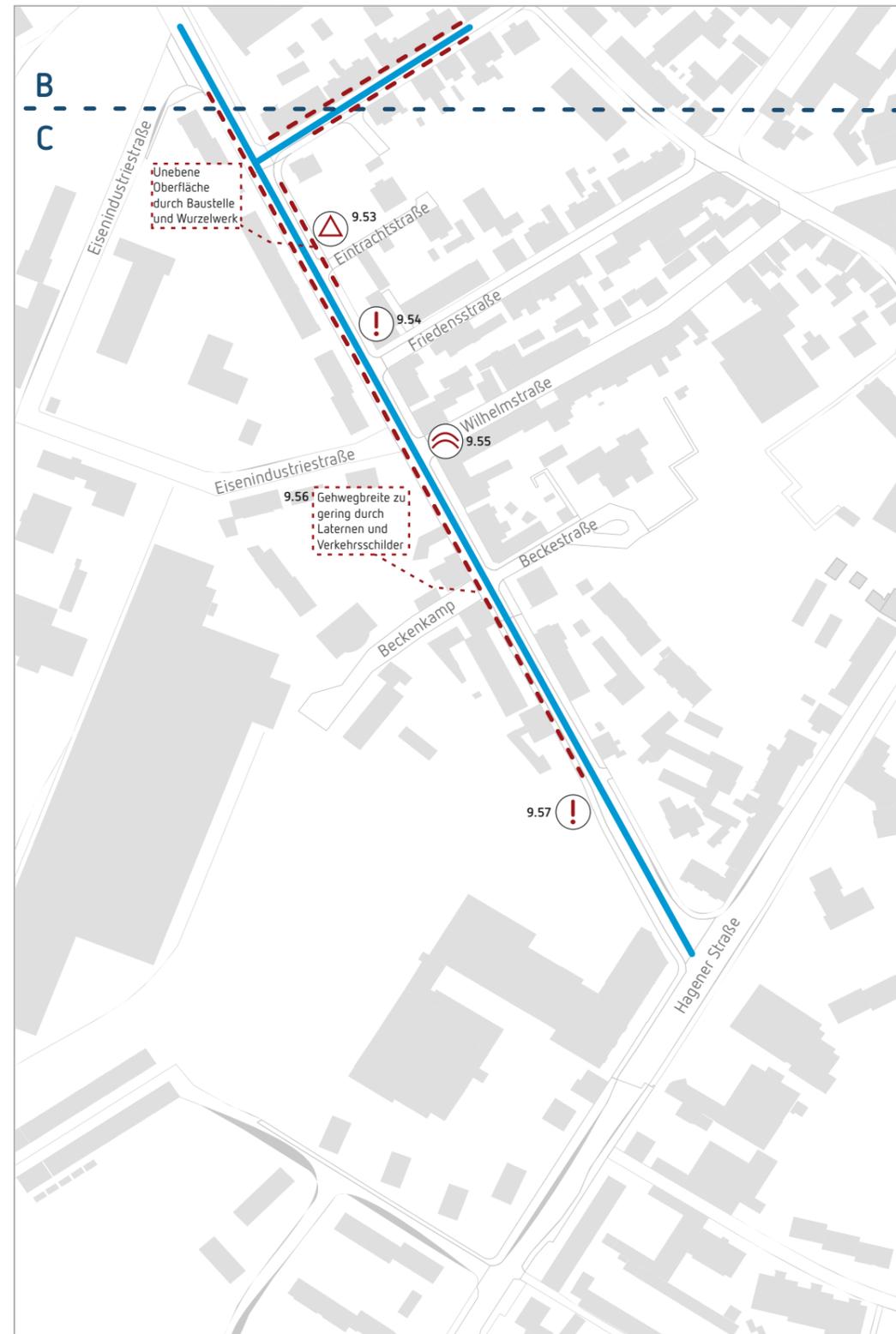
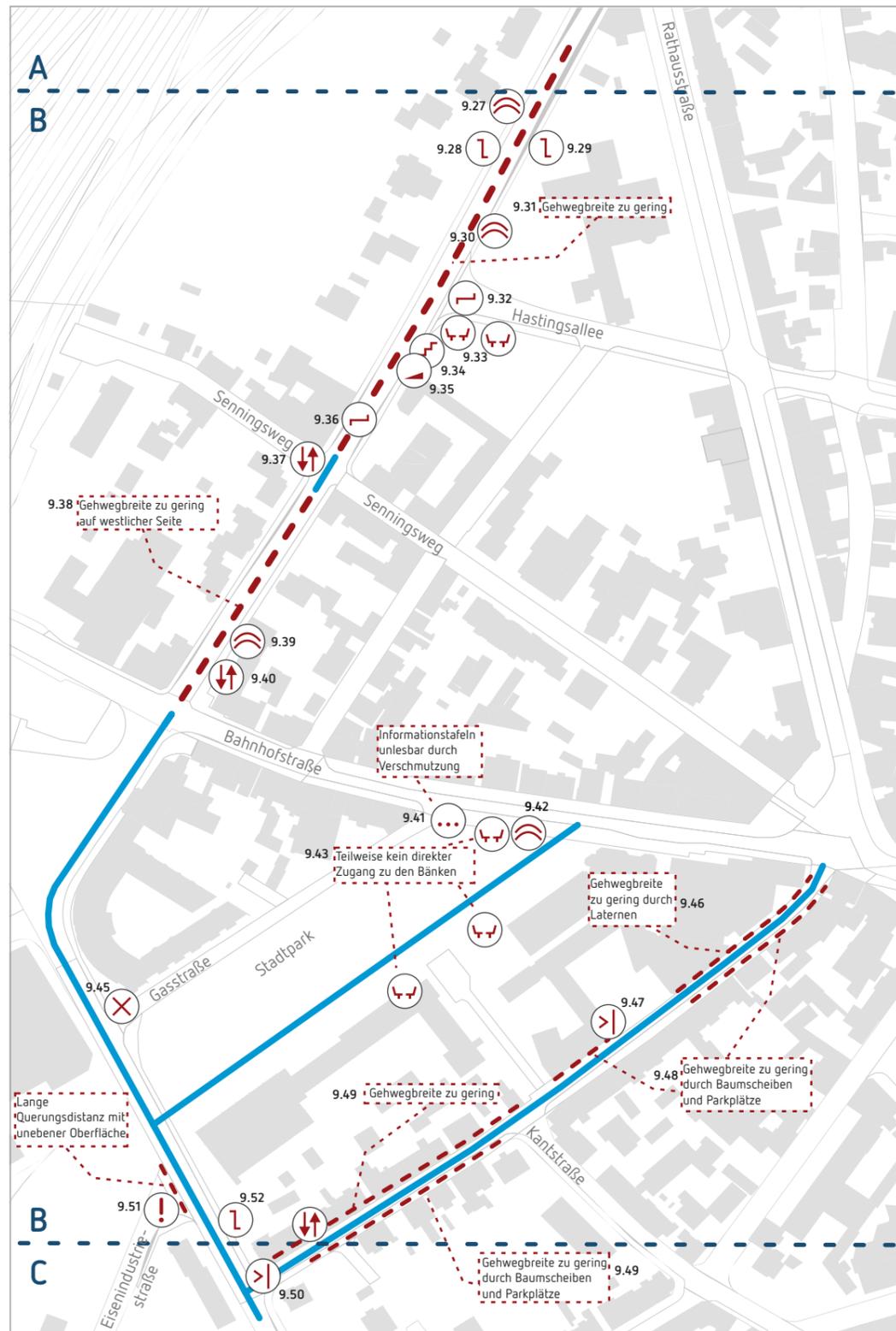
- Routenverlauf
- - - Linearer Mangel
- >| Engstelle
- ↕ Nutzungskonflikt
- × Keine / ungesicherte Querung
- ┌ Nicht-barrierefreie Querung
- └ Nicht-barrierefreie Haltestelle
- Ⓞ Fußgängerunfreundliche LSA
- ⊖ Oberflächenmangel
- ⊖ Mangelhafte Sitzmöglichkeit
- ⊖ Mangelhafter Poller
- ⊖ Mangelhafte Umlaufsperrung
- 9.1 Nummerierung Mängel

