



Endbericht

Fußverkehrs-Checks NRW 2021

Gemeinde Kalletal

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle
Westfalen-Lippe:
Linda Waldeyer
Telefon: 05251/ 6851 644
E-Mail: l.waldeyer@nwl-info.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr
Nordrhein-Westfalen.

Auftragnehmer

Planersocietät

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

Dipl.-Ing. Michael Frehn
Fon 0231 99 99 70-0
Fax 0231 99 99 70-18

www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Niklas Rischbieter, M. Sc.

unter Mitarbeit von
Neele Ashölter, B. Sc.
cand. Kristin Hanna

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

Inhaltsverzeichnis

	Abbildungsverzeichnis	4
	Tabellenverzeichnis	5
	Abkürzungsverzeichnis	5
1	Einleitung	7
2	Analyse	8
3	Handlungsfelder	11
3.1	Barrierefreiheit (A)	11
3.2	Querungen (B)	23
3.3	Verkehrssicherheit (C)	30
3.4	Schulwegplanung (D)	33
3.5	Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (E)	39
4	Verstetigung	42
4.1	Umsetzungshorizont	42
4.2	Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung	44
4.3	Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW	45
5	Fazit	47
6	Dokumentation	49
6.1	Protokoll Auftakt-Workshop 22.06.2021	49
6.2	Protokoll 1. Begehung 25.08.2021	54
6.3	Protokoll 2. Begehung 26.08.2021	64
6.4	Protokoll Abschluss-Workshop 05.10.2021	73
7	Quellenverzeichnis	79

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2021.....	7
Abbildung 2: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Hohenhausen.....	9
Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Langenholzhausen	10
Abbildung 4: Modellkasten Gehwegbreiten	12
Abbildung 5: Gehweg an der Herforder Straße	13
Abbildung 6: Gehweg im Osterkamp	13
Abbildung 7: Straßenraum der Hauptstraße	13
Abbildung 8: Endender Gehweg auf der L961	14
Abbildung 9: Wegeverbindung zum Friedhof.....	14
Abbildung 10: Fehlender Gehweg an der Lemgoer Straße	14
Abbildung 11: Querneigungen und Absenkungen auf der Lemgoer Straße.....	15
Abbildung 12: Beispiele differenzierter Bordhöhe mit Nullabsenkung und Hochbord.....	16
Abbildung 13: Fehlende Bordsteinabsenkung an der Wassermühle	16
Abbildung 14: Lichtsignalanlage mit Bodenindikatoren an der Lemgoer Straße	16
Abbildung 15: Fußgängerüberweg an der Herforder Straße	17
Abbildung 16: Lichtsignalanlage an der Hohenhauser Straße	17
Abbildung 17: Risse und Unebenheiten in der Oberfläche an der alten Wegeverbindung zwischen Spielplatz und Scheune an der Bremer Straße	18
Abbildung 18: Kopfsteinpflaster auf dem Gehweg der Hohenhauser Straße (links) und im Straßenraum Am Markt (links)	19
Abbildung 19: Beispiel für abgeschliffene Pflasterung (links), Beispiel für den Einsatz von Gehwegplatten für barrierearme Furt im historischen Stadtkern (links)	19
Abbildung 20: Wegeverbindung mit Steigung	20
Abbildung 21: Treppenanlage in Richtung Markt	21
Abbildung 22: Barrierefreie Bushaltestelle Langenholzhausen-Mitte.....	22
Abbildung 23: Barrierefreie Bushaltestelle Hohenhausen Ortsmitte	22
Abbildung 24: Schulbushaltestelle in Hohenhausen	22
Abbildung 25: Schulbushaltestelle in Langenholzhausen.....	22
Abbildung 26: Bedarfsgesteuerte LSA an der Lemgoer Straße	24
Abbildung 27: Knoten Herforder Straße / Lemgoer Straße / Am Markt	25
Abbildung 28: Ausstattungselemente eines FGÜ	26
Abbildung 29: Fußgängerüberweg an der Herforder Straße	26
Abbildung 30: Fehlende Querungsanlage an der Lemgoer Straße	27
Abbildung 31: Fehlende Querungsanlage auf der Hauptstraße	27
Abbildung 32: Querungshilfe an der Herforder Straße.....	28
Abbildung 33: Querungshilfe an der Langenholzhauser Straße.....	28
Abbildung 34: Fehlende Querung auf der Hauptstraße an der Bremer Straße	29
Abbildung 35: Beispiel einer Gehwegüberfahrt	29
Abbildung 36: Gehwegüberfahrt an der Herforder Straße	30
Abbildung 37: Auswirkungen eines reduzierten Geschwindigkeitsniveaus	30
Abbildung 38: Streckengebezogene Geschwindigkeitsreduktion auf der Hohenhauser Straße.....	31
Abbildung 39: Durchgangsverkehr Am Markt	32
Abbildung 40: Osterkamp als Zuwegung zur Grundschule.....	33
Abbildung 41: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg.....	34
Abbildung 42: Haltepunkt eines Laufbusses in Lippstadt.....	36
Abbildung 43: Beschilderung Elternhaltestelle	36
Abbildung 44: Beispiel einer eingerichteten Elternhaltestelle	37
Abbildung 45: Temporäre Spielstraße (links); Temporäre Spielgelegenheit in einer Fußgängerzone	38
Abbildung 46: Gelbe Füße als Schulwegmarkierung	38
Abbildung 47: Holzbänke mit Rückenlehnen (links), Sitzpoller (mitte) und Bank um eine Baumscheibe (rechts).....	40
Abbildung 48: Beispiel für ein Wasserspiel	41
Abbildung 49: Fußverkehrsförderung.....	47

Abbildung 50: Entwurf des Routenverlaufs in Hohenhausen	50
Abbildung 51: Entwurf des Routenverlaufs in Langenholzhausen	52
Abbildung 52: Route im Ortsteil Hohenhausen	55
Abbildung 53: Parkplatz am Rathaus.....	56
Abbildung 54: Separat geführter Gehweg zwischen Lohbrede und Lemgoer Straße.....	57
Abbildung 55: Lemgoer Straße zwischen Nahversorger und Hohenhauser Straße.....	58
Abbildung 56: Gesperrte Brücke über die Westerkalle	59
Abbildung 57: Bushaltestelle an der Jacobischule	60
Abbildung 58: Herr Rischbieter zeichnet mit Kreide eine Gehwegnase	61
Abbildung 59: Teilnehmende mit Brillen und Langstock	62
Abbildung 60: Route im Ortsteil Langenholzhausen	64
Abbildung 61: Fußwegeverbindung Richtung Friedhof.....	66
Abbildung 62: Querungsstelle an der Hauptstraße	67
Abbildung 63: Begehung über die Wallrecke	68
Abbildung 64: Schulweg am Kreinhof / An der Heide.....	69
Abbildung 65: Fehlende Absenkung an der Straße An der Mühle	70
Abbildung 66: Fehlende Gehwege an der Hauptstraße	71
Abbildung 67: Wegeverbindung zum Friedhof.....	72
Abbildung 68: Vorstellung der Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge.....	74
Abbildung 69: Anmerkungen der Teilnehmenden zu den Maßnahmenvorschlägen für Hohenhausen	75
Abbildung 70: Anmerkungen der Teilnehmenden zu den Maßnahmenvorschlägen für Langenholzhausen	77

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen	43
---	----

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
Bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
DIN	Deutsches Institut für Normung
FGÜ	Fußgängerüberweg
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NWSTGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen e.V.
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
R-FGÜ	Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

UBA	Umweltbundesamt
UDV	Unfallforschung der Versicherer
ZNM NRW	Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen
VM BW	Verkehrsministerium Baden-Württemberg
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrs-Ordnung

1 Einleitung

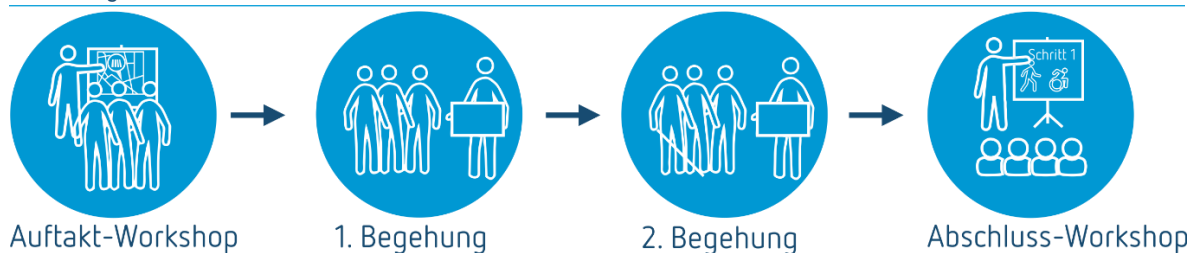
Gehen ist die ursprünglichste Form der Fortbewegung: Einfach, umwelt- und sozialverträglich, zudem gesund. Die fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßen und Plätzen ist eine wichtige Voraussetzung, um die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Sicherheit für alle Menschen in

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

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

So konnte sich aus 41 Bewerbenden Kalletal als eine von zwölf geförderten Kommunen durchsetzen. In Begleitung der Planersocietät hat Kalletal den Schwerpunkt in Hohenhausen und Langenholzhausen auf die Barrierefreiheit, das sichere Queren, die Aufenthaltsqualität und Schulwegesicherheit gelegt. Gemeinsam wurden eine Bestandsanalyse sowie vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt, wovon eine pandemiebedingt online stattfand. Vorab legten die Verwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro die Schwerpunkträume fest und bereiteten den Fußverkehrs-Check vor. Am öffentlichen Auftakt-Workshop am 22.06.2021 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben und gemeinsam mit den Teilnehmenden Problempunkte und mögliche Routen für die Begehungen diskutiert. Aufgrund der Entwicklungen in der Covid-19-Pandemie im Frühsommer 2021 wurde von einer Präsenzveranstaltung abgesehen. Anschließend fanden am 25. und 26. August 2021 die Begehungen in Hohenhausen und in Langenholzhausen statt. Die eruierten Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in dem öffentlichen Abschluss-Workshop am 05.10.2021 gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert.

Abbildung 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2021



Quelle: Planersocietät

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

2 Analyse

Die rund 13 000 Einwohner*innen große Gemeinde Kalletal liegt im Nordosten Nordrhein-Westfalens und gehört dem Kreis Lippe im Regierungsbezirk Detmold an. Die Ortsteile Hohenhausen und Langenholzhausen standen im Fokus des Fußverkehrs-Checks in Kalletal. Hohenhausen ist der bevölkerungsreichste Ortsteil und mit dem Sitz der Verwaltung Hauptort der Gemeinde. Die Ortschaft ist überwiegend von weiträumigen Wohngebieten geprägt und wird durch zahlreiche, eher kleinere Gewerbe-

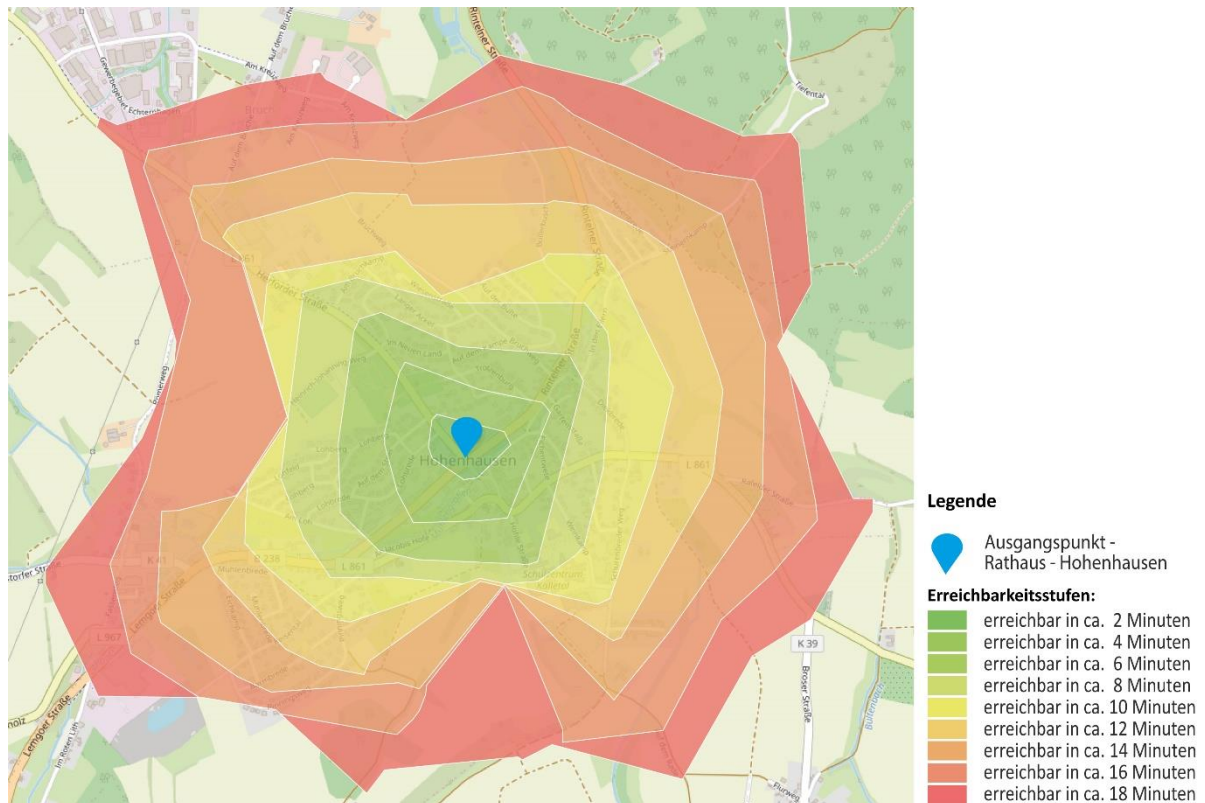
Dienstleistungsbetriebe sowie Einzelhandelsgeschäfte geprägt. Durch die Ortsmitte verläuft die Westerkalle. Das nordwestlich davon gelegene Langenholzhausen bildet den zweitgrößten Ortsteil Kalletals. Die Ortschaft weist ebenfalls eine von Einfamilienhäusern geprägte Siedlungsstruktur auf. Langenholzhausen wird von der Osterkalle durchzogen und bildet den Ausgangspunkt zum Wanderweg *Luhbachweg*, der jährlich Wandertourist*innen in die Ortschaft zieht.

Anhand des Modal Splits des Kreises Lippe lässt sich die Notwendigkeit einer Fußverkehrsförderung für die Gemeinde Kalletal in gewissem Maße ableiten. So werden in Nordrhein-Westfalen 22 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt, im Kreis Lippe waren es 2018 lediglich rund 11 %. Gegenüber dem Referenzjahr 2012 stellt das einen Rückgang um vier Prozentpunkte dar (vgl. infas/DLR 2018; Kreis Lippe 2020).

Mit dem Fußverkehrs-Check möchte Kalletal den Fußverkehr nachhaltig und systematisch fördern sowie eine stärkere Sensibilisierung für zu Fuß Gehende bei den Bürger*innen sowie der Politik und Verwaltung erzielen.

Das Potenzial der kurzen Wege, die gut zu Fuß zurückgelegt werden können, ist in Hohenhausen hoch. Durch die kompakte Siedlungsstruktur besitzt der Ortsteil gute Voraussetzungen für den Fußverkehr. Es bestehen leichte topographische Unterschiede zwischen dem nördlichen und südlichen Teil, die jedoch nur punktuell mit leichten Einschränkungen für mobilitätseingeschränkte Personen verbunden sind (z. B. Herforder Straße, Am Markt) und ggf. Einfluss auf den Aktionsradius nehmen. Die in Abbildung 2 dargestellten Isochronen lassen gut erkennen, dass wichtige Ziele in Hohenhausen innerhalb von wenigen Minuten fußläufig zu erreichen sind. Eine Gehminute entspricht dabei durchschnittlich ungefähr 90 m, abhängig von der Personengruppe. Die Geschäfte des täglichen Bedarfs sowie das Schulzentrum liegen in fußläufiger Nähe von ca. zehn Minuten, nimmt man das zentralgelegene Rathaus als Ausgangspunkt. Die gute fußläufige Erreichbarkeit unterstreicht an dieser Stelle die Planungen, die Bushaltestelle *Ortsmitte* zusammen mit dem Rathaus-Parkplatz als Mobilstation auszubauen. Über verschiedene Buslinien werden die Ortsteile angeschlossen und über die Verbindung nach Lemgo, Bad Oeynhausen und Rinteln besteht Anschluss an das Schienennetz.

Abbildung 2: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Hohenhausen



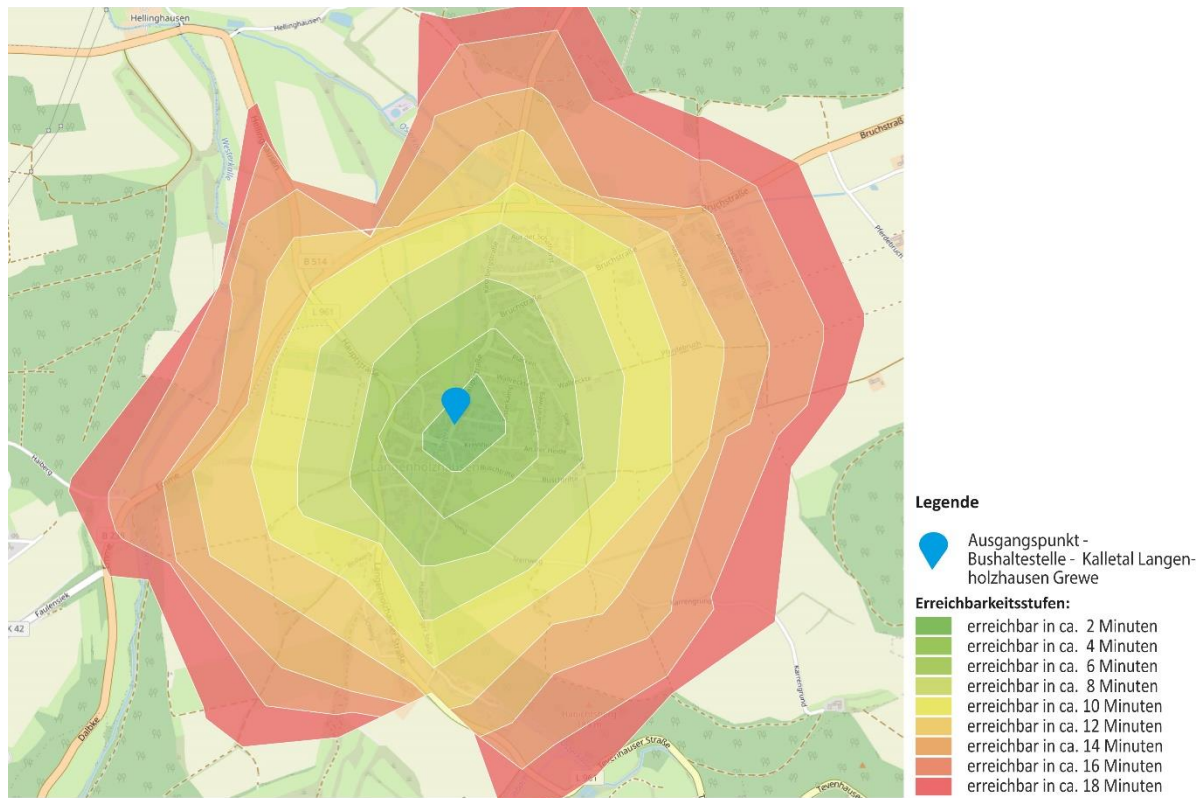
Quelle: Service © openrouteservice.org | Map data © OpenStreetMap contributors

Insgesamt existiert ein dichtes Netz aus Gehwegen und eigenständigen Fußwegen. Zum Teil sind die Flächen des Fußverkehrs jedoch relativ schmal. Die größte Herausforderung stellt das sichere Queren der Bundesstraße 238 entlang der Lemgoer und Rintelner Straße dar. Die Wege zu den vorhandenen Querungsanlagen sind relativ weit, so dass die Durchgängigkeit des Wegenetzes im Fußverkehr eingeschränkt wird. Besonders für Schulkinder und mobilitätseingeschränkte Personen stellt dies ein großes Problem dar und beschneidet die Verkehrssicherheit.

Die Ortsmitte südlich der Bundesstraße ist geprägt von denkmalgeschützten Fachwerkhäusern wie der Corves Mühle und dem Bürgerhaus sowie der Westerkalle, die durch den Ort fließt. Die Wegeverbindung entlang des Flusses lädt zum Verweilen ein. Der zentralgelegene Marktplatz, der städtebaulich in das Fachwerk-Ensemble eingebettet ist, weist leichte Defizite in der Nutzung und Barrierefreiheit auf.

Rund um das Schulzentrum kommt es in den Morgen- und Mittagsstunden zu einem verhältnismäßig hohen Kfz-Aufkommen durch Bring- und Holverkehre der Eltern. Dabei kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Kindern, die mit dem Auto gebracht werden. Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sind durch Schleichverkehre und den schmalen Straßenquerschnitt, der eine Mitbenutzung der Fahrbahn durch den Fußverkehr zur Folge hat, auch im Bereich Eichentwete / Schmiedenberg / Am Markt zu beobachten.

Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Langenholzhausen



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

Auch Langenholzhausen als weiterer untersuchter Ortsteil bringt aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur und nur leichter Topographie gute Voraussetzungen für den Fußverkehr mit sich. Die in Abbildung 3 dargestellten Isochronen lassen erkennen, dass innerhalb von wenigen Minuten alle wichtigen Ziele im Ort fußläufig zu erreichen sind. Die zentral in der Ortsmitte gelegene Bushaltestelle und zukünftige Mobilstation Langenholzhausen-Mitte an der Feuerwehr stellt dabei einen zentralen Ausgangspunkt dar, von wo aus sich die einzelnen Wohngebiete sowie die Grundschule Am Habichtsweg fußläufig gut erreichen lassen. Die Bushaltestelle stellt zudem die Anbindung an Hohenhausen und weitere Ortsteile Kalletals her und bindet Langenholzhausen an Lemgo, Rinteln und Vlotho an.

Die Ortsmitte ist geprägt durch einige denkmalgeschützte Fachwerkhäuser sowie die Osterkalle, die in der Ortsmitte eine attraktive Grünverbindung bildet und eine hohe Aufenthalts- und Verweilqualität bietet.

In Langenholzhausen zeigen sich ebenfalls Einschränkungen durch gering dimensionierte oder fehlende Gehwege, zum Teil aufgrund von schmalen Straßenquerschnitten oder der ehemaligen Klassifizierung der Ortsdurchfahrt als Bundesstraße. Der größte Handlungsbedarf ergibt sich aus fehlenden (sicheren) Querungsanlagen entlang der Hauptstraße. Besonders für schutzbedürftige Personen wie Kinder oder Mobilitätseingeschränkte stellt dies eine Herausforderung dar. Weitere Defizite in der Barrierefreiheit bestehen durch fehlende Bordsteinabsenkungen, so dass das Queren mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen erschwert wird. Im Umfeld der Grundschule ist zur Schulzeit ein erhöhtes Kfz-Aufkommen durch sogenannte Elterntaxis wahrzunehmen. Nutzungskonflikte sind dabei vor allem zwischen dem Fuß- und Kfz-Verkehr zu beobachten.

3 Handlungsfelder

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

3.1 Barrierefreiheit (A)

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

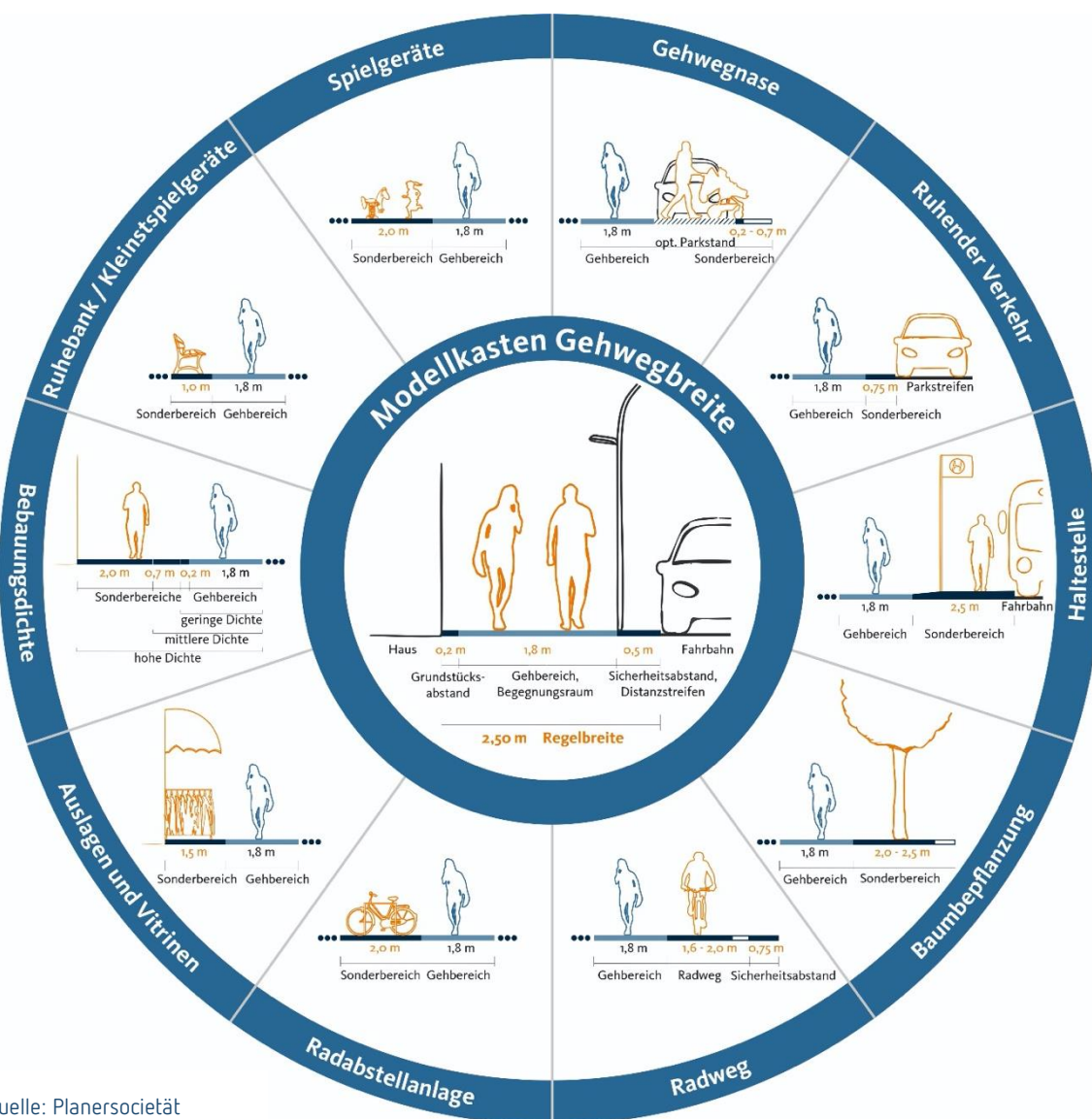
Längsverkehr

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

Abbildung 4 gibt einen Überblick über die Regelbreiten von Gehwegen nach unterschiedlichen Anforderungen. So sollen sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden, woraus eine Seitenraumbreite von 2,50 m resultiert. Eine nutzbare Mindestbreite als Bewegungsraum zweier sich begegnender zu Fuß Gehender liegt demnach bei mindestens 1,80 m. Eine Mindestbreite insofern, da die verschiedenen Zielgruppen im Fußverkehr einen unterschiedlichen Raumbedarf haben.

So benötigen Rollstuhlfahrende oder Personen mit Rollator mehr Platz in Form der nutzbaren Gehwegbreite, um sich begegnen zu können. Daraus resultiert eine Gehwegbreite von 2,70 m unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit. Für gemeinsam geführte Wege von Fuß- und Radverkehr wird hingegen eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 2,50 m veranschlagt. Hinzu kommt ein Abstand von 0,2 m zur Hauswand, bei niedrigen Einfriedungen kann dieser in Ausnahmefällen entfallen. Zur Fahrbahnseite ist ein Sicherheitsabstand von 0,5 m einzurichten, der bei geringem Schwerlastverkehrsaufkommen auch mit 0,3 m angelegt werden kann. Bei einer hohen Fußgängerfrequenz, Bebauungsdichte oder Geschäftsnutzung empfiehlt sich eine Gehgasse von über 2,50 m. Dieser Raum bezieht sich jedoch rein auf den fließenden Fußverkehr. Für vertikale Elemente wie Laternenmaste, Baumscheiben, Verkaufsauslagen oder Sitzgelegenheiten im Seitenraum sind Zusatzbreiten zu veranschlagen, die auf die Regelbreite zu addieren sind (vgl. EFA 2002: 16). Diese Anforderungen und Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden bauen auf der Grundlage der Regelwerke EFA und RAS der FGSV auf. Auch die Oberflächenqualität der Gehwege ist von großer Bedeutung. Eine sichere und komfortable Fortbewegung ist durch eine ebene Oberfläche, ohne Kanten und Löcher sicherzustellen.

Abbildung 4: Modellkasten Gehwegbreiten



Quelle: Planersocietät

Gehwege und -breiten in Kalletal

Die Gehwege im Untersuchungsgebiet in Kalletal sind an vielen Stellen unterdimensioniert und weisen nicht die erforderliche Regelbreite auf (s. Abbildung 5 und 6). Der nur begrenzt zur Verfügung stehende Straßenraum, häufig bedingt durch seine historische Entwicklung, lässt oftmals keine größeren Gehwegbreiten zu. Die Regelbreite kann in diesen Fällen nur als Orientierung dienen, falls sich durch Straßenumbauten neue Chancen für den Fußverkehr ergeben. Bei Neuplanungen sind die von der EFA genannten Maße zu beachten. Es gibt jedoch mit der Hauptstraße in Langenholzhausen auch Beispiele, die zeigen, dass eine Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten des Fußverkehrs unter bestimmten Bedingungen möglich ist.

Abbildung 5: Gehweg an der Herforder Straße



Quelle: Planersocietät

Abbildung 6: Gehweg im Osterkamp



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur Straßenraumumverteilung in der Hauptstraße in Langenholzhausen

Die Hauptstraße in Langenholzhausen ist geprägt durch einen breiten Fahrbahnquerschnitt, der an die ehemalige Klassifizierung als Bundesstraße erinnert. Der Gehweg ist hingegen verhältnismäßig schmal und zum Teil nur auf einer Straßenseite vorhanden (s. Abbildung 7). Langfristig kann durch die Neuaufteilung des Straßenraums dem Fußverkehr mehr Platz eingeräumt werden, so dass Begegnungsverkehr auch bei höherem Raumbedarf möglich ist und ein Queren durch einen beidseitigen Gehweg nicht zwingend notwendig macht. Dies würde zudem die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit reduzieren.

Abbildung 7: Straßenraum der Hauptstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur durchgehenden Wegeverbindung an der L961 in Langenholzhausen

In Langenholzhausen ergibt sich weiterer Handlungsbedarf entlang der L961 in Richtung Friedhof. Eine durchgängige Wegeverbindung zwischen der Bebauung und Ortsausgang existiert nicht, stattdessen ist ein Umweg über die Bremer Straße zu nehmen (s. Abbildung 8 und 9).

Um eine direkte und sichere Verbindung für den Fußverkehr zu schaffen, ist zu prüfen, ob ein einseitiger Gehweg in diesem Bereich realisiert werden kann. Im weiteren Verlauf gibt es nur einen schmalen Pfad, der sich weiter hoch bis zum Friedhof zieht. Ein komfortabler und für mobilitätseingeschränkte Personen zugänglicher Weg ist nicht vorhanden. Neben einer ausreichenden Dimensionierung ist zudem eine ebene Oberfläche zu berücksichtigen. Gegebenenfalls ist Grunderwerb bei dieser Maßnahme notwendig. Das Anlegen eines durchgängigen Gehwegs bis zum Friedhof ist durch Straßen.NRW als Baulastträger zu prüfen und eine entsprechende Umsetzungsperspektive aufzuzeigen.

Abbildung 8: Endender Gehweg auf der L961



Quelle: Planersocietät

Abbildung 9: Wegeverbindung zum Friedhof



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur durchgehenden Wegeverbindung an der B238 in Hohenhausen

Entlang der Lemgoer Straße auf Höhe der Einmündung der Hohenhauser Straße existiert auf nördlicher Seite nur ein schmaler Pfad aus einer Kiesschüttung (s. Abbildung 10). Personen, die nicht so sicher zu Fuß sind oder die auf eine ebene Oberfläche angewiesen sind, müssen die Seite wechseln, um weiter in Richtung Westen zu laufen. An dieser Stelle wäre ein durchgehender Gehweg wünschenswert, so dass Querungsvorgänge minimiert werden können.

Auf der Rintelner Straße zwischen Schmiedeberg und Diekbrede fehlt ebenfalls ein durchgehender Gehweg auf der östlichen Seite. Gegebenenfalls kann ein Teil des Grünstreifens für das Anlegen eines beidseitigen Gehwegs genutzt werden. Inwiefern eine Umsetzung möglich ist, ist in beiden Fällen durch Straßen.NRW zu prüfen.

Abbildung 10: Fehlender Gehweg an der Lemgoer Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zu Querneigungen und Absenkungen in Kalletal

Weitere Einschränkungen in der Barrierefreiheit bestehen häufig durch Querneigungen und Absenkungen an Grundstückszufahrten auf den Gehwegen. Diese sollten von zu Fuß Gehenden nicht wahrnehmbar sein. Vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl oder mit Rollator erschweren starke Querneigungen und Gehwegabsenkungen an Grundstückseinfahrten die Mobilität immens und schränken sie ein.

Auch in Kalletal finden sich vor allem bei älteren Gehwegen Querneigungen und Gehwegabsenkungen an Einfahrten (s. Abbildung 11). Sie sollten im Sinne der Barrierefreiheit maximal 2 % betragen. Durch bauliche Anpassungen lassen sich diese reduzieren. Durch den Einsatz von Schrägbordsteinen können die Absenkungen an Grundstückseinfahrten zudem auf ein fußgängerträgliches Niveau reduziert werden. Die baulichen Anpassungen werden in der Regel nicht kurzfristig erfolgen können, sollten jedoch bei Umbauten Berücksichtigung finden und sukzessive im Stadtgebiet erfolgen.

Abbildung 11: Querneigungen und Absenkungen auf der Lemgoer Straße



Quelle: Planersocietät

Querverkehr

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

Während für Personen mit Einschränkung in der Bewegung oder Nutzung eines Rollstuhls/Rollators/Kinderwagens ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind für sehbehinderte Menschen Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur. Um allen Personengruppen gerecht zu werden, sollte nach Möglichkeit immer eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm Bordhöhe für sehingeschränkte Personen und eine Nullabsenkung für geheingeschränkte Personen; mit taktilen Leitlinien in Form von Richtungsfeld und Sperrfeld; vgl. Abbildung 12) angesetzt werden. An Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen ist aufgrund der Breite der Überwege ein solcher barrierefreier Ausbau in den meisten Fällen sehr gut umsetzbar. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48 ff.).

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

Abbildung 12: Beispiele differenzierter Bordhöhe mit Nullabsenkung und Hochbord



Quelle: Planersocietät

Barrierefreie Querungen in Kalletal

In Kalletal sind die Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet häufig nicht nach den aktuellen technischen Standards ausgebaut. Häufig sind sie mit Kompromisslösungen ausgestattet oder verfügen über nicht-abgesenkte Bordsteine. Fehlende Bordsteinabsenkungen sind ebenfalls an einigen Stellen im Einmündungsbereich zu finden, wo ein Queren notwendig ist (s. Abbildung 13). Der Fußgängerüberweg in der Herforder Straße und die Lichtsignalanlage in der Hohenhauser Straße sind exemplarische Nennungen, wo eine barrierefreie Gestaltung bisher nicht gegeben ist und Handlungsbedarf besteht. Dahingegen besitzt die Lichtsignalanlage an der Lemgoer Straße / Herforder Straße bereits taktile Bodenindikatoren zur Auffindbarkeit und Orientierung sehbehinderter Menschen (s. Abbildung 14).

Abbildung 13: Fehlende Bordsteinabsenkung an der Wassermühle



Quelle: Planersocietät

Abbildung 14: Lichtsignalanlage mit Bodenindikatoren an der Lemgoer Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung am Fußgängerüberweg in der Herforder Straße in Hohenhausen

Der Fußgängerüberweg in der Herforder Straße verfügt über eine Kompromisslösung. Aufgrund seiner Bedeutung auf der zukünftigen Wegeverbindung zwischen Bushaltestelle und Mobilstation und des vorhandenen Raumbedarfs ist eine Ausstattung mit Doppelbord (Hoch- und Nullbord) empfehlenswert, um allen Personengruppen gerecht zu werden. Zudem sollte die Querungsanlage mit taktilen Bodenindikatoren zur Auffindbarkeit und Orientierung ausgestattet werden. Da die L861 in der Straßenbaulast von Straßen.NRW liegt, sind Gespräche zur Umsetzung aufzunehmen.

Abbildung 15: Fußgängerüberweg an der Herforder Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung an der Lichtsignalanlage in der Hohenhauser Straße in Hohenhausen

Ein ähnlicher Handlungsansatz ergibt sich für die Lichtsignalanlage in der Hohenhauser Straße, wo eine Doppelquerung und taktile Bodenindikatoren fehlen. Auch hier liegt die Zuständigkeit bei Straßen.NRW. Eine Ausstattung mit akustischem Signalgeber ist bereits gegeben. Bei Lichtsignalanlagen ist das „Zwei-Sinne-Prinzip“ zu berücksichtigen. Es sieht vor, dass mindestens zwei Sinne (visuell, taktil, akustisch) angesprochen werden, um die barrierefreie Gestaltung möglichst umfassend auf alle Zielgruppen abzustimmen.