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Mängelanalyse - Route 9



### Legende

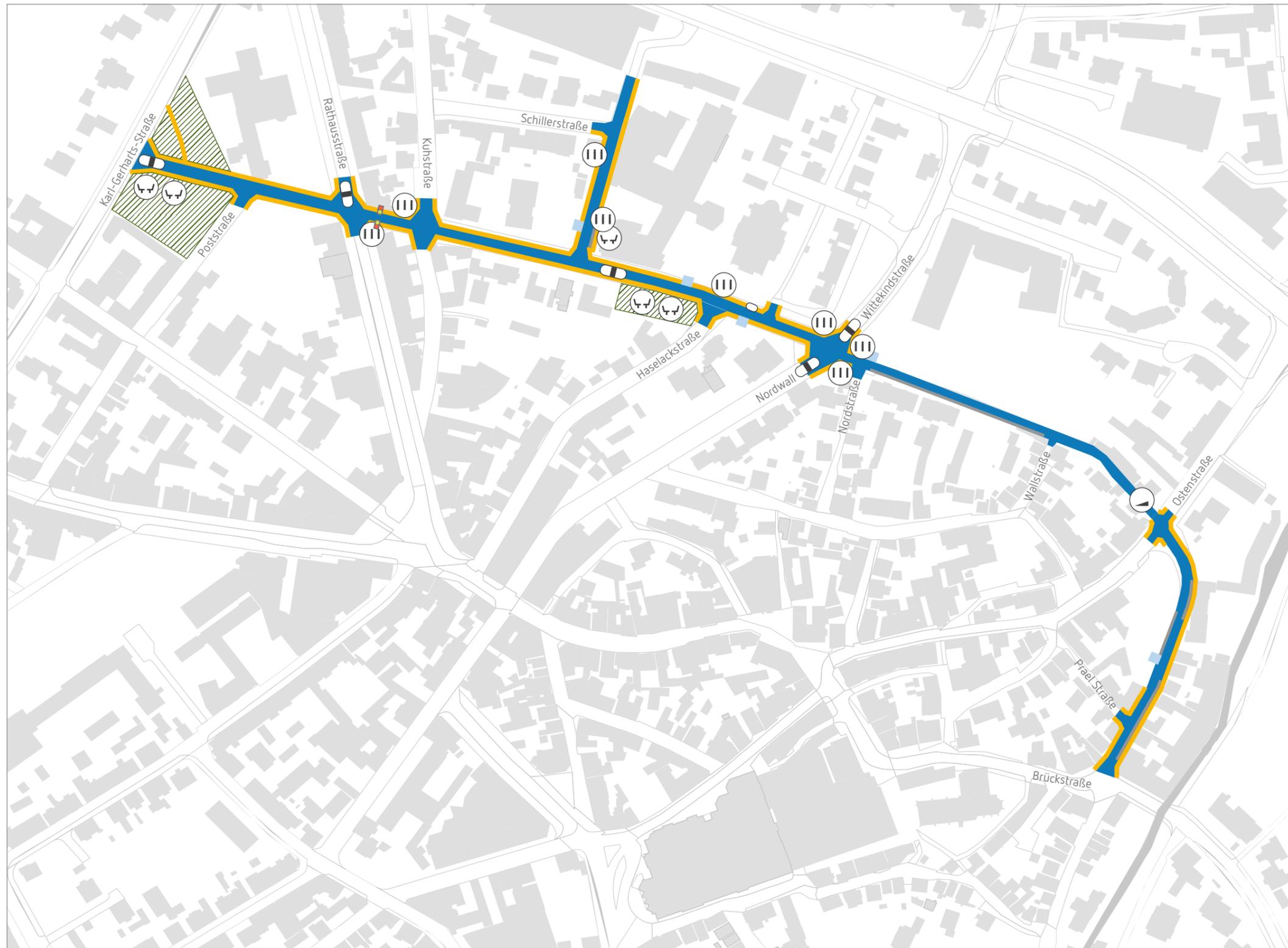
- Routenverlauf
- - - Linearer Mangel
- >| Engstelle
- ↕ Nutzungskonflikt
- ⌂ Mangelhafte Treppenanlage
- ⌂ Mangelhafte Treppenanlage
- X Keine / ungesicherte Querung
- ⌂ Nicht-barrierefreie Querung
- L Nicht-barrierefreie Haltestelle
- ! Gefahrenstelle
- ⌂ Oberflächenmangel
- ⌂ Mangelhafte Sitzmöglichkeit
- ||| Mangelhafter Poller
- ... Sonstiger Mangel
- 9.1 Nummerierung Mängel

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019



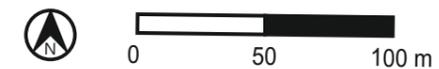
# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Fußgängerinfrastruktur - Route 10