Abbildung 16: Lichtsignalanlage an der Hohenhauser Straße



Quelle: Planersocietät

Es sollte daher eine Prioritätenliste erstellt werden, anhand derer die Querungen nach aktuellem Standard sukzessive umgebaut werden. Eine mögliche Priorisierung der Verbesserung an bestehenden Querungsstellen könnten anhand von Indikatoren, wie Bedeutung der Straße im Verkehrsnetz (Hauptverkehrsstraße etc.), Typ der Querungsanlage (zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden; Querungsanlage mit Fußgängervorrang; Querungsanlage ohne Fußgängervorrang) und ggf. die Bedeutung im Wegenetz von zu Fuß Gehenden², und Umfeldnutzung (z.B. Einkaufsgelegenheiten, Schule etc.) beinhalten.

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

Darüber hinaus sind unbedingt anstehende Vorhaben zu berücksichtigen, um bei Neubaumaßnahmen einen barrierefreien Ausbau mit einzuplanen. Solche Stellen sind systematisch zu identifizieren und aufzulösen. Insbesondere neu geschaffene Querungsstellen sollten barrierefrei ausgebaut werden.

Oberflächenbeschaffenheit

Für eine barrierefreie Nutzung und Zugänglichkeit ist ebenfalls die Beschaffenheit von Oberflächen von Belang. Zu Fuß Gehende nutzen ihre eigene Muskelkraft, um ihr Ziel zu erreichen. Auf geschlagenen Pflastersteinen und wassergebundenen Bodenbelägen wie Sand und Kies muss mehr Energie als auf einer durchgehenden Deckschicht aufgewendet werden. Insbesondere für Menschen mit Gehhilfen oder Rollstühlen, die überwiegend ihre Armmuskulatur einsetzen, sind diese Bodenbeläge mit einem hohen Krafteinsatz verbunden. Für diese Personengruppe ist es umso wichtiger, sich auf Wegen mit ebenen Oberflächen und niedrigem Reibungsverlust bewegen zu können. Einbußen in Komfort und Sicherheit gehen bei geschlagenen Pflastersteinen und wassergebundenen Bodenbelägen auch von Witterungsbedingungen aus. Durch Regen können Wege aus geschlagenen Pflastersteinen rutschig werden und auf wassergebundenen Bodenbelägen sich Pfützen in Absenkungen und Unebenheiten bilden. Auch unregelmäßige Oberflächenstrukturen, wie Pflasterungen in schlechtem baulichem Zustand, Schachtdeckel und Einbauten stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Daher sind die kontinuierliche Kontrolle und Instandsetzung der Qualität der vorhandenen Fußwege eine wichtige Aufgabe. In regelmäßigen Abständen sollten Überprüfungen stattfinden, um Stolperfallen insbesondere bei Pflasterungen zu verhindern.

Oberflächenbeschaffenheit in Kalletal

In Kalletal kommen bei Gehwegen in der Regel Pflastersteine oder Asphalt zum Einsatz, die den Anforderungen an eine barrierefreie Beschaffenheit der Oberfläche gerecht werden. Jedoch weisen einige Stellen im Untersuchungsgebiet Defizite im baulichen Zustand auf, so dass sie den Gehkomfort und zum Teil die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Punktuell sind Wegeverbindungen zudem nicht verdichtet, so dass die Zugänglichkeit für bestimmte Personengruppen stark eingeschränkt ist (z. B. L961 Richtung Friedhof, s. Längsverkehr).

Abbildung 17: Risse und Unebenheiten in der Oberfläche an der alten Wegeverbindung zwischen Spielplatz und Scheune an der Bremer Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur barrierefreien Oberflächengestaltung Am Markt / Hohenhauser Straße in Hohenhausen

Der Straßenraum *Am Markt* und der Gehweg entlang der Hohenhauser Straße in unmittelbarer Nähe ist mit Kopfsteinpflaster ausgestattet, das sich in das Ortsbild der Ortsmitte einfügt und diesen Bereich hervorhebt (s. Abbildung 18). Aufgrund der Unebenheiten und groben Verfugung des geschlagenen Pflasters ist die Barrierefreiheit jedoch eingeschränkt. Für mobilitätseingeschränkte Personen kann dies eine Herausforderung darstellen und schränkt den Gehkomfort ein. Da sich direkt angrenzend das Seniorenwohnheim *mit-tendrin im kalletal* befindet, besteht hier besonderer Handlungsbedarf.

Abbildung 18: Kopfsteinpflaster auf dem Gehweg der Hohenhauser Straße (links) und im Straßenraum Am Markt (links)



Quelle: Planersocietät

Für einen optimalen Belag sollten Gehwege und auch Plätze möglichst eben und ohne Stolperkanten ausgestaltet sein. Beschädigte Oberflächen gilt es sukzessive auszubessern bzw. an Gefahrenstellen umgehend zu erneuern. Um den historischen und attraktiven Charakter der Ortsmitte zu bewahren, kann auf eine komplette Umgestaltung von Straßen aus Pflastersteinen verzichtet werden. Stattdessen ist eine Anpassung des vorhandenen Oberflächenbelags anzustreben. Dies kann zum Beispiel durch das Anlegen einer Furt aus großen Gehwegplatten oder das Abschleifen der vorhandenen Pflastersteine und die Neuverfugung erfolgen (s. Abbildung 19). Beim Einsatz von Fördermitteln besteht in der Regel eine Bindungsfrist. Werden vor Ablauf dieser, bauliche Änderungen vorgenommen, können Rückzahlungsansprüche seitens des Fördermittelgebers geltend gemacht werden. Mit Ablauf der Bindungsfrist bestehen neue Handlungsmöglichkeiten, um an dieser Stelle tätig zu werden. Zu beachten ist, dass die Hohenhauser Straße in der Straßenbaulast von Straßen.NRW liegt, die Straße *Am Markt* hingegen in kommunaler Zuständigkeit. Eine Abstimmung bei der Umsetzung ist daher unerlässlich.

Abbildung 19: Beispiel für abgeschliffene Pflasterung (links), Beispiel für den Einsatz von Gehwegplatten für barrierearme Furt im historischen Stadtkern (links)



Quelle: Planersocietät

Treppen und Rampen

Rampen und Treppenanlagen können Elemente der Fußwege im Längsverkehr sein. Sie können zur Überwindung von Höhenunterschieden und großen Geländesprüngen eingesetzt werden. Die beiden Anlagen sollten im besten Fall in Kombination auftreten, damit für alle Personen ein geeignetes Angebot besteht. Treppen in sich sind keine barrierefreien vertikalen Anbindungen und können beispielsweise von den meisten Rollstuhlfahrenden nicht genutzt werden. Daher sind immer auch Rampen für eine durchgängige Zuwegung zu installieren. Können Rampen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht realisiert werden, sollte der Einsatz von anderen technischen Hilfsmitteln wie zum Beispiel Aufzügen in Betracht gezogen werden. (vgl. FGSV 2006: 93). In jedem Fall sollte frühzeitig auf bestehende Treppenanlagen ohne mögliche Nutzung einer Rampe hingewiesen werden, um unnötige Umwege zu vermeiden und ortsfremden Personen den Weg zu leiten.

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 wie 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 zu Fuß Gehende zu stehen. Dazu sollten Podeste errichtet werden, die mindestens 1,35 m tief sind (vgl. FGSV 2006: 93).

Teppen- und Rampenanlagen in Kalletal

Die Ortsteile von Kalletal sind durch leichte Topographie geprägt, in dessen Folge Treppen und Rampen punktuell zum Einsatz kommen, um Höhenunterschiede zu überwinden. Diese sind an vielen Stellen in die Jahre gekommen und entsprechen nicht mehr den aktuellen technischen Standards einer barrierearmen Gestaltung. Anhand der Wegeverbindung zwischen Lemgoer Straße und Lohbrede sowie der Treppenanlage vom Markt zur Lemgoer Straße sollen Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

Handlungsempfehlung zur Wegeverbindung zwischen Lemgoer Straße und Lohbrede in Hohenhausen

Der separat geführte Weg wird als Alternative zur Herforder Straße genutzt. Die Verbindung ist jedoch durch eine verhältnismäßig starke Steigung geprägt, die vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen eine Herausforderung darstellt. Durch das Anbringen eines doppelten Handlaufs und das Aufstellen einer barrierearmen Sitzgelegenheit kann den Bedürfnissen dieser Personengruppen Rechnung getragen werden.

Abbildung 20: Wegeverbindung mit Steigung



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur Treppenanlage am Markt in Hohenhausen

Die Treppenanlage am Markt ist nach den aktuellen Standards und DIN-Normen umzugestalten. Dazu wird ein doppelter Handlauf auf beiden Seiten empfohlen, der über die erste und letzte Stufe hinausgeführt wird. Die Stufenkanten sollten sich zudem kontrastreich von den Stufen abheben. Zur besseren Auffindbarkeit und Orientierung für sehbehinderte Menschen sind darüber hinaus taktile Bodenindikatoren anzubringen.

Abbildung 21: Treppenanlage in Richtung Markt



Quelle: Planersocietät

Bushaltestellen

Der Öffentliche Nahverkehr 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 ausgestaltet 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 sollte im ÖV bis 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 (Auffindungstreifen, Begleittreifen).

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.

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.

Barrierefreie Bushaltestellen in Kalletal

Wichtige Bushaltestellen in den Ortsteilen Hohenhausen und Langenholzhausen wie bspw. *Hohenhausen Ortsmitte* oder *Langenholzhausen-Mitte* sind bereits in den vergangenen Jahren barrierefrei ausgebaut worden, so dass ein ebenerdiger Ein- und Ausstieg ermöglicht wird. Zudem sind diese Bushaltestellen mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet.

Es existieren jedoch weitere Bushaltestellen, bei denen bisher kein barrierefreier Ausbau vorgenommen wurde. Diese sind sukzessive barrierefrei umzubauen.

Abbildung 22: Barrierefreie Bushaltestelle Langenholzhausen-Mitte



Quelle: Planersocietät

Abbildung 23: Barrierefreie Bushaltestelle Hohenhausen Ortsmitte



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zu den Bushaltestellen an den Schulen in Hohenhausen und Langenholzhausen

Die Bushaltestellen an den Schulen in den beiden untersuchten Ortsteilen weisen bisher einige Defizite in der Barrierefreiheit auf. Zur Herstellung der Barrierefreiheit ist ein Umbau mit Hochbord und taktilem Leitsystem zu empfehlen. Die vorhandenen Schutzgitter in Hohenhausen, die der Sicherheit der Schulkinder im Haltestellenbereich dienen, sind durch moderne Gitter zu ersetzen, die sich zumindest punktuell kontrastreich absetzen und so auch von sehbehinderten Menschen wahrgenommen werden können. Der Einsatz der Gitter ist so anzulegen, dass die Zugänglichkeit für Personen mit Rollator nicht eingeschränkt wird. Am *Weinkamp* ist zudem der Bereich der Schutzgitter auszuweiten, um den gesamten Haltestellenbereich zu sichern (s. Abbildung 24).

Abbildung 24: Schulbushaltestelle in Hohenhausen



Quelle: Planersocietät

Abbildung 25: Schulbushaltestelle in Langenholzhausen



Quelle: Planersocietät

3.2 Querungen (B)

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

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr
- die Verkürzung der Querungsstrecke
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden
- die Verringerung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

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

Das Thema (sicheres) Queren nimmt eine besondere Relevanz beim Fußverkehrs-Check in Kalletal ein. Dies ist insbesondere bei den Planungsspaziergängen deutlich geworden. Nachfolgend sind einige Beispiele exemplarisch aufgeführt, bei denen Handlungsbedarf besteht.

Lichtsignalanlagen (LSA)

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

Gemäß einschlägigen Empfehlungen sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden zu vermeiden³ bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FGSV 2002: 23; FUSS e.V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der zu Fuß Gehenden ist abzuwägen. Ist eine Verbesserung der Situation aus Sicht der zu Fuß Gehenden in diesem Bereich nicht herbeizuführen, sollten die im Umfeld liegenden LSA hinsichtlich ihrer Wartezeiten überprüft werden. Damit kann eine generell höhere Priorisierung des MIV an Knotenpunkten vermieden und für zu Fuß Gehende attraktivere Querungen geschaffen werden. Nach der Wartezeit folgt die Freigabezeit (Grün-Phase). Diese soll nach einschlägigen Richtlinien und Hinweisen der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Für Fußgänger sollte außerdem berücksichtigt werden, dass

- bei einer zu querenden Furt mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann,
- bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann,
- bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden kann (vgl. FGSV 2002: 28 und FGSV 2011: 51).

Im Hinblick des demographischen Wandels sollte die Freigabezeit so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Die Geschwindigkeit von zu Fuß Gehenden variiert zwischen 0,8 und 1,5 m/s; als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (vgl. FGSV 2002: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit mit 0,5 bis 0,8 m/s vieler mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen verweisen für Berechnungen auf eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s. Besonders in sensiblen Bereichen, wie z.B. Senioreneinrichtungen, Marktplätzen oder Krankenhäusern, ist eine geringe Gehgeschwindigkeit bei der Bemessung der LSA für den Fußverkehr zu berücksichtigen. Um speziell an Lichtsignalanlagen im Längsverkehr nach der Betätigung des Drucktasters, was die Anforderung des Grünsignals bedeutet, Rotlichtverstöße zu vermeiden, sollte die Wartezeit nach Anforderung nicht länger als acht Sekunden lang sein (vgl. FUSS e.V. 2015: 30). Die Akzeptanz, als zu Fuß gehende Person an der LSA auch wirklich zu warten, steigt mit einer schnellen Freigabezeit, was gleichzeitig für den Kfz-Verkehr bedeutet, dass dieser nicht unnötigerweise halten muss.

Einsatz von Lichtsignalanlagen in Kalletal

Lichtsignalanlagen sind in Kalletal in den untersuchten Ortsteilen nur in Hohenhausen an der B238 (s. Abbildung 26) und L861 zu finden. Dies ist sicherlich auf das Verkehrsaufkommen zurückzuführen. Bei beiden LSA handelt es sich um bedarfsgesteuerte Ampeln, die das sichere Queren des Fußverkehrs ermöglichen. Besonders für Menschen mit körperlichen Einschränkungen und Kindern als besonders schützenswerte Personengruppen spielt die (Verkehrs-)Sicherheit dabei eine entscheidende Rolle.

Abbildung 26: Bedarfsgesteuerte LSA an der Lemgoer Straße



Quelle: Planersocietät

³ Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunde nimmt auch der Anteil der Fußgänger deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten. (vgl. FGSV 2002: 23)

In Hohenhausen besteht weiterer Bedarf nach sicheren Querungsanlagen, die in Form einer LSA oder eines Fußgängerüberwegs eingerichtet werden können.

Handlungsempfehlung zur Vollsignalisierung der LSA an der Lemgoer Straße /Herforder Straße / Am Markt in Hohenhausen

Die bedarfsgesteuerte LSA an der Lemgoer Straße ermöglicht das sichere Queren der Bundesstraße. Der Bedarf nach einer sicheren Querung besteht darüber hinaus auch an der Einmündung der Herforder Straße und der Straße Am Markt. Der Fußgängerüberweg in der Herforder Straße auf Höhe des Parkplatzes ist zu weit entfernt und setzt einen Umweg voraus. An der Einmündung in Richtung Marktplatz sind regelmäßig Nutzungskonflikte durch Regelverstöße zwischen Kfz-Verkehr und Fußverkehr zu beobachten. Da das Seniorenwohnhelm in unmittelbarer Nähe liegt und die Wegeverbindung von Schüler*innen genutzt wird, ist eine

Verbesserung für zu Fuß Gehende notwendig. Durch die Ausweitung der bestehenden LSA zu einer Vollsignalisierung des Knotens, kann an für alle Wegebeziehungen ein sicheres Queren ermöglicht werden. Gespräche sind dazu mit dem zuständigen Straßenbaulastträger, Straßen.NRW, zu führen.

Abbildung 27: Knoten Herforder Straße / Lemgoer Straße / Am Markt



Quelle: Planersocietät

Fußgängerüberwege (FGÜ)

Um das Queren für zu Fuß Gehende gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden im Längsverkehr bevorrechtigt zu gestalten, ist der Einsatz eines Fußgängerüberweges möglich. Der Einsatz eines FGÜ ist besonders an Stellen sinnvoll, die von zu Fuß Gehenden hoch frequentiert sind und/oder um besonders schutzbedürftige Personengruppen, wie etwa Schülerinnen und Schülern oder auch älteren Menschen zu sichern. Ergänzend ist der Einsatz besonders an innerörtlichen Kreisverkehren sinnvoll. Es ist zu berücksichtigen, dass die Anordnung von FGÜ im Einzelfall der Genehmigung unterliegt und anhand von der Kraftfahrzeugbelastung (Fz/h) sowie des Fußgängeraufkommens (Fg/h) und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abhängt (vgl. RAST: Kap. 6; EFA: Kap. 3).

Wird die Anlage eines Fußgängerüberwegs neu angeordnet, ergibt sich die entsprechende Ausstattung aus den örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten (vgl. R-FGÜ 2001: 37). In der Regel bestehen Fußgängerüberwege aus markierten Streifen, Elementen der Barrierefreiheit, im besten Fall in Form eines Doppelbordes mit einer Kombination aus Nullabsenkung und 6 cm Bordhöhe, einer Beleuchtung und Beschilderung mit dem Zeichen 350 StVO „Fußgängerüberweg“ (vgl. Abb. 3). Bauliche Unterstützungen wie Mittelinseln oder vorgezogene Seitenräume erhöhen die Sicherheit und sollten, wenn möglich, ergänzend eingesetzt werden. Besonders an breiten Straßenquerschnitten sollte diese Überlegung mitberücksichtigt werden, um den Querungsweg zu verkürzen. Abhängig von der Umgebung des Fußgängerüberwegs kommen als weitere Ausstattungselemente unter anderem auch Kragarme, Baken und Absperrungen in Frage.

Zur Steigerung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden können Aufpflasterungen, weitere Verkehrszeichen wie beispielsweise Zeichen 133 StVO „Fußgänger“ oder Zeichen 136 StVO „Kinder“ verwendet werden, um auf den Fußverkehr hinzuweisen.

Abbildung 28: Ausstattungselemente eines FGÜ



Quelle: Planersocietät

Einsatz von Fußgängerüberwegen in Kalletal

Fußgängerüberwege sind in Hohenhausen und Langenholzhausen entlang der Routenverläufe bisher nur in der Herforder Straße auf Höhe des Rathaus-Parkplatzes zu finden. Sie eignen sich aufgrund des Vorrangs für den Fußverkehr besonders gut in der Nähe von infrastrukturellen Einrichtungen und Verbindungen, wo ein erhöhter Querungswunsch besteht. Begründet durch die Möglichkeit des sicheren Querens, ist der Einsatz weiterer Fußgängerüberwege vor allem für schutzbedürftige Personengruppen zu begrüßen. Insbesondere entlang der Ortsdurchfahrten in Hohenhausen und Langenholzhausen besteht Bedarf nach sicheren Querungen. Da die Anforderungen an die Einrichtung von Fußgängerüberwegen relativ hoch sind, sollten nach Prüfung und Vorlage eines negativen Ergebnisses alternative Pläne zu Querungsanlagen weiterverfolgt werden, um das Ziel durchgängiger und sicherer Wegeverbindungen Rechnung zu tragen.

Abbildung 29: Fußgängerüberweg an der Herforder Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur Einrichtung von FGÜs auf der B238 in Hohenhausen

Während der Begehung entlang der B238 hat sich gezeigt, dass der Weg zur nächsten sicheren Querungsanlage relativ weit ist und direkte Wegeverbindungen damit unterbrochen werden. Dies gilt für den Bereich auf Höhe des Nahversorgers auf der Lemgoer Straße, wo eine direkte Querungsbeziehung zur Hohenhauser Straße oder der Wegeverbindung entlang der Westerkalle nur eingeschränkt besteht. Durch den Nahversorger und der fehlenden Durchgängigkeit des Gehwegs auf nördlicher Seite besteht zusätzlicher Querungsbedarf. Die nächste sichere Querung befindet sich mit der bedarfsgesteuerten LSA in Richtung Herforder

Straße in über 300 m Entfernung. Eine Entfernung, die häufig nicht in Kauf genommen wird, so dass „wild“ gequert wird. Ähnlich gestaltet sich die Situation auf der Rintelner Straße auf Höhe der Einmündung Diekbrede. Über den Schmiedeberg und die Eichentwete gelangen viele Schüler*innen aus dem nördlichen Wohngebiet zur Schule. Der Querungsbedarf schutzbedürftiger Personen unterstreicht noch einmal die Notwendigkeit einer sicheren Querung. In den Regelwerken gibt es keine eindeutigen Aussagen zum Abstand von Querungsanlagen. Auf Hauptfußwegeverbindungen werden allerdings Querungen rund alle 250 m empfohlen. Dieses Defizit zeigt sich in beiden Fällen entlang der B238. Ein FGÜ würde zu Fuß Gehenden beim Queren den Vorrang einräumen und ist daher anzustreben. Alternativ sollte eine bedarfsgesteuerte LSA geprüft werden. Die Zuständigkeit liegt aufgrund der Klassifizierung bei Straßen.NRW, so dass Gespräche zur Prüfung sicherer Querungsanlagen aufgrund der hohen Priorität möglichst kurzfristig aufzunehmen sind.

Abbildung 30: Fehlende Querungsanlage an der Lemgoer Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur Einrichtung eines FGÜ auf der Hauptstraße in Langenholzhausen

In Langenholzhausen existiert bisher keine Querungsanlage auf der Hauptstraße. Der Querungsbedarf vor allem auch schutzbedürftiger Personen zeigt allerdings den Handlungsbedarf zur Einrichtung von (sicheren) Querungen. Eine wichtige Fußwegeverbindung von der Bushaltestelle in der Ortsmitte in den östlichen Ortsteil besteht mit dem Weg entlang der Osterkalle. Die Hauptstraße kreuzend wird die Verbindung über den Osterkamp in Richtung Grundschule häufig genutzt. Um dem Fußverkehr Vortritt einzuräumen, wird die Prüfung zur Einrichtung eines FGÜ empfohlen. Aufgrund des breiten Fahrbahnquerschnitts und der eingeschränkten Sichtverhältnisse aus Richtung der Osterkalle, bietet sich die Kombination des FGÜ mit einer Gehwegnase an. Gehwegnasen sind vorgezogene Gehwege, die den Querungsweg verkürzen und gleichzeitig bessere Sichtverhältnisse ermöglichen, so dass Kfz-Fahrende und zu Fuß Gehende besser wahrgenommen werden.

Abbildung 31: Fehlende Querungsanlage auf der Hauptstraße



Quelle: Planersocietät

Querungshilfen

Eine weitere Option zur punktuellen Querung von stark befahrenen Straßen stellen Mittelinseln dar. Diese können sowohl innerorts als auch außerorts angelegt werden, sollten jedoch stets in direkter Linie des fußverkehrlichen Wegebedarfs liegen, um auch entsprechend genutzt zu werden. Bei der Anlage einer Mittelinsel innerorts ist darauf zu achten, dass die entsprechenden Maße für Breite und Aufstellflächen eingehalten werden können. Bei einer Querungsanlage für zu Fuß Gehende sollte die Insel mindestens 2,00 m tief sein, um ein hinreichend sicheres Warten zu ermöglichen. In besonderen Fällen wie bspw. einer beengten Fahrbahn kann eine Mittelinsel auch schmaler konzipiert werden. Die Wartefläche sollte mind. 4,00 m breit sein, um zu gewährleisten, dass auch mehrere zu Fuß Gehende gleichzeitig auf der Querungsanlage warten können. Wenn die Mittelinsel auch von Radfahrenden oder Rollstuhlfahrenden genutzt werden soll, ist eine Tiefe von 2,50–3,00 m anzustreben. Bei der Gestaltung und Bepflanzung der Mittelinsel ist stets darauf zu achten, dass die Sichtverhältnisse zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz-Fahrenden nicht gestört werden. Zudem muss eine Erkennbarkeit der Insel durch eine entsprechende Markierung der Inselköpfe und örtliche Beleuchtung auch bei Nacht gegeben sein (FGSV 2006: 89).

Außerorts kann sich eine Mittelinsel ebenfalls anbieten, wenn entweder eine starke Fußgänger- oder Radfahrerfrequenz vorliegt oder besonders schutzbedürftige Personen die Stelle regelmäßig zum Queren nutzen. Es empfehlen sich vor allem regelmäßige Querungsmöglichkeiten an Einmündungen und Knotenpunkten. Sollte in besonderen Fällen eine abweichende Anlage erforderlich sein, ist die Querung für den Radverkehr rechtzeitig erkenntlich zu machen. Das StVO-Verkehrszeichen 205 muss auf die Wartepflicht des Fuß- und Radverkehrs aufmerksam machen. Zudem gilt auch hier das Gebot der freizuhaltenden Sichtbeziehungen und der Erkennbarkeit bei Tag und Nacht. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit im Querungsbereich erforderlich ist (FGSV 2012: 73f).

Einsatz von Querungshilfen in Kalletal

Die Querungshilfen in Kalletal entsprechen vielerorts nicht mehr den aktuellen Anforderungen hinsichtlich ihrer Dimensionierung. Ob eine Verbreiterung der Aufstellfläche möglich ist, sollte daher geprüft werden. Beispielfhaft sei die Querungshilfe im Einmündungsbereich der Hohenhauser Straße an der Lemgoer Straße sowie an der Langenholzhauser Straße (S. Abbildung 32 und 33) zu nennen.

Abbildung 32: Querungshilfe an der Herforder Straße



Quelle: Planersocietät

Abbildung 33: Querungshilfe an der Langenholzhauser Straße



Quelle: Planersocietät

Grundsätzlich ist der Einsatz von Querungshilfen sinnvoll, wenn andere Querungsanlagen wie LSA oder FGÜ bspw. aufgrund eines zu niedrigen Fußgängeraufkommens nicht möglich oder notwendig sind.

Handlungsempfehlung zur Einrichtung einer Querungshilfe auf der Hauptstraße in Langenholzhausen

Auf Höhe der Bremer Straße, neben der Wegeverbindung entlang der Osterkalle eine weitere wichtige Zuwegung zur Bushaltestelle und zukünftigen Mobilstation *Langenholzhausen-Mitte*, fehlt ebenfalls eine Möglichkeit, das Queren sicherer zu gestalten. Durch den kurvigen Verlauf der Straße ist die Einsehbarkeit zum Teil eingeschränkt. Durch die Einrichtung einer Querungshilfe wird der Querungsweg verkürzt und Sichtverhältnisse werden verbessert. Weiterer Vorteil einer Querungshilfe in diesem Bereich ist, dass die relativ breite Fahrbahn reduziert wird und die Geschwindigkeiten vom Kfz-Verkehr abnehmen. Bei der Einrichtung sind die Kurvenradien der Busse zu berücksichtigen, ggf. ist die Querungshilfe überfahrbar einzurichten.

Abbildung 34: Fehlende Querung auf der Hauptstraße an der Bremer Straße



Quelle: Planersocietät

Gehwegüberfahrt

Um den Gehkomfort zu steigern, können Einmündungen zu untergeordneten Straßen baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen (s. Abbildung 35). Dies gibt dem Fußverkehr zum einen Vorrang gegenüber dem Fahrzeugverkehr und zum anderen erhöht sich die Verkehrsqualität für zu Fuß Gehende 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.

Abbildung 35: Beispiel einer Gehwegüberfahrt



Quelle: Planersocietät

Einsatz von Gehwegüberfahrten in Kalletal

Gehwegüberfahrten sind im Untersuchungsgebiet punktuell bereits in Kalletal zu finden. Beispielhaft sei die Herforder Straße an der Einmündung Lohbrede (s. Abbildung 36) zu nennen. Bisher fehlt es allerdings an einem systematischen und einheitlichen Einsatz dieses Instruments im Gemeindegebiet.

Handlungsempfehlung zur Einrichtung von Gehwegüberfahrten in Kalletal

Der Einsatz von Gehwegüberfahrten ist vor allem entlang von übergeordneten Straßen an Einmündungen des Nebenverkehrsstraßennetzes empfehlenswert, um dem Fußverkehr Vorrang beim Queren einzuräumen. Zusätzlich wird der Gehkomfort durch die niveaugleiche Querung gefördert, so dass Bordsteinabsenkungen im Einmündungsbereich entfallen können. Exemplarisch kann an dieser Stelle die Hauptstraße in Langenholzhäusen genannt werden. Die Einmündungen an der Wallrechte, Osterkamp, Habichtsberger Straße und An der Mühle unterbrechen den Gehweg und erfordern bei teils fehlenden Bordsteinabsenkungen ein Queren der Fahrbahn. Durch den Einsatz von Gehwegüberfahrten kann an der Hauptstraße ein durchgängiger Gehweg mit Vorrang für den Fußverkehr erwirkt werden.

Abbildung 36: Gehwegüberfahrt an der Herforder Straße



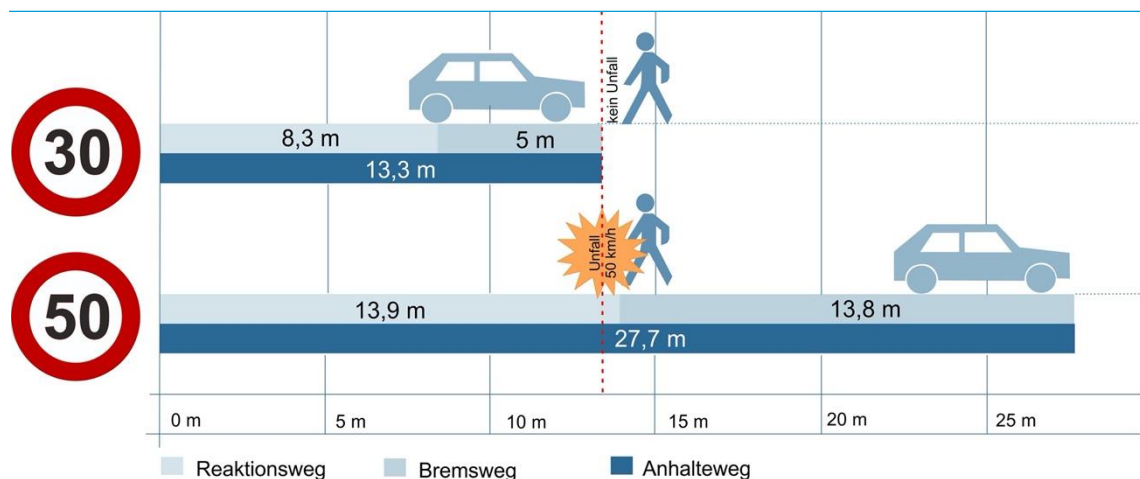
Quelle: Planersocietät

3.3 Verkehrssicherheit (C)

Geschwindigkeitsreduktion

Das Geschwindigkeitsniveau hat einen entscheidenden Anteil an der Verkehrssicherheit zu Fuß Gehender. 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.

Abbildung 37: Auswirkungen eines reduzierten Geschwindigkeitsniveaus



Quelle: Planersocietät

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 37). Die Unfallschwere nimmt daher deutlich zu. Zu Fuß Gehende verunglücken bei erhöhter Geschwindigkeit deutlich häufiger tödlich.

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.

Geschwindigkeitsniveau in Kalletal

Das Geschwindigkeitsniveau im Nebenverkehrsnetz liegt in Kalletal in der Regel bei unter 30 km/h in Form von Zonenregelungen oder verkehrsberuhigten Bereichen. Im Hauptverkehrsnetz beträgt die zulässige Geschwindigkeit meist 50 km/h. Ausnahmen sind bspw. auf der Hohenhauser Straße im Bereich des Seniorenwohnheims zu finden (s. Abbildung 38), allerdings handelt es sich dabei nur um ein kleines Teilstück. Um der Verkehrssicherheit innerorts Rechnung zu tragen, erfordert es jedoch einer einheitlichen Geschwindigkeitsreduktion. Des Weiteren lässt sich bei niedrigerem Tempo des Kfz-Verkehrs das Queren erleichtern.

Abbildung 38: Streckengebezogene Geschwindigkeitsreduktion auf der Hohenhauser Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur Geschwindigkeitsreduktion auf der B238 und L861 in Hohenhausen

Auf der B238 liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit derzeit bei 50 km/h. Eine Reduktion innerorts ist für Fuß- und Radverkehr wünschenswert und anzustreben. Die Klassifizierung der Lemgoer Straße / Rinteler Straße erschwert die Maßnahme zur Dämpfung von Geschwindigkeiten.

Eine mögliche Begründung lässt sich daher über fehlende Radverkehrsanlagen im Seitenraum, der Radverkehr hat die Fahrbahn zu nutzen, und der damit einhergehenden eingeschränkten Verkehrssicherheit auf der Fahrbahn bei erhöhten Geschwindigkeiten anbringen. Ein größerer kommunaler Handlungsspielraum bei der Geschwindigkeitsreduktion im Vorbehaltsnetz durch eine Anpassung der Straßenverkehrsordnung kann die Umsetzung beschleunigen.

Handlungsempfehlung zur Geschwindigkeitsreduktion auf der Hauptstraße in Langenholzhausen

Auf der Hauptstraße in Langenholzhausen darf ebenfalls mit max. 50 km/h gefahren werden. Der breite Fahrbahnquerschnitt lädt zudem zu höheren Geschwindigkeiten ein. Da die Hauptstraße nicht mehr im klassifizierten Hauptverkehrsnetz liegt, sondern in kommunaler Zuständigkeit, lässt sich die Umsetzung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h leichter durchführen. Weitere Möglichkeiten, die Geschwindigkeiten innerorts zu reduzieren, solange der Straßenraum nicht überplant ist, ist der Einsatz von Baumtoren. Ergänzend dazu empfiehlt sich die Änderung der Vorfahrtsregelung an der Langenholzhauser Straße, so dass der Verlauf der Landesstraße einheitlich mit dem der Vorfahrtsregelung ist.

Verkehrsreduktion

Der Verkehr ist im Vorfahrtsstraßennetz zu bündeln und Durchgangsverkehr darüber abzuwickeln. Nebenstraßen dienen dagegen vorwiegend der Erschließung. Schleichverkehre sind zu unterbinden, um die Verkehrsbelastung und Nutzungskonflikte mit dem Fuß- und Radverkehr in Wohn- und Quartiersstraßen möglichst gering zu halten. In Kalletal werden durch die Verbindung von Nebenstraßen mit mehreren übergeordneten Straßen Schleichverkehre begünstigt, die diese als Abkürzung nutzen (z. B. Diekbrede, Am Markt). Durch schmale Seitenräume oder fehlende Gehwege sind Nutzungskonflikte mit zu Fuß Gehenden häufig nicht zu vermeiden. Für diese Straßen sind individuell der Situation angepasste Lösungen zu finden. Exemplarisch werden dazu nachfolgend Handlungsempfehlungen in Hohenhausen und Langenholzhausen aufgeführt.

Handlungsempfehlung zur Zufahrtsbeschränkung im Bereich Schmiedeberg / Diekbrede / Eichentwete / An der Kalle / Am Markt in Hohenhausen

Der Bereich zwischen Rintelner Straße und Hohenhauser Straße ist überwiegend durch Wohnbebauung geprägt. Charakteristisch für den Straßenraum ist, dass die häufig sehr schmalen Querschnitte keine Gehwege zulassen, so dass Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sich gemeinsam auf der Fahrbahn bewegen. Da die Straßen bei Ortskundigen gerne als Abkürzung zwischen den beiden klassifizierten Straßen genutzt werden, kommt es vermehrt zu Nutzungskonflikten. Insbesondere in den Morgen- und Mittagsstunden ist dies zu beobachten, da viele Schüler*innen zu Fuß unterwegs sind. Zur Vermeidung von Schleichverkehren wird daher die Einrichtung eines (ausgeweiteten) Einbahnstraßensystems empfohlen.

Abbildung 39: Durchgangsverkehr Am Markt



Quelle: Planersocietät

Für den Radverkehr ist die Freigabe in beide Richtungen anzuordnen, um die Durchlässigkeit für Radfahrende sicherzustellen. Zudem ist auf einigen Abschnitten eine weitere Geschwindigkeitsreduktion zu prüfen. Sollten diese Maßnahmen nicht den erhofften Erfolg zeigen, ist der Einsatz baulicher Maßnahmen (z. B. modaler Filter) zu prüfen. Am Markt ist zur Reduktion der Nutzungskonflikte im Einmündungsbereich und Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Marktplatz zudem ein Durchfahrtsverbot von der Lemgoer Straße kommand einzurichten. Rad- und Busverkehr sind von dieser Regelung auszunehmen. Von der Hohenhauser Straße ist die Straße als Sackgasse auszuweisen, um auch von dieser Seite den Durchgangsverkehr zu unterbinden.

Handlungsempfehlung zur Einrichtung einer Einbahnstraße im Bereich Wallrechte / Osterkamp / Kreinhof / An der Heide in Langenholzhausen

In Langenholzhausen ist im Bereich zwischen Hauptstraße und Grundschule in den Morgen- und Mittagsstunden ein erhöhtes Kfz-Aufkommen durch Hol- und Bringverkehre zu beobachten. Um Nutzungskonflikte mit zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu reduzieren und die Verkehre zu ordnen, ist die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung zu prüfen. Die Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen ist auch hier zu berücksichtigen.