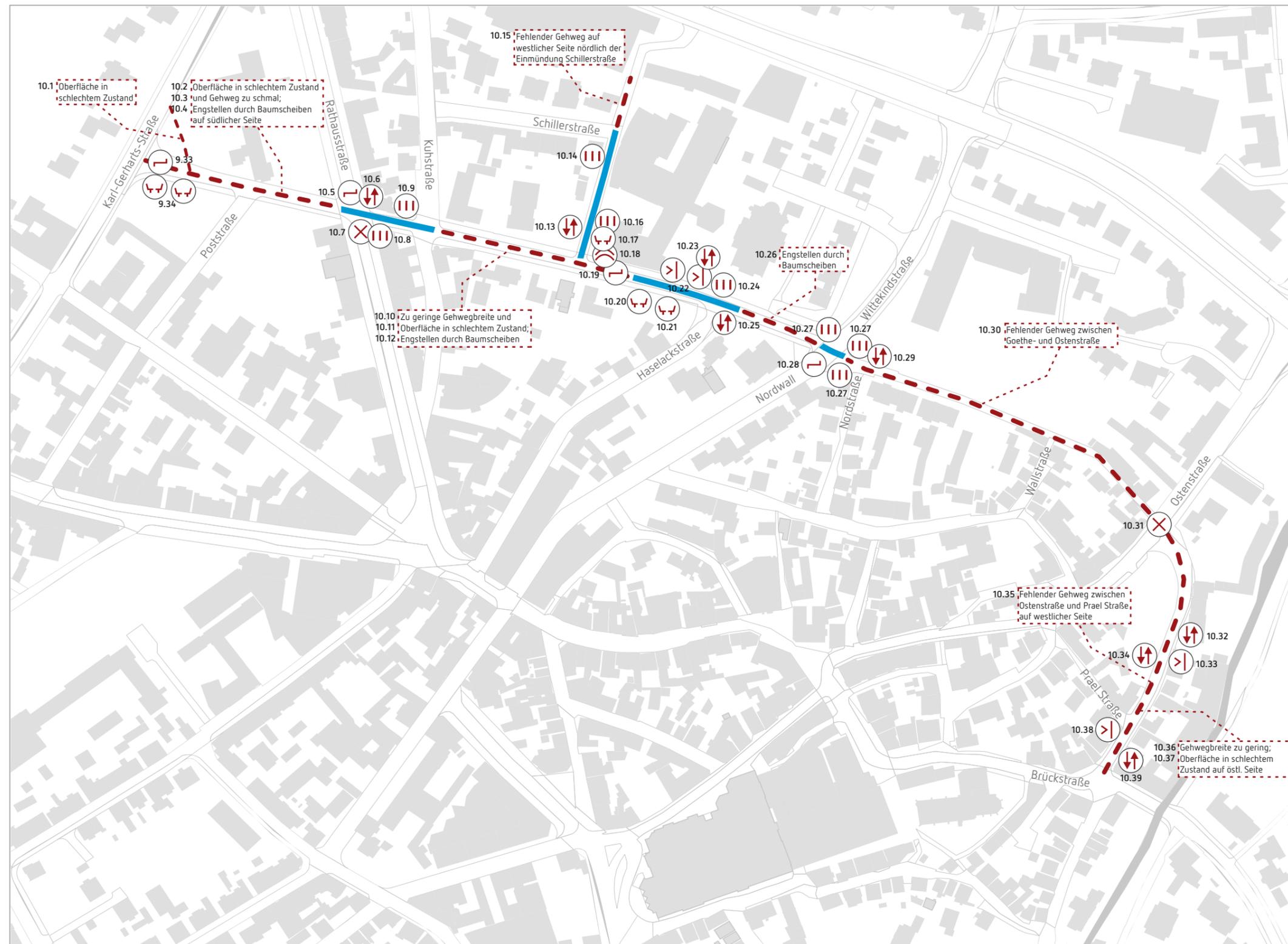
- Legende**
- Eigenständiger Gehweg
  - Tempo 30
  - Park
  - Zufahrt Parkplatz
  - Parken
  - ÖV-Haltestelle mit Wartehaus
  - Lichtsignalanlage (LSA)
  - Querungshilfe, Mittelinsel
  - Querungsangebot
  - ▲ Gefälle/Steigung
  - Sitzmöglichkeiten
  - Poller

Quelle: Eigene Darstellung    Kartengrundlage: © Land NRW 2019



# Fußverkehrskonzept Stadt Schwerte

## Mängelanalyse - Route 10



- ### Legende
- Routenverlauf
  - - - Linearer Mangel
  - >| Engstelle
  - ↕ Nutzungskonflikt
  - × Keine / ungesicherte Querung
  - ┌ Nicht-barrierefreie Querung
  - └ Nicht-barrierefreie Haltestelle
  - ⤵ Oberflächenmangel
  - ⤵ Mangelhafte Sitzmöglichkeit
  - ||| Mangelhafter Poller
  - 10.1 Nummerierung Mängel

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © Land NRW 2019