Abbildung 40: Osterkamp als Zuwegung zur Grundschule



Quelle: Planersocietät

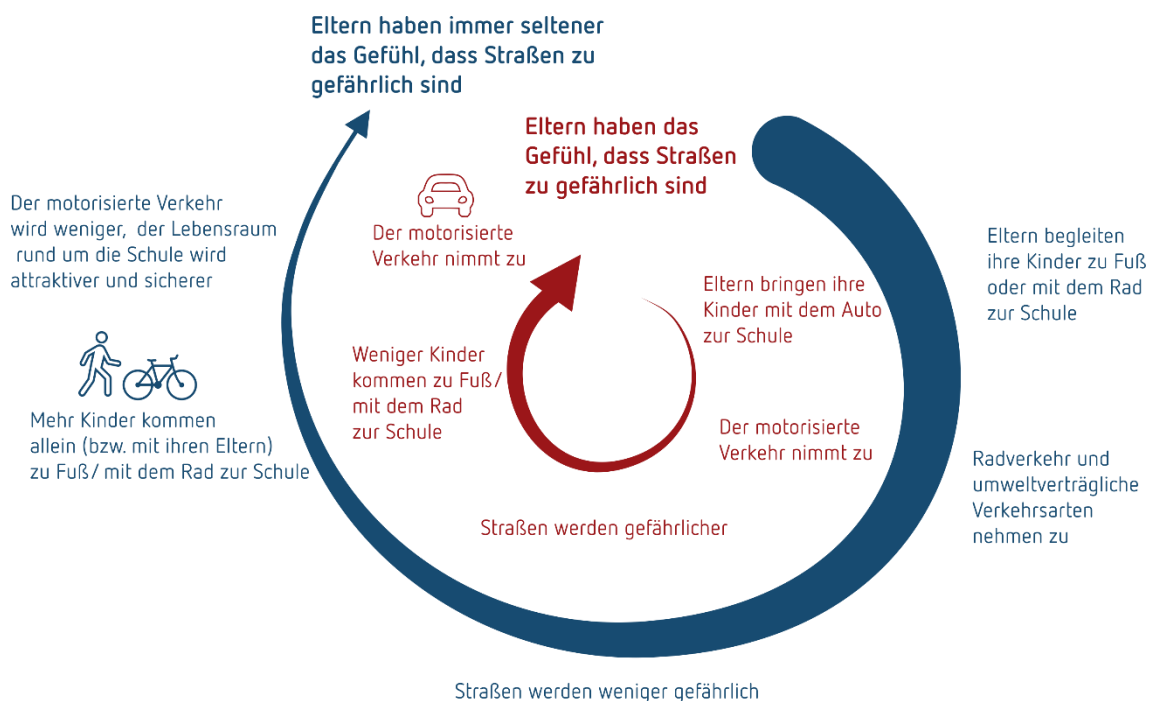
3.4 Schulwegplanung (D)

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

Eine negative Rückkopplung entsteht jedoch, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und infolgedessen der Verkehr im Umfeld der Einrichtungen zunimmt (z. B. Grundschule Hohenhausen, Jacobi-schule, Gemeinschaftsgrundschule Am Habichtsberg). Dieser Verkehr wird von anderen Eltern als potenzielle Gefahr wahrgenommen, weshalb sie ihre Kinder ebenfalls mit dem vermeintlich sicheren Auto zur Schule bringen. Dies hat zur Folge, dass der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zu den Einrichtungen gebracht werden steigt und der Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad kommenden Kinder sinkt. Ziel sollte es sein, den Eltern zu verdeutlichen, dass sie selbst in vielen Fällen dazu beitragen, dass die Situation im nahen Schulumfeld als gefährlich wahrgenommen wird. Maßnahmen müssen daher nicht immer infrastruktureller Natur sein, sondern gehen über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Bewusstseinsbildung.

Voraussetzung dafür, dass Kinder zu Fuß zur Schule gehen, sollten neben infrastrukturellen Maßnahmen wie Markierung, Gestaltung und systematischer Überprüfung der Beleuchtung von Schulwegen vor allem beim schulischen Mobilitätsmanagement ansetzen. Diese integrierte Herangehensweise sichert, dass beide Seiten, also Verwaltung/Schule sowie Schülerinnen und Schüler/Eltern, gemeinsam die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen. Bei den begleitenden Elementen, wie Elternhaltestellen, Laufbussen, Verkehrshelfern (Eltern/Schulkinder) oder Aktionstagen, müssen regelmäßige Impulse gegeben werden – eine einmalige Durchführung ist nicht ausreichend. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät zu einzelnen Bausteinen des Schulischen Mobilitätsmanagements (z. B. sichere und attraktive Schulwege, Reduzierung der Hol- und Bringverkehre, Mobilitätsbildung und bewegungsfördernde Programme) und unterstützt Kommunen aktiv bei der Initiierung und Einrichtung von Arbeitsstrukturen.

Abbildung 41: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg



Quelle: Planersocietät nach UBA 2006 in IVM 2013: 12

Schulwegplan

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

Grundsätzlich soll ein Schulwegeplan die signifikanten Probleme des jeweiligen Schülerverkehrs aufzeigen. Je nach Schulart können daher unterschiedliche Schwerpunkte der Schulwegpläne sinnvoll sein: Während der Fokus in Grundschulen auf sicheren Wegen für zu Fuß Gehende liegen sollte, hat in der Altersgruppe der Schüler*innen weiterführender Schulen das Radfahren einen besonderen Stellenwert (vgl. BAST 2019: 18).

Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegeplans sollte demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegsicherheit, eine Schulwegekarte mit Informationen zu Schulwegerouten, Überquerungsstellen, problematischen Stellen sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein. Zur besseren Anschaulichkeit sollten die aufgeführten Stellen mit erläuternden Bildern und Erklärungen versehen werden (vgl. BASt 2019: 3). Zusätzlich zu den grundlegenden Bestandteilen kann ein Schulwegeplan Ziele für Kinder, Spielmöglichkeiten und Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements beinhalten. Die Beteiligung von Kindern bei der Erarbeitung von Schulwegeplänen kann zu einem wesentlichen Sicherheitsgewinn führen.

Handlungsempfehlung zu Schulwegplänen in Kalletal

Die existierenden Schulwegpläne für die Schulen in den Ortsteilen Hohenhausen und Langenholzhausen sind überholt und weisen Defizite insbesondere in der kindgerechten Gestaltung auf, so dass eine Überarbeitung dieser empfohlen wird. Für eine bessere Übersichtlichkeit sollten die beschriebenen Gefahrenstellen und Hinweise in der vorhandenen Übersichtskarte markiert werden. Um dabei Problemstellen klar von gesicherten Querungsmöglichkeiten unterscheidbar zu machen, sollten Schulwegepläne stets in Farbe zur Verfügung gestellt werden. Nähere Informationen sowie Beispiele zur Gestaltung von Schulwegplänen finden sich in „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ der Bundesanstalt für Straßenwesen. Für die Gemeinde Kalletal kann daher empfohlen werden, die vorhandenen Schulwegepläne sukzessive weiterzuentwickeln – auch unter Einbeziehungen der nachfolgenden Maßnahmenvorschläge.

Laufbus

Der Laufbus – auch Walking Bus genannt – ist eine Maßnahme, die Kinder gemeinsam sicher zu Fuß zur Schule gehen lässt. Sie laufen dabei in einer Gruppe und werden in der Anfangszeit von einer Aufsichtsperson begleitet mit dem Ziel, den Weg später ohne Hilfestellung gehen zu können. Laufbusse laufen wie ein Linienbus nach einem festgelegten Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten Haltestellenschildern vorbei, an denen weitere Kinder „einsteigen“ können. Vorteile sind, dass die Kinder sich bewegen und dadurch konzentrierter und leistungsfähiger im Unterricht sind. Zudem wird eine größere Anzahl von Kindern im Straßenverkehr besser wahrgenommen, sie erlernen schrittweise ein korrektes Verhalten im Straßenverkehr und können soziale Kontakte und das Miteinander stärken. Hinweise zur Einführung eines Laufbusses können aus der Informationsbroschüre „Der Laufende Schulbus“, der für den Rhein-Neckar-Kreis erarbeitet wurde, entnommen werden (vgl. Rhein-Neckar-Kreis 2009). Durch den Laufbus kann der Hol- und Bringverkehr vor den Schulen reduziert werden. In Kalletal können Fahr- und Laufgemeinschaften forciert werden, sodass die Kinder gemeinsam den letzten Weg von im Vorfeld festgelegten Punkten oder den Elternhaltestellen zur Schule laufen können. Die Laufbuslinien sind mit dem Schulwegeplan in Einklang zu bringen.

Abbildung 42: Haltepunkt eines Laufbusses in Lippstadt



Quelle: ZNM NRW

Angefangen werden kann damit besonders gut am Aktionstag „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“. Jedes Jahr wird dieser vom Deutschen Kinderhilfswerk und vom Verkehrsclub Deutschland durchgeführt. Dieses Bündnis stellt neben allgemeinen Materialien zu Maßnahmen für den Schulweg speziell für den weltweiten Aktionstag am 22. September Materialien bereit. Teilnehmende Schulen können sich dabei eine Aktion aussuchen. Dieser Aktionstag kann im gesamten Gemeindegebiet genutzt werden, um Aktionen wie Laufbusse und Elternhaltestellen oder temporäre Spielstraßen erstmalig zu initiieren und durch Materialien des Aktionsbündnisses zu unterstützen. So ein Aktionstag ermöglicht es für das Thema Schulweg zu sensibilisieren, um Kinder frühzeitig und mit Spaß an nachhaltige und selbstständige Mobilitätsformen heranzuführen.

Elternhaltestellen

Ein weiteres mögliches Mittel, um den Hol- und Bringverkehr räumlich zu entzerren, sind Elternhaltestellen. Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr direkt vor der Schule reduzieren. Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden (vgl. ADAC 2015). Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist oftmals sinnvoll und kann durch eine Beschilderung gekennzeichnet werden, da sie zumeist nur zu Beginn und Ende der Schulzeit genutzt werden. Den Rest des Tages steht die Parkfläche dann allen Nutzenden zur Verfügung. Um eine Elternhaltestelle einzurichten, muss der Weg zur Schule gesichert sein. Es muss also gewährleistet sein, dass ein Kind die Straße gefahrenlos überqueren kann und auf dem gesamten Weg ein sicherer Gehweg ausgebaut ist.

Abbildung 43: Beschilderung Elternhaltestelle



Quelle: ADAC e. V.

Abbildung 44: Beispiel einer eingerichteten Elternhaltestelle



Quelle: ZNM NRW / Smilla Dankert

Handlungsempfehlung zu Elternhaltestellen in Kalletal

In Kalletal kommen Elternhaltestellen bisher nicht zum Einsatz. Lehrkräfte und Eltern berichteten bei den Beteiligungen jedoch, dass viele Schulkinder im Besitz eines Bustickets sind, trotzdem häufig von ihren Eltern zur Schule gebracht und abgeholt werden.

Dies führt insbesondere in den Morgen- und Mittagsstunden zu einem hohen Pkw-Aufkommen im Schulumfeld und beschneidet die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende vor den Schulen in Hohenhausen und Langenholzhausen. Aus diesem Grund wird die Empfehlung ausgesprochen, gemeinsam mit der Gemeindeverwaltung, dem Lehrpersonal, den Eltern der Schulkinder und ggf. Anwohnenden geeignete Standorte für Elternhaltestellen zu identifizieren und auszuarbeiten. Besonders das elterliche Engagement ist unerlässlich für die Umsetzung und Akzeptanz dieser Maßnahme.

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

Temporäre Aneignung des Straßenraums – temporäre Spielstraße (D5)

Temporäre Sperrungen von Straßen (oder Teilabschnitten) können dazu beitragen, öffentlich wirksam darzustellen, für wen der öffentliche Raum an dieser Stelle eine besondere Rolle spielt. Es könnte in regelmäßigen Abständen für einen Nachmittag (z. B. jeden Mittwoch) eine einzelne Straße (oder ein Teilabschnitt) zur temporären Spielstraße gemacht werden. Diese Ansätze haben eine große Wirksamkeit in der Öffentlichkeit und tragen zur Sensibilisierung bei. In Stuttgart wurden in den vergangenen Jahren temporäre Spielstraßen eingeführt. An einigen Tagen im Jahr konnten Kinder auf den Straßen, welche normalerweise dem Verkehr vorbehalten sind, spielen. Betreut wurden die temporären Spielstraßen durch Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit. Es wurde deutlich, dass das Bedürfnis sich auf der Straße zu treffen, zu spielen und Kontakte zu knüpfen groß ist. Hauptverkehrsstraßen, mit größerer Sammelfunktion, sind in der Regel nicht für solche Aktionen geeignet. Im nähräumlichen Umfeld der Grundschule und Jacobischule in Hohenhausen sowie der Grundschule Am Habichtsberg in Langenholzhausen könnte eine temporäre Spielstraße geprüft werden.

Abbildung 45: Temporäre Spielstraße (links); Temporäre Spielgelegenheit in einer Fußgängerzone



Quelle: Planersocietät

Schulwegmarkierungen

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

Mit Hilfe der Schulen und auch der Kinder und Eltern sollte daher eine sichere Führung zu den Schulen ausgearbeitet werden und entsprechende Stellen, die besondere Aufmerksamkeit bedürfen, kenntlich gemacht werden. Auch Standorte, die sich zum sicheren Queren eignen, sollen für die Kinder sichtbar gemacht werden.

Abbildung 46: Gelbe Füße als Schulwegmarkierung



Quelle: VRS GmbH

Zwar existieren in Kalletal bereits punktuell gelbe Fußstapfen, die den Schulweg zeigen sollen. Diese sind jedoch auf Grundlage der zu überarbeitenden Schulwegpläne auszubauen und ggf. anzupassen, um sie noch sichtbarer zu machen.

Aktionstage

Eine weitere Maßnahme um für Schulwege zu sensibilisieren, ist der Aktionstag „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“. Jedes Jahr wird dieser vom Deutschen Kinder Hilfswerk und vom Verkehrsclub Deutschland durchgeführt. Dieses Bündnis stellt neben den allgemeinen Materialien zu Maßnahmen für den Schulweg speziell für den weltweiten Aktionstag am 22. September Materialien bereit, aus denen sich eine teilnehmende Schule eine Aktion herausuchen kann. Dabei kann sich die Schule auch mit eigenen Projekten auf der Website registrieren und wird dann auf der überregional agierenden Plattform erwähnt. Unter anderem kann die Schule mit ihrer Idee in einem TOP-Ranking erscheinen, über das heute schon gute Ideen gesammelt werden und das als Anregung für weitere Schulen gilt. Hier wurde z. B. für das Jahr 2018 auf Platz eins eine Aktion aus der Grundschule in Hörstel (Nordrhein-Westfalen) beschrieben. Dort übernehmen innerhalb eines Laufbusses (geführte Gruppen durch eine volljährige Person) ältere Grundschüler Patenschaften für jüngere Schüler und erklären auf dem Weg Verhaltensweisen und Stellen mit Herausforderungen. Für das Jahr 2019 ist eine Grundschule aus Selb (Bayern) ausgezeichnet worden; die Schulkinder haben dort ihre Erfahrungen auf dem Schulweg in einem Buch zusammengefasst, welches sie Kindergartenkindern vorgelesen haben, um diese frühzeitig zu sensibilisieren. Des Weiteren kann das jährlich stattfindende „Stadtradeln“ (und insbesondere auch der Wettbewerb Schulradeln NRW), das bereits in Kalletal etabliert ist, genutzt werden, um Eltern-Taxis zu reduzieren und die Nahmobilität stärker in den Fokus zu rücken. Die Aktionstage eignen sich um o. g. Maßnahmenvorschläge zu initiieren und einzuführen. Die Gemeinde Kalletal kann sich an einer Vielzahl von Good-Practice-Beispielen orientieren oder eigene Ideen entwickeln.

3.5 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (E)

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

In Hohenhausen und Langenholzhausen laden vor allem die Wegeverbindungen entlang der Wester- und Osterkalle zum Verweilen ein. Darüber hinaus stellt der Marktplatz in Hohenhausen einen zentralen Platz mit Aufenthaltsfunktion dar. In seiner jetzigen Gestaltung weist er jedoch Defizite in der Aufenthaltsqualität auf, so dass Handlungsbedarf besteht, um ihn als Treffpunkt und Ort der Begegnung zu qualifizieren und zu neuer Attraktivität zu verhelfen. Nachfolgend werden einige allgemeine Maßnahmen vorgestellt, die die Aufenthaltsqualität steigern und zum Gehen einladen können.

Da für die Umgestaltung des Platzes eine vertiefende Planung und Beteiligung vorgenommen werden sollte, sind die nachfolgenden Maßnahmen als Rahmenbedingungen für attraktive Räume zu verstehen.

Handlungsempfehlung zur Gestaltung und Belebung des Markplatzes in Hohenhausen

Nutzungen können zu einer Belebung des Raumes beitragen und diesem so zu neuer Attraktivität verhelfen. Neben Sitzmöglichkeiten, auf die im späteren Verlauf weitergehend eingegangen wird, können dies beispielsweise temporäre Nutzungen wie wiederkehrende Veranstaltungen sein, die den Raum beleben. In Hohenhausen wird der Markplatz gelegentlich für Veranstaltungen genutzt.

Darüber hinaus sollte ein Angebot an konsumfreien **Sitzgelegenheiten** geschaffen werden. Dazu bietet sich an, Bänke auf dem Marktplatz aufzustellen. Besonders Personen, die längere Strecken zu Fuß ins Zentrum oder einkaufen gehen, benötigen oftmals eine Sitzmöglichkeit für eine Pause oder auch einfach nur, um Menschen zu treffen und sich auszutauschen. Die Mobilität benötigt auch immer Orte der Immobilität.

Besonders für ältere Menschen ist es notwendig auch ohne das eigene Kfz selbstständig mobil zu sein und bleiben zu können. Hierbei sind neben barrierefreien Wegen auch regelmäßige Sitz- oder Anlehngelegenheiten wichtig. Vor allem an zentralen Orten sollte daher auf den Ausbau von Sitzmöglichkeiten geachtet werden. Diese können vielfältig gestaltet sein oder in vorhandene Elemente im öffentlichen Raum integriert werden (vgl. Abb. 47). Generationenfreundliche Sitzmöglichkeiten, zum Beispiel mit Arm- und Rücklehnen und unterschiedlichen Sitzhöhen, sollten beachtet werden. Bei Sitzelementen wird mit einem Stückpreis von ca. 1.500 € gerechnet.

Abbildung 47: Holzbänke mit Rückenlehnen (links), Sitzpoller (mitte) und Bank um eine Baumscheibe (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

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 ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15 und 23). Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass sie gerne zu Fuß gehen und Eltern ihnen die eigenständige Mobilität zutrauen. Einzelne Spielelemente müssen nicht immer groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Neben den Spielgeräten entlang der Westerkalle kann auch auf dem Marktplatz ein Angebot für Kinder geschaffen werden. Das Wasser, das durch den Flusslauf und die Wassermühle allgegenwärtig in der alten Ortsmitte Hohenhausens ist, lässt sich durch ein **Wasserspiel** aufgreifen. So wird der Marktplatz als Ort für Jung und Alt gestärkt. Vorteil eines Wasserspiels ist es, dass sich die Gestaltung so umsetzen lässt, dass die Fläche multifunktional genutzt werden kann, wenn beispielsweise Veranstaltungen auf dem Platz stattfinden.

Abbildung 48: Beispiel für ein Wasserspiel



Quelle: Planersocietät

4 Verstetigung

4.1 Umsetzungshorizont

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

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

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

- **Einrichtung von (weiteren) Querungsanlagen** in der Ortsdurchfahrt von Hohenhausen und Langenholzhausen.
- **Reduzierung der Geschwindigkeiten** auf den übergeordneten Straßen.
- **Reduktion von Schleichverkehren** und Neuordnung der Verkehre im Schulumfeld.
- **Verbesserung der Barrierefreiheit** nicht zuletzt in Hinblick auf taktile Elemente und Bordabsektionen prioritär an Querungsanlagen.
- **Aktualisierung von Schulwegplänen und Einrichtung von Elternhaltestellen**, um die Sicherheit von Schulkindern zu erhöhen.

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

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen

	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)			
Straßenraumneuverteilung Hauptstraße			
Durchgehende Wegeverbindung L961	nach Prüfung		
Durchgehende Wegeverbindung B238		stufenweise	
Querneigungen und Absenkungen	stufenweise		
Barrierefreie Ausstattung der Querungsanlagen	stufenweise		
Barrierefreie Oberflächengestaltung Am Markt/Hohenhauser Straße			
Barrierefreie Ausstattung Treppen und Rampen	stufenweise		
Barrierefreier Umbau Bushaltestellen	stufenweise		
Handlungsfeld Querungen (B)			
Vollsignalisierung Knoten Lemgoer Straße/Herforder Straße			
Einrichtung FGÜ Hauptstraße	nach Prüfung		
Einrichtung FGÜ B238		nach Prüfung	
Einrichtung Querungshilfe Hauptstraße			
Gehwegüberfahrten	stufenweise möglich		
Handlungsfeld Verkehrssicherheit (C)			
Geschwindigkeitsreduktion B238 und L861			
Geschwindigkeitsreduktion Hauptstraße			
Zufahrtsbeschränkung Schmiedeberg/Diekbrede/Am Markt			
Einbahnstraßenregelung Wallrekte/Osterkamp/Krein Hof			
Handlungsfeld Schulwegplanung (D)			
Schulwegpläne aktualisieren			
Laufbus/Lauf- und Fahrgemeinschaften/Aktionstag			
Elternhaltestellen ausweiten			
Temporäre Aneignung des Straßenraums	testweise		
Schulwegmarkierungen			
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (E)			
Gestaltung und Belebung Marktplatz			

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 Förderungsschwerpunkte aufgelistet werden.

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

4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks NRW 2021 hat eine hohe Erwartungshaltung bei allen Beteiligten erzeugt. Insbesondere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollten jetzt im Fokus stehen, ohne dabei die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Dies beinhaltet ebenfalls, dass durch die Übertragbarkeit der exemplarischen Maßnahmen Verbesserungen für den Fußverkehr auch in den anderen Ortsteilen durchgeführt werden. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Gemeinde Kalletal, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten für eine systematische Fußverkehrsförderung zu schaffen, um die Ansätze aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen und eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen.

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

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

4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Die Gemeinde Kalletal ist seit Februar 2020 Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Bereits vor der Mitgliedschaft hat die Gemeinde mittels einer Steuerungsgruppe bestehend aus Mitgliedern aus Zivilgesellschaft, Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung eine umfassende kommunale Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, die im Herbst 2020 fertiggestellt und im Februar 2021 vom Gemeinderat Kalletal einstimmig beschlossen wurde. Die nachhaltige Mobilitätsentwicklung stellt ein Themenfeld im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie dar. Die Gemeinde hat sich dementsprechend das Ziel gesetzt nachhaltige Mobilitätsformen für alle Zielgruppen in den Blick zu nehmen. Zusammen mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW hat die Gemeinde bereits den Rollatortag als Aktionstag im September 2020 umgesetzt und im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2021 Aktionen im Themenfeld der Verkehrssicherheit sichtbar in Kalletal initiiert.

Die Bewerbung und Durchführung der Fußverkehrs-Check NRW 2021 bilden die Fortsetzung der gemeinsamen Zusammenarbeit. An der Durchführung der Fußverkehrs-Checks waren verschiedene Fachdienste und Fachbereiche sowie politische VertreterInnen der Ratsfraktionen beteiligt. Die Gespräche während der Workshops und vor allem vor Ort verdeutlichten, dass der Stellenwert des Fußverkehrs stärker in den Fokus der Teilnehmenden gerückt ist. Die Teilnehmenden wurden sowohl durch den Fachinput als auch durch die Beobachtungen und Erläuterungen der Infrastruktur vor Ort für die Belange zu Fuß Gehender sensibilisiert.

Ansprechperson der Gemeinde Kalletal für den Fußverkehrs-Check sowie für das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist die Klimaschutzmanagerin Frau Henrike Sieker. Frau Sieker koordinierte die Durchführung des Fußverkehrs-Checks und initiierte die Beteiligung weiterer relevanter Akteur*innen. Auch fungierte sie als „offenes Ohr“ für die Belange der Anwohner*innen und nahm zahlreiche Anregungen mit in die Vorbereitung und Durchführung des Fußverkehrs-Checks auf. Dies bedingte auch die zahlreiche und kontinuierliche Teilnahme von Bewohner*innen der Gemeinde Kalletal sowie verschiedener Fachbereiche, politischer Vertreter*innen und Schlüsselakteur*innen wie bspw. Behindertenvertretungen an den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks.

Bei der weiteren Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW können mehrere Schwerpunkte gesetzt werden. Die Schulwegsicherheit und Hol- und Bringverkehre vor Schulen wurde im Rahmen beider Begehungen thematisiert. Mit Unterstützung des Zukunftsnetz Mobilität NRW kann ein systematisches Schulisches Mobilitätsmanagement eingeführt werden. Dies betrifft die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen, wie bspw. die Einrichtung von Elternhaltestellen und Gestaltung der Schulwege. Zudem können gemeinsam kommunikative Maßnahmen wie die Überarbeitung der Schulwegpläne, die Initiierung von Aktionstagen und Elterninformationen an den Schulen zum Thema Mobilität, sowie die Durchführung des Verkehrszähler-Programms zur Motivation der Kinder implementiert werden.

Weiterhin wurden verkehrsplanerische Möglichkeiten in Bezug auf Zufahrtsbeschränkungen, Einbahnstraßenregelungen oder Umgestaltungen von Aufenthaltsräumen diskutiert. Die Durchführung eines temporären Verkehrsversuchs könnte hier Lösungsansätze erproben.

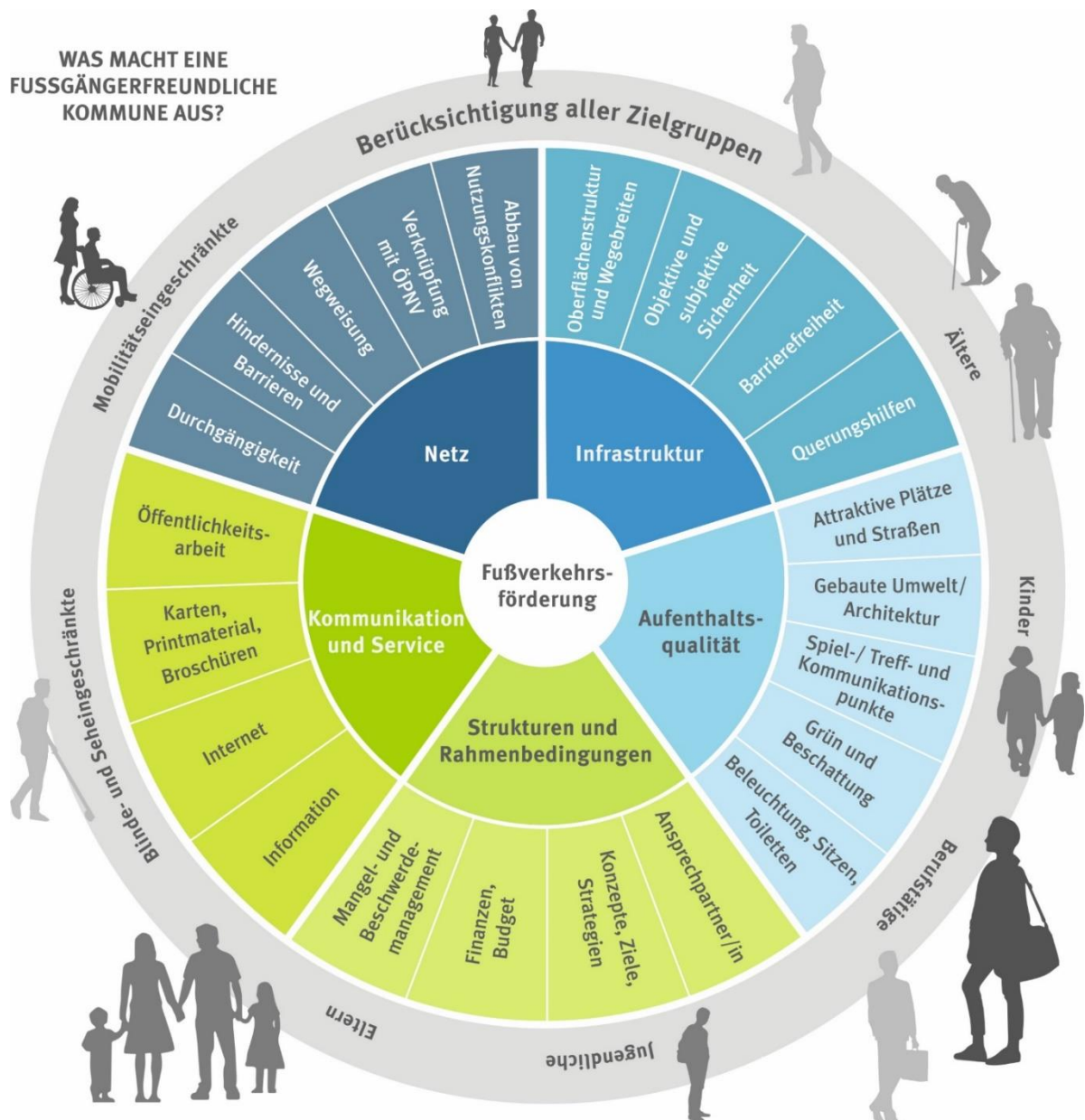
Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt seine Mitgliedskommunen bei der Planung der Versuche mit dem Leitfaden Stadtexperimente und Workshops sowie bei der Durchführung der temporären Neugestaltung mit dem Verleihangebot Stadt-Terrassen. Mit diesen können Parkplätze temporär mit Sitzmöglichkeiten, Fahrradabstellanlagen oder Bepflanzungen aufgewertet und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

Nicht zuletzt werden die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks erarbeiteten Maßnahmen im regelmäßigen Kontakt zwischen der Gemeinde Kalletal und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW im Sinne eines integrierten kommunalen Mobilitätsmanagements weiterverfolgt und deren Umsetzung, ggf. in Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten, begleitet. Weiterhin kann erörtert werden, welche Förderzugänge für die baulichen Maßnahmen zur Verfügung stehen – hier ist die Förderrichtlinie Nahmobilität explizit zu nennen.

5 Fazit

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abb. 49).

Abbildung 49: Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potentiale beleuchten. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen in der weiteren verkehrlichen Planung zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check NRW 2021 konnte den Fußverkehr in Kalletal betrachten und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung liefern, die unterschiedlich konkret sind. Einige Maßnahmen können ggf. noch im Rahmen laufender Planungen umgesetzt werden oder in bevorstehende Planungen integriert werden. Handlungsvorschläge im klassifizierten Straßennetz (Bundes- und Landesstraßen) liegen in der Zuständigkeit von Straßen.NRW. Um eine Umsetzung der Maßnahmen zu forcieren und abzustimmen, sind daher Gespräche mit dem Straßenbaulastträger aufzunehmen.

Gleichzeitig konnten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, die auch über die Grenzen der untersuchten Begehungsrouten hinaus für das städtische Gebiet anwendbar sind. Dies betrifft vor allem die Maßnahmen zur Barrierefreiheit und dem Bau sicherer Querungsanlagen. Auch die der Verkehrssicherheit und Schulwegemobilität betreffenden Maßnahmen lassen sich über das Untersuchungsgebiet hinaus anwenden. Insgesamt lassen die Maßnahmenvorschläge bessere Bedingungen für zu Fuß Gehende in Kalletal erwarten, die ebenso eine Impulswirkung für die anderen Ortsteile darstellen können.

Die Begehungen haben jedoch auch gezeigt, dass die Fußverkehrs-Checks an einigen Stellen an ihre Grenzen stoßen, da es sich bei einigen Handlungsbedarfen um keine reinen Fußverkehrsthemen handelt, sondern um strategische gesamtverkehrliche Fragestellungen. Um diesen gerecht zu werden und die Maßnahmenempfehlungen in einen übergeordneten Rahmen zu bringen, wird die Erstellung eines Mobilitätskonzepts für die Gemeinde Kalletal empfohlen, bei dem der Fußverkehrs-Check einen wichtigen sektoralen Baustein darstellt. Die Planungen zu den Mobilstationen in Hohenhausen und Langenholzhausen sind in diesem Rahmen weiter voranzutreiben und auszuarbeiten.

Wenn auch die Pandemie den Fußverkehrs-Check 2021 vor Herausforderungen gestellt hat, konnte die rege Beteiligung der Bevölkerung während der vier Veranstaltungen das Interesse der Kalletaler*innen an der Mobilitätsform Fußverkehr bekräftigen. Durch die Bekanntgabe erfolgreich umgesetzter Maßnahmen durch die örtliche Presse kann die Kommune zeigen, dass sie die Förderung des Fußverkehrs im Blick hat und sich für eine Verbesserung einsetzt.

Besonders der Partizipationsprozess hat gezeigt, dass der Fußverkehrs-Check als strategisches Instrument von den Anwohnenden Kalletals angenommen wurde und durch viele Beiträge zur Maßnahmenentwicklung beigetragen hat.

6 Dokumentation

6.1 Protokoll Auftakt-Workshop 22.06.2021

Ort: Online, via Zoom

Datum: 22.06.2021

Uhrzeit: 18:00-19:30 Uhr

Anwesende: 11 Personen

Der Auftakt-Workshop für den Fußverkehrs-Check NRW 2021 in Kalletal am Dienstag, den 22. Juni 2021 um 18:00 Uhr, findet aufgrund der aktuellen Corona-Pandemie digital statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus 11 Personen zusammen, darunter Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, der Politik und Interessensverbänden, sowie Mitarbeiter*innen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Begrüßung durch Herrn Hecker (Bürgermeister)

Herr Hecker begrüßt die anwesenden Personen und erläutert zur Einführung die Bedeutung des Fußverkehrs in Kalletal. Dabei betont er vor allem die geplante Schnellbus-Anbindung in den beiden Ortsteilen Hohenhausen und Langenholzhausen und hebt eine attraktive, barrierefreie Wege-verbinding weiter in den Ortskern als prioritäres Ziel des Fußverkehrs-Checks in Kalletal hervor.

Begrüßung durch Herrn Rischbieter (Planersocietät)

Im Anschluss daran begrüßt Herr Rischbieter die Teilnehmenden von Seiten der Planersocietät und stellt das Gutachterbüro sowie seine Person als zuständiger Projektbearbeiter kurz vor.

Vortrag von Frau Waldeyer (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Zunächst zeigt Frau Waldeyer auf, welche neue Bedeutung der Fußverkehr während der andauernden Corona-Pandemie erlangt hat. Anschließend beschreibt sie die wesentlichen Bausteine der Fußverkehrs-Checks NRW 2021 und nennt hierbei potenzielle Themenschwerpunkte sowie unterschiedliche Zielgruppen, welche dabei Beachtung finden können.

Vortrag von Herrn Rischbieter (Planersocietät)

Anschließend erläutert Herr Rischbieter den Ablauf der Veranstaltung vor und trägt wissenswerte Daten und Fakten zum Fußverkehr vor. Nachfolgend geht Herr Rischbieter auf die geplanten Begehungen und inhaltlichen Schwerpunkte ein. Insgesamt werden zwei Begehungen stattfinden;

- **Anmerkungen zum Routenverlauf:**

- Teilnehmende schlagen vor, die Route über die Eichentwete als wichtige ÖV-Achse v. a. im Schülerverkehr zu führen.
- Ein weiterer Vorschlag sieht die Verlängerung der Route über die Hohenhauser Straße / An Jacobis Hofe vor.

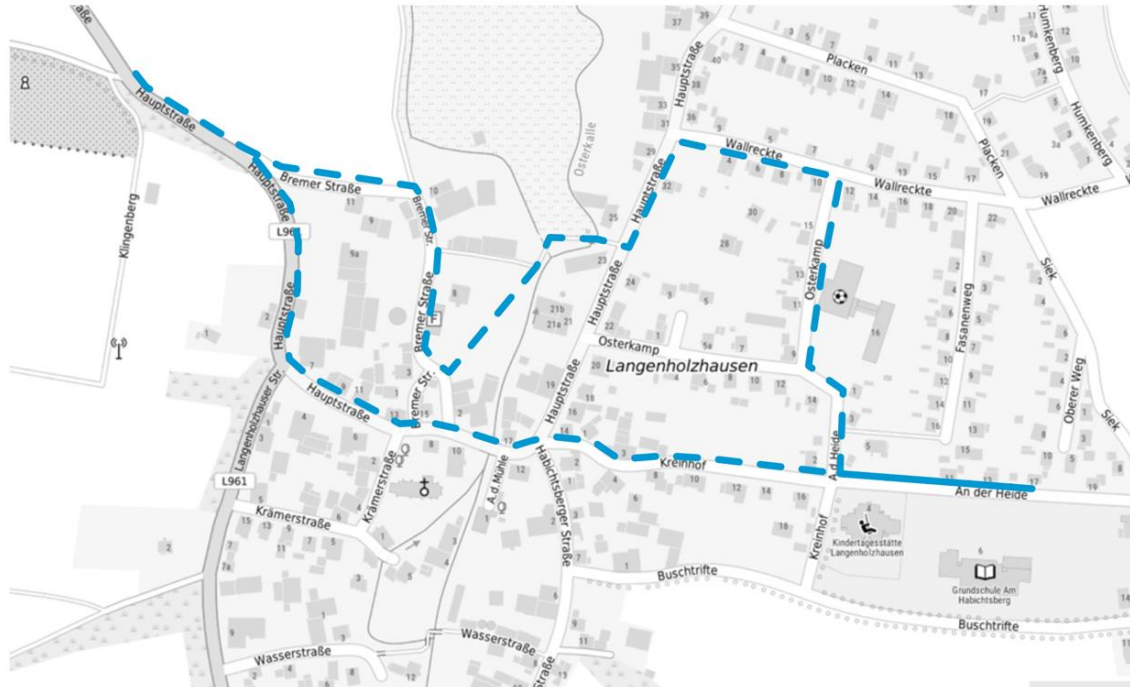
- **Inhaltliche Anmerkungen:**

- Die Querungssituation am EDEKA-Markt ist derzeit nicht zufriedenstellend, da eine Querungsanlage fehlt. Eine sichere Querung befindet sich einige hundert Meter entfernt.
- Der Marktplatz ist aufgrund seiner Oberflächenbeschaffenheit durch das Kopfsteinpflaster hinsichtlich der Barrierefreiheit stark eingeschränkt. Direkt angrenzend davon befindet sich das Seniorenwohnheim.
- Die Wegeverbindung vom Marktplatz zur Bundesstraße führt die zu Fuß Gehenden über eine Treppenanlage zur Hauptstraße. Mobilitätseingeschränkte Personen oder solche mit Kinderwagen sind darauf angewiesen, einen schmalen Streifen entlang der Straße zu passieren.
- Im Bereich der Einmündung Am Markt entlang der Bundesstraße kommt es immer wieder zu brenzligen Situationen aufgrund der z. T. starken Verkehrsbelastung während der Schulzeiten durch Elternverkehre. Zu Fuß Gehende Schüler*innen fühlen sich häufig unsicher.
- Die Querungssituation an der Herforder Straße im Einmündungsbereich wird als gefährlich wahrgenommen. Der lange Querungsweg und eine hohe Verkehrsbelastung erschweren das Queren für zu Fuß Gehende in diesem Bereich erheblich.

Begehung in Langenholzhausen

Abbildung 51: Entwurf des Routenverlaufs in Langenholzhausen

2. Begehung: Langenholzhausen (ca. 2,0 km)



Quelle: Planersocietät

Kartengrundlage: © Land NRW 2020

- **Anmerkungen zum Routenverlauf:**

- Es wird angemerkt, dass die Wegeverbindung von der Osterkalle in der Regel über den Osterkamp genutzt wird; anders als im Routenverlauf über die Wallrechte dargestellt.
- Die Krämerstraße mit dem einzigen Bäcker im Ort, wird zur Berücksichtigung bei der Begehung vorgeschlagen.

- **Inhaltliche Anmerkungen:**

- In der Wallrechte fehlt z. T. ein Gehweg. Zu Fuß Gehende müssen so gelegentlich auf die Fahrbahn ausweichen.
- Auf Höhe der Krämerstraße / Bremer Straße besteht auf der Hauptstraße als wichtige Wegeverbindung erhöhter Querungsbedarf.
- Die Wegeverbindung zum Friedhof hoch besteht nur aus einem schmalen Schotterweg und ist nicht barrierefrei gestaltet. Zudem fehlt es auf Höhe des Friedhofs an einer Querungsanlage.
- Am Knotenpunkt Kreinhof / An der Heide wird die schlechte Einsehbarkeit auf dem Schulweg bemängelt.
- Der Bordstein an der Brücke der Hauptstraße über die Osterkalle ist nicht abgesenkt.

Ausblick und Verabschiedung

Im Anschluss fasst Herr Rischbieter die Ergebnisse für die beiden Routen-Vorschläge in Hohenhausen und Langenholzhausen zusammen. Daran anknüpfend gibt er einen kurzen Ausblick auf den weiteren Ablauf der Fußverkehrs-Checks und lädt zu den Begehungen am 25.08.2021 um 18 Uhr in Hohenhausen und am 26.08.2021 um 18 Uhr in Langenholzhausen ein.

Abschließend bedanken sich Herr Hecker und Herr Rischbieter für die Teilnahme und verabschieden die Beteiligten.

6.2 Protokoll 1. Begehung 25.08.2021

Ort: Kalletal, Hohenhausen

Datum: 25.08.2021

Uhrzeit: 18:00-20:30 Uhr

Anwesende: 19 Personen

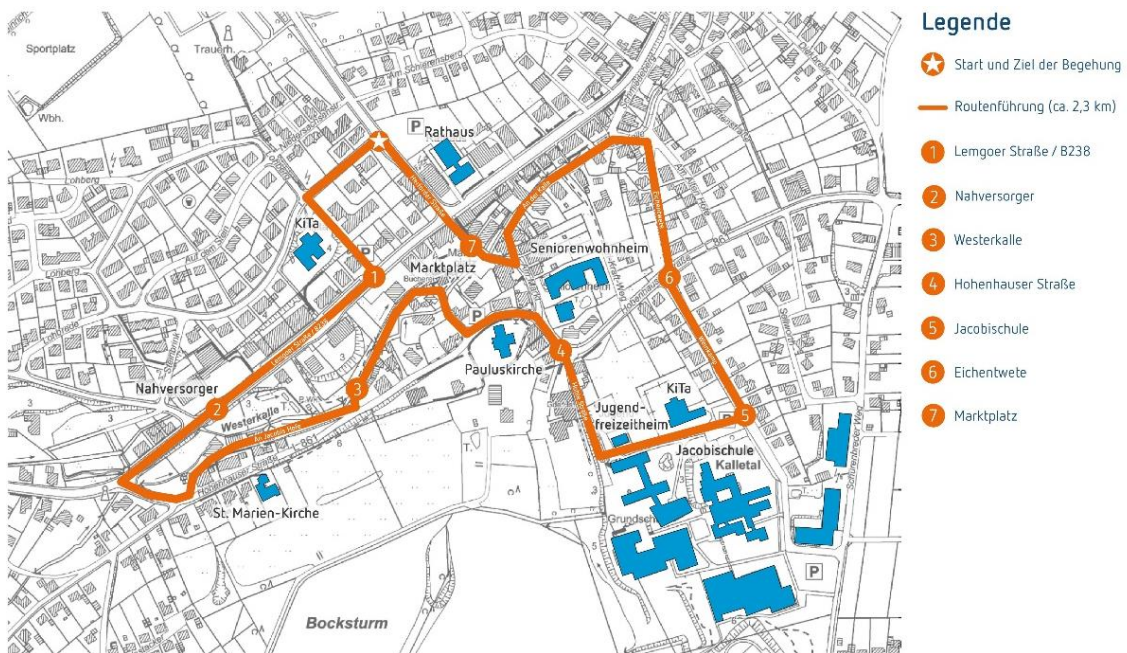
Begrüßung

Am 25.08.2021 um 18 Uhr findet die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks in Kalletal im Ortsteil Hohenhausen statt. Treffpunkt ist der Rathaus-Parkplatz, von wo aus der Planungsspaziergang startet. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus 19 Personen zusammen, darunter Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensvertretungen und Bürger*innenschaft sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Herr Hecker, Bürgermeister der Gemeinde Kalletal, begrüßt die Teilnehmenden und stellt die beteiligten Personen vom Zukunftsnetz Mobilität NRW, der Verwaltung sowie des Gutachterbüros vor. Anschließend führt er kurz die Hintergründe zur Bewerbung Kalletals im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2021 aus und verweist auf die im Juni erfolgte Auftaktveranstaltung. Er erläutert, dass auf Grundlage des Konzeptes für die vorgeschlagenen Maßnahmen Fördermittel beantragt werden können.

Im Anschluss daran übergibt er Herrn Rischbieter von der Planersocietät aus Dortmund das Wort, der sich und das Büro zunächst kurz vorstellt. Daran anknüpfend erläutert dieser den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Neben den aktuellen Pandemiebestimmungen und Regelungen weist er auf die Dokumentation der Diskussion hin. Im Folgenden werden die wesentlichen Inhalte der Begehung festgehalten.

Abbildung 52: Route im Ortsteil Hohenhausen



Quelle: Planersocietät

Startpunkt: Rathaus-Parkplatz

Herr Rischbieter erläutert, dass im Rahmen der Anbindung Kalletals an eine Schnellbuslinie nach Detmold und Lemgo die Einrichtung einer Mobilstation, einer Mobilitätsdrehscheibe mit verschiedenen multimodal nutzbaren Verkehrsangeboten, im Ortskern geplant sei. Der Rathaus-Parkplatz würde sich aufgrund seiner Größe und der Nähe zur Haltestelle anbieten, um Kfz-Stellplätze und weitere Angebote wie Radabstellanlagen und ggf. Car-Sharing unterzubringen. Ziel müsse es sein, attraktive und barrierefreie Wegeverbindungen von der Mobilstation zu wichtigen Zielen und Quellen wie beispielsweise der Nahversorgung und Einzelhandel, aber auch infrastrukturelle Einrichtungen wie die Schule oder das Seniorenwohnheim zu schaffen, um die Erreichbarkeit zu erhöhen.

- Es wird angemerkt, dass der Parkplatz tagsüber bereits gut ausgelastet sei und das Parkplatzangebot bei einer Einrichtung als Mobilstation erweitert werden müsse.
- Eine mobilitätseingeschränkte Person im Rollstuhl gibt zu bedenken, dass die Wegeverbindung, die den Parkplatz mit der Herforder Straße auf Höhe des Fußgängerüberwegs verbindet, über keine Bordsteinabsenkungen an den Zugängen verfügt. Sie müsse daher den Umweg über die Parkplatz-Zufahrt nehmen. Zudem sei die Wegeverbindung sehr schmal.
- Der Fußgängerüberweg auf der Herforder Straße wird von den Teilnehmenden positiv hervorgehoben.
- Die Herforder Straße wird von den Teilnehmenden in der Regel im unteren Kreuzungsbereich Rintelner Straße / Am Markt / Lemgoer Straße / Herforder Straße ohne gesicherte Querungsmöglichkeit gequert. Der Fußgängerüberweg werde nur genutzt, wenn man aus der Lohbreite komme.

Anschließend stellt Herr Rischbieter die Bedeutung einer differenzierten Bordhöhe an Querungsanlagen heraus. Das Hochbord bietet mit seiner taktilen Kante Orientierung für Sehbehinderte. Mithilfe eines Nullbords können mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollstuhl oder Rollator vereinfacht queren. Taktile Bodenindikatoren erhöhen noch einmal die Auffindbarkeit für sehingeschränkte Personen und geben einen Hinweis auf die Querungsstelle und -richtung. Er erläutert, dass bei engen räumlichen Verhältnissen häufig auf einen Kompromiss mit einer Bordhöhe von 3 cm zurückgegriffen werde.

Abbildung 53: Parkplatz am Rathaus



Quelle: Planersocietät

Station 1: Lemgoer Straße/B238

Vom Parkplatz am Rathaus verläuft die Begehung über den Fußgängerüberweg in der Herforder Straße, die Lohbreite und die separat geführte Wegeverbindung hin zur Lemgoer Straße.

- Die Teilnehmenden schildern, dass sie in der Regel entlang der Herforder und Lemgoer Straße laufen statt über die Lohbreite. Die Wegeverbindung zwischen Lohbreite und Lemgoer Straße werde im Winter nicht geräumt.

Im Bezug auf die Steigung der Wegeverbindung erklärt Herr Rischbieter, dass es bei einer Steigung in regelmäßigen Abständen eine ebenerdige Zwischenebene oder Sitzgelegenheit geben sollte.

- Die Teilnehmenden bringen ein, dass es in der Nähe der Steigung eine Anlage für betreutes Wohnen gibt.

Herr Rischbieter schlägt vor auf der Hälfte der Wegeverbindung eine Sitzgelegenheit zu installieren und auf der gesamten Länge des Wegs Handläufe zu montieren. An der Bushaltestelle auf Höhe der Apotheke an der Lemgoer Straße spricht er das Thema Barrierefreiheit an Bushaltestellen an.

- Von Teilnehmenden wird bemängelt, dass es im Bereich der Bushaltestelle Ortsmitte keine Querungsanlage gibt. Das Queren gestalte sich daher als schwierig und gefährlich. Wenn man mit dem Schnellbus aus Detmold ankomme, müsse man die Straßenseite wechseln, um in den Bus in einen Kalletaler Ortsteil zu wechseln.
- In der Vergangenheit seien bereits zwei Verkehrszählungen zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen durchgeführt worden, die jedoch zu keinem Erfolg geführt hätten.

Ergänzend erläutert Herr Rischbieter, dass die Einrichtung von Fußgängerüberwegen von drei entscheidenden Kriterien abhängig wäre: Der Geschwindigkeit und dem Kfz- sowie Fußverkehrsaufkommen.

Abbildung 54: Separat geführter Gehweg zwischen Lohbrede und Lemgoer Straße



Quelle: Planersocietät

Station 2: Nahversorger

Im weiteren Verlauf führt die Begehung entlang der Lemgoer Straße bis zum Nahversorger.

- Die meisten kommen mit dem Auto zum Nahversorger, um den Wocheneinkauf zu erledigen.
- Es wird berichtet, dass es Mut und Glück benötigt, um die Lemgoer Straße auf Höhe des Nahversorgers zu Fuß zu queren, da eine gesicherte Querungsanlage fehle.
- Im Bereich des Nahversorgers komme es zu Einschränkungen bei den Sichtachsen während der Anlieferung durch die Lkws.

Herr Rischbieter veranschaulicht die optimale Gehwegbreite von 2,50 m und erläutert den unterschiedlichen Raumbedarf für die Zielgruppen im Fußverkehr.

- Teilnehmende bestätigen, dass es Probleme in Hohenhausen mit zu schmalen Gehwegen gibt.
- In der Lemgoer Straße auf Höhe des Bäckers werde der Gehweg von parkenden Autos zusätzlich verengt. Im weiteren Verlauf ende der Gehweg in einem Trampelpfad. Dieser führt u. a. in Richtung des Freibads. Um das Freibad über sichere Gehwege zu erreichen müsse die Lemgoer Straße mehrmals gequert werden.
- Der Gehweg auf der anderen Seite der Lemgoer Straße sei sehr schmal und verfüge im Bereich Hohenhauser Straße über keine Absenkungen. Das Queren mit einem Rollstuhl oder einem Kinderwagen sei kaum möglich.

- Die Querungshilfe im Kreuzungsbereich Lemgoer Straße / Hohenhauser Straße sei relativ schmal und überfahrbar. Laut Teilnehmenden seien jedoch keine negativen Erfahrungen bekannt.
- Ab der Straße Reisental gebe es in der Hohenhauser Straße nur einen einseitigen schmalen Gehweg.

Abbildung 55: Lemgoer Straße zwischen Nahversorger und Hohenhauser Straße



Quelle: Planersocietät

Station 3: Westerkalle

Von der Lemgoer Straße aus führt die Begehung weiter über die Hohenhauser Straße und durch An Jacobis Hofe bis zur Westerkalle.

- Die Fußgängerbrücke über die Westerkalle sei gesperrt und fehle als wichtige Wegeverbindung.
- Die Aufenthaltsqualität an der Westerkalle im Bereich des Klettersteigs wird von den Teilnehmenden als gut und die Sitzgelegenheiten als ausreichend bewertet. Weitere Spielgeräte werden nicht als notwendig erachtet, da Hohenhausen bereits durch andere Spielplätze gut abgedeckt sei.

Abbildung 56: Gesperrte Brücke über die Westerkalle



Quelle: Planersocietät

Station 4: Hohenhauser Straße

Die Begehung folgt der Hohenhauser Straße vorbei am Seniorenheim bis zur Hohlen Straße. Herr Rischbieter bemängelt das Kopfsteinpflaster hinsichtlich der Barrierefreiheit.

- Insbesondere für die Bewohnenden des sich in unmittelbarer Nähe befindlichen Seniorenheims stelle dies ein Problem dar.
- Positiv festzustellen ist, dass die Lichtsignalanlage im Bereich Hohenhauser Straße / Hohle Straße innerhalb kürzester Zeit zu Fuß Gehenden Grün gibt.

An dieser Stelle erläutert Herr Rischbieter welche Freigabe- und Sperrzeiten an Lichtsignalanlagen für eine fußgängerfreundliche Ampelschaltung notwendig seien und was unter dem Zwei-Sinne-Prinzip zu verstehen ist.

Station 5: Jacobischule

Über die Hohle Straße führt die Route über das Schulgelände bis zur Schulbushaltestelle.

- Am Parkplatz wird eine Kante deutlich, die für mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl nur sehr schwer zu überwinden ist.
- Die Teilnehmenden berichten von starkem Bring- und Holverkehr an den Schulen. Eltern würden u. a. in der Kurve an der Lichtsignalanlage im Bereich Hohenhauser Straße / Hohle Straße und an der Sporthalle halten.

Herr Rischbieter erklärt, dass die Einrichtung von Elternhaltestellen eine Reduzierung der Bring- und Holverkehre direkt vor der Schule erzielen könnte.

- Als mögliche Standorte für Elternhaltestellen werden von den Teilnehmenden die Fläche der Firma Pot und der Parkplatz an der Kirche vorgeschlagen.

- Die Notwendigkeit zur Einrichtung einer Elternhaltestelle wird von den meisten Teilnehmenden nicht gesehen.

Abbildung 57: Bushaltestelle an der Jacobischule



Quelle: Planersocietät

Station 6: Eichentwete

Im Folgenden führt die Begehung über den Weinkamp zur Eichentwete.

- An der Bushaltestelle Weinkamp in der Hohenhauser Straße fehle es an Gehwegabsenkungen. Außerdem sei keine Querungsbeziehung vorhanden.
- Der große Kurvenradius des Weinkamps an der Einmündung zur Hohenhauser Straße erschwere die Sicht und Querung für zu Fuß Gehende.
- Seit Umbau der Hohenhauser Straße parken Autos auf der Straße u. a. im Bereich des Weinkamps. Dadurch werden die Sichtachsen versperrt.

Zur Verbesserung der Querungsbeziehung schlägt Herr Rischbieter die Einrichtung von Gehwegnasen vor und veranschaulicht dies mit Sprühkreide auf der Fahrbahn.

Abbildung 58: Herr Rischbieter zeichnet mit Kreide eine Gehwegnase



Quelle: Planersocietät

Station 7: Marktplatz

Entgegen der geplanten Route und auf Wunsch der Teilnehmenden führt die Begehung von der Eichentwete über Am Alten Hofe, An der Kalle und Schmiedeberg hin zum Bereich Rintelner Straße / Diekbrede / Schmiedeberg. Anschließend verläuft die Begehung zurück über die Straße Schmiedeberg und über An der Kalle hin zum Marktplatz. In der Eichentwete teilt Herr Rischbieter Sehbrillen, welche unterschiedliche Seheinschränkungen simulieren, und einen Langstock an die Teilnehmenden aus, um sie für die Bedürfnisse von Personen mit Seheinschränkungen zu sensibilisieren.

- Durch die temporäre Seheinschränkung konnten die Teilnehmenden die Notwendigkeit von Kontrasten und Oberflächenbeschaffenheiten selbst wahrnehmen.
- Die Teilnehmenden berichten, dass während der Bauarbeiten an der Hohenhauser Straße viel Ausweichverkehr durch An der Kalle und Am alten Hofe gefahren ist. Auch nach Bauende werde diese Verbindung als Schleichweg genutzt. Dieser Bereich stelle zudem eine wichtige Wegeverbindung für den Schülerverkehr dar.

Herr Rischbieter schlägt vor einen verkehrsberuhigten Bereich einzurichten oder eine bauliche Lösung mit z. B. Pollern zu prüfen.

- Die Teilnehmenden bezweifeln, dass die Tempobeschränkung ohne ständige Kontrolle eingehalten wird.

- Die Beleuchtung in diesem Bereich wird als ausreichend von den Teilnehmenden bewertet.
- Auf Höhe des Spielpalasts fehlt eine Querung insbesondere für den Kinderverkehr.
- Der Bereich Diekbrede / Schmiedeberg / Rintelner Straße sei aufgrund der zahlreichen Einmündungen und fehlender Gehwege sehr unübersichtlich. Es bereits mehrere Unfälle in diesem Bereich gegeben.
- In unmittelbarer Nähe finde sich zudem die Bushaltestelle Diekmann zu der nur ein sehr schmaler Gehweg führe.
- Der Marktplatz werde gelegentlich für Veranstaltungen als Parkplatz genutzt.
- Die Teilnehmenden berichten, dass es früher ein Café gegenüber dem Seniorenheim gab. Sie wünschen sich ein Café im Gebäude am Marktplatz mit Sitzplätzen am Bach.
- Busse fahren durch die schmale Straße Am Markt.
- Die Einbahnstraßenregelung Am Markt werde nicht eingehalten.
- An der Kreuzung mit der Lemgoer Straße, der Herforder Straße und der Rintelner Straße gebe es in der Straße Am Markt nur eine Treppe und keinen Gehweg. Personen mit einem Kinderwagen oder Rollstuhl müssten entgegen der Fahrrichtung die Straße nutzen. Zudem sei das Queren im Kreuzungsbereich schwer und es käme häufig im Schülerverkehr zu Konflikten. Die Teilnehmenden wünschen sich eine Vollsignalisierung der Kreuzung.

Abbildung 59: Teilnehmende mit Brillen und Langstock



Quelle: Planersocietät

Weitere Anmerkungen

- Das Denkmal in der Nähe des Ententeichs sei aufgrund von Umlaufsperrern nicht von Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen erreichbar.
- In der 30er-Zone Steinerkamp seien die Bürgersteige befahrbar, um dem Gegenverkehr auszuweichen. Allerdings werde das vom Kfz-Verkehr missbraucht und die Gehwege durchgängig genutzt. Es wird vorgeschlagen, Blumenkübel oder Poller aufzustellen.
- Es wird angemerkt, dass im Bereich der Straße Trotzenburg keine Querungsanlage über die Rintelner Straße existiere. Die Strecke des offiziellen Schulwegs sei rund doppelt so lang.

Verabschiedung

Herr Rischbieter bedankt sich für die Teilnahme und die aktive Beteiligung. Er verweist auf die zweite Begehung am 26.08.2021 in Langenholzhausen sowie die Abschlussveranstaltung und lädt die Anwesenden dazu herzlich ein.

6.3 Protokoll 2. Begehung 26.08.2021

Ort: Kalletal, Langenholzhausen

Datum: 26.08.2021

Uhrzeit: 18:00-20:15 Uhr

Anwesende: 18 Personen

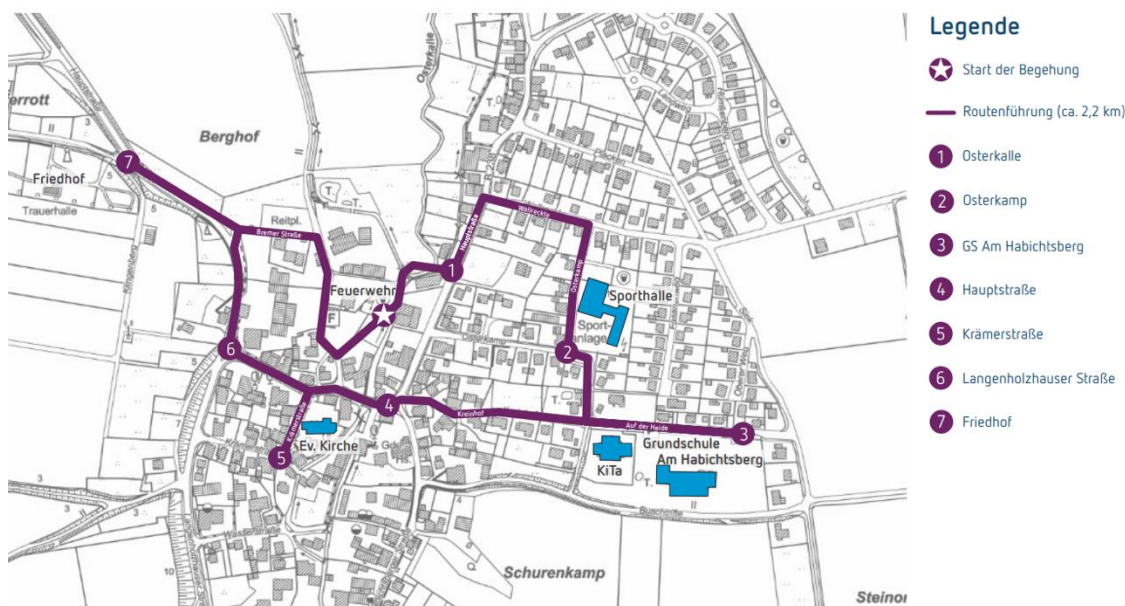
Begrüßung

Die zweite Begehung des Fußverkehrs-Check NRW 2021 beginnt am Donnerstag, den 26. August 2021 um 18:00 Uhr an der Bushaltestelle Langenholzhausen Mitte in Kalletal. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus 18 Personen zusammen, darunter Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, Politik, Interessensvertretungen und Bürger*innenschaft sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Herr Hecker, Bürgermeister der Gemeinde Kalletal, begrüßt die anwesenden Personen und erläutert die Hintergründe zur Bewerbung Kalletals zu den Fußverkehrs-Checks 2021. Er führt aus, dass Langenholzhausen zukünftig über eine Schnellbuslinie angebunden und die Bushaltestelle als Mobilstation ausgebaut werden solle. Ziel müsse es sein, wichtige Wegeverbindungen von der Haltestelle in der Ortsmitte attraktiv, barrierefrei und durchgängig zu gestalten.

Anschließend erläutert Herr Rischbieter nach einer kurzen Vorstellung die Routenführung für die heutige Begehung. Zudem weist er darauf hin, dass nicht nur die exemplarischen Stationen entlang der Route dokumentiert werden, sondern auch weitere problematische Stellen im Ortsteil, die die Teilnehmenden im Anschluss der Begehung mitteilen können.

Abbildung 60: Route im Ortsteil Langenholzhausen



Quelle: Planersocietät

Start: Haltestelle Langenholzhausen Mitte

Am Startpunkt der Begehung hebt Herr Rischbieter die barrierefreie Gestaltung der Bushaltestelle positiv hervor. Mobilitätseingeschränkten Personen werde der Einstieg durch das Busbord deutlich erleichtert. Auch die taktilen Elemente seien vorbildlich. Eine leichte Einschränkung ergebe sich bei der Zuwegung. Diese sei zwar barrierefrei gestaltet, führe jedoch aufgrund ihrer Lage Richtung Feuerwehrgerätehaus mit dem Busverkehr zu Nutzungskonflikten.

- Teilnehmende merken an, dass mobilitätseingeschränkte Personen hinter den Bussen vorbeilaufen müssten. Eine zusätzliche Rampe zur Bremer Straße hin wäre wünschenswert.

Herr Hecker erläutert, dass es sich hierbei um einen geförderten Umbau handelt. Die Bushaltestelle sei vom beauftragten Fachbüro in Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden nach den allgemeinen anerkannten Regeln der Technik geplant und durch den Fördermittelgeber genehmigt worden. Nachträgliche Ausführungsänderungen würden Rückzahlungsansprüche seitens des Fördermittelgebers auslösen können.

Station 1: Osterkalle

Die Route führt weiter durch die Grünverbindung an der Osterkalle zur Hauptstraße.

- Die Wegeverbindung zum Friedhof am Spielplatz vorbei, wird aufgrund ihrer unebenen Oberfläche und dem starken Bewuchs an den Seiten bemängelt.
- Der Weg an der Osterkalle entlang sei eine wichtige Verbindung zur Hauptstraße und werde sowohl von Schüler*innen als auch Senior*innen gerne genutzt.
- Die wassergebundene Oberfläche sei erst neu hergestellt worden und wird von den Teilnehmenden positiv wahrgenommen.

Herr Rischbieter erläutert, dass Sitz- und Armlehnen sowie eine gute Zuwegung bei Sitzgelegenheiten wichtig für mobilitätseingeschränkte Personen seien und so zu einer barrierefreien Gestaltung beitragen würden.

- Das Angebot an Sitzmöglichkeiten an der Osterkalle sei sehr gut. Ein Angebot von Bänken mit Armlehnen sei wünschenswert.

Abbildung 61: Fußwegeverbindung Richtung Friedhof



Quelle: Planersocietät

An der Hauptstraße weist Herr Rischbieter auf die relative große Fahrbahnbreite der ehemaligen Bundesstraße hin.

- Die Teilnehmenden merken an, dass eine Querungsanlage an dieser Stelle fehle. Die Querungsstelle werde vor allem vom Schülerverkehr als Gefahrenstelle wahrgenommen.
- Es gebe nur einen einseitigen Gehweg auf der gegenüberliegenden Seite, weshalb der Querungsbedarf notwendig sei.
- Der Kfz-Verkehr fahre häufig mit überhöhter Geschwindigkeit.

Der Mitarbeiter des Gutachterbüros schlägt die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs in Kombination mit einer Gehwegnase, einem vorgezogenen Gehweg, vor und zeichnet diese zur Veranschaulichung mit Sprühkreide auf der Fahrbahn ein. Der zu Fuß Gehende erhalte Vorrang beim Queren und durch die Gehwegnase werde der Querungsweg kürzer und die Sicht besser.

- Die Kombination einer Gehwegnase mit einem Fußgängerüberweg wird von den Interessierten begrüßt.
- Wichtig wäre zudem eine Absenkung des Gehwegs auf der gegenüberliegenden Seite an der Querungsstelle.
- Zur Verkehrsberuhigung habe es schon mehrere Ideen gegeben, wie bspw. ein „Baumtor“. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wären hier wünschenswert, ein generelles Tempolimit von 30 km/h wird von allen Teilnehmenden befürwortet.

Abbildung 62: Querungsstelle an der Hauptstraße



Quelle: Planersocietät

Station 2: Wallrechte/Osterkamp

Die Route verläuft weiter über die Hauptstraße zur Wallrechte.

- Auf dem Weg merken die Teilnehmenden auf die schlechte Einsehbarkeit am Kreuzungsbereich der Hauptstraße und Wallrechte hin. Aus der Wallrechte könne der Kfz-Verkehr auf der Hauptstraße in beide Richtungen kaum gesehen werden, zudem hätten die Fahrzeuge aus der Wallrechte oft eine erhöhte Geschwindigkeit im Kreuzungsbereich. Auch die zu Fuß Gehenden könnten hier schlecht gesehen werden.
- Des Weiteren merken die Teilnehmenden an, dass es auch an dieser Stelle wünschenswert wäre die Haltestelle Greue barrierefrei auszubauen, eine Verlagerung wäre notwendig. Aktuell sei der Wartebereich auf dem Gehweg sehr schmal.

Herr Rischbieter zeigt die Möglichkeit auf, eine Gehwegüberfahrt herzustellen, so dass der Fußverkehr an dieser Stelle bevorrechtigt ist.

- Die Teilnehmenden bemängeln die überhöhten Geschwindigkeiten.
- Zum Teil fehlten Gehwege, so dass man als zu Fuß Gehender die Fahrbahn nutzen muss.
- Durch den fehlenden Gehweg und den ruhenden und fließenden Verkehr komme es zu Nutzungskonflikten mit dem Fußverkehr.
- Es wird der Vorschlag geäußert, die Straßen Wallrechte, Osterkamp, An der Heide und Kreinhof als Einbahnstraße auszuweisen.

Abbildung 63: Begehung über die Wallreckte



Quelle: Planersocietät

Herr Rischbieter veranschaulicht mithilfe von Abbildungen die optimale Gehwegbreite von mindestens 2,50 m, die eine Begegnung im Fußverkehr möglich macht, und erläutert den unterschiedlichen Raumbedarf der Zielgruppen zu Fuß Gehender.

Station 3: Grundschule

Über den Osterkamp verläuft der Planungsspaziergang zur Grundschule An der Heide.

- Die Querung auf dem Schulweg am Kreinhof / An der Heide wird positiv wahrgenommen. Jedoch sei diese zum Teil schlecht einsehbar aufgrund des Bewuchses.
- Hinweisschilder auf der Straße werden sich auch im vorgezogenen Bereich gewünscht, so dass diese rechtzeitig gesehen werden können.
- Es wird der Vorschlag geäußert, reflektierende Elemente vor der Querung anzubringen.
- Eine Beleuchtung entlang des Weges existiere zwar, jedoch reiche das Licht aufgrund der Bäume und Hecke nicht zur vollständigen Ausleuchtung des Gehweges aus. Vor allem in den dunklen Jahreszeiten sei eine gute Beleuchtung für die Schüler*innen wichtig.

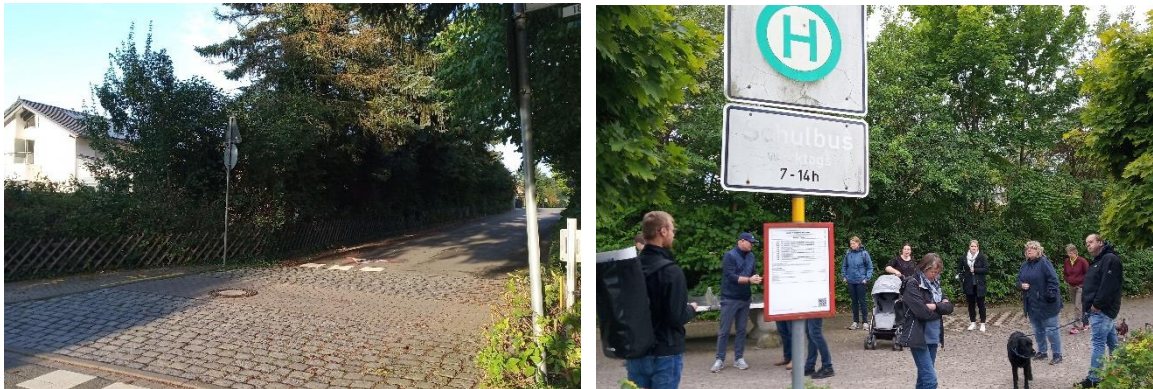
An der Schule werden die Hol- und Bringverkehre zu den Schulzeiten diskutiert.

- Es gebe zwar viel Hol- und Bringverkehr in der morgendlichen Spitze, jedoch funktioniere dieverkehrliche Abwicklung gut, wird von den Teilnehmenden berichtet.
- Auch die Situation an der Bushaltestelle wird positiv wahrgenommen. Lehrkräfte würden an der Haltestelle unterstützend vor Ort sein.
- Es wird vorgeschlagen, eine Einbahnstraße wie auch schon für den Busverkehr einzurichten.

Jedoch müssten die Anwohnenden mit ins Boot geholt werden.

- Die Einrichtung einer Elternhaltestelle wird als nicht notwendig angesehen. Die Akzeptanz bei den Eltern sei vermutlich zu gering.
- Die Hauptproblematik in Langenholzhausen wird auf der Hauptstraße auf Grund von fehlenden Querungsmöglichkeiten gesehen. Besonders bei schutzbedürftigen Personen wie Kindern und älteren Menschen werde hier erhöhtes Gefahrenpotenzial gesehen.

Abbildung 64: Schulweg am Kreinhof / An der Heide



Quelle: Planersocietät

Station 4: Hauptstraße

Von der Grundschule führt die Route über den Kreinhof zur Hauptstraße. An dieser Stelle wird vor allem die Querungssituation bemängelt.

- Der Gehweg auf der gegenüberliegenden Seite sei in einem schlechten Zustand.
- Auch zur Querung der Habichtsberger Straße werden sich Absenkungen gewünscht.
- Besonders mangelhaft wird die Querung der Straße An der Mühle zur Brücke gesehen. Hier sei die Bordsteinkante besonders hoch. Menschen mit Rollatoren oder Kinderwagen falle das Queren hier sehr schwer.
- Auch die Querung zur Bremer Straße wird als besonders wichtig von den Teilnehmenden angesehen. An dieser Stelle sei die Fahrbahn sehr breit, der Querungsweg lang. Zudem sei die Sicht aufgrund des kurvigen Verlaufs schlecht. An dieser Stelle wird eine Querungsanlage vorgeschlagen.

Herr Rischbieter erläutert, dass für die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs die Einsehbarkeit und Sichtbarkeit gegeben sein müssen. Diese seien abhängig von der vorgeschriebenen Geschwindigkeit. Alternativ schlägt er einen Mittelstreifen oder eine Querungshilfe vor, die für den Busverkehr im Bereich der Bremer Straße überfahrbar sein sollten. Zur Reduzierung der Geschwindigkeit empfiehlt er die Änderung der Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt Hauptstraße / Langenholzhauser Straße.

Abbildung 65: Fehlende Absenkung an der Straße An der Mühle



Quelle: Planersocietät

Station 5: Krämer Straße

Von der Hauptstraße verläuft die Begehung an der Kirche vorbei in die Krämer Straße bis zum Dorfbäcker.

- Die Teilnehmenden berichten, dass dies eine beliebte Wegeverbindung darstelle.
- Der Straßenbelag werde als verkehrsberuhigend und in seiner Gestaltung sehr positiv wahrgenommen (ggf. auch für Wallrechte wünschenswert).

Station 6: Langenholzhauser Straße

An der Langenholzhauser Straße wird über die Querungssituation diskutiert.

- Die Querungshilfe erfülle keinen Querungszweck, da der Gehweg im weiteren Verlauf endet und nicht genutzt werde. Ein Ausbau sei daher nicht notwendig.

- Ein Gehweg entlang der klassifizierten Straße sei im weiteren Verlauf nicht vorhanden, aber wünschenswert. Die direkte Wegeführung setze die Benutzung der Fahrbahn voraus. Häufig werde alternativ der Weg über die Bremer Straße genutzt.

Abbildung 66: Fehlende Gehwege an der Hauptstraße



Quelle: Planersocietät

Station 7: Friedhof

Auf Wunsch der Teilnehmenden wird die Route entlang der Hauptstraße auf der Fahrbahn in Richtung Friedhof fortgesetzt.

- Auch im weiteren Verlauf führt der direkte Weg über einen unbefestigten Grünstreifen, der für mobilitätseingeschränkte Personen nur sehr schwer passierbar sei. Die Frage, ob es sich dabei um eine öffentliche Fläche oder Privateigentum handelt, kann vor Ort nicht geklärt werden. Nachtrag aus der Verwaltung: Nur das erste kurze Stück ist in Gemeindeeigentum, der weitere Verlauf bis zur Querung der Hauptstraße befindet sich in Privatbesitz.
- Der Weg ab der Bremer Straße zum Friedhof sei ebenfalls unbefestigt und gleiche eher einem Trampelpfad. Eine durchgängige Wegeverbindung sei nicht gegeben, werde sich jedoch ausdrücklich gewünscht.
- Von den Teilnehmenden wird eine Querung auf Höhe des Friedhofs angeregt.

Abbildung 67: Wegeverbindung zum Friedhof



Quelle: Planersocietät

Weitere Hinweise

In der Abschlussdiskussion weisen die Teilnehmenden auf weitere Problemstellen hin, an denen besonderer Handlungsbedarf bestehe.

- Kreuzung Hauptstraße / Bruchstraße / Kirchbergstraße: Hier herrsche erhöhter Querungsbedarf, da der Querungsweg sehr lang sei, viel Verkehr stattfinde und auch häufig mit erhöhter Geschwindigkeit gefahren werde. Eine Querungsanlage und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wären wünschenswert.
- Die Verbindung von der Langenholzhauser Straße zur Habichtsberger Straße über die Wasserstraße (über Brücke der Osterkalle) sei aktuell in schlechtem Zustand: mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit, eng und viel Pflanzenbewuchs. Für mobilitätseingeschränkte Personen, besonders für Menschen mit Rollatoren sei der Weg kaum zu benutzen. Eine Erneuerung des Weges sei gewünscht.

Verabschiedung und Ausblick

Herr Rischbieter bedankt sich für die rege Teilnahme und die aktive Beteiligung. Er kündigt den Abschluss-Workshop in Kalletal am 05.10.2021 an und lädt dazu herzlich ein. Herr Rischbieter erläutert, dass bis dahin Maßnahmen entwickelt werden, welche auf dem Abschluss-Workshop vorgestellt und gemeinsam mit der Bürgerschaft diskutiert werden sollen.

6.4 Protokoll Abschluss-Workshop 05.10.2021

Ort: Mensa der Jacobischule, Am Weinkamp 13
Datum: 05.10.2021
Uhrzeit: 18:00 – 20:00 Uhr
Anwesende: 21 Personen

Der Abschluss-Workshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2021 in der Gemeinde Kalletal findet am 05.10.2021 um 18:00 Uhr in der Mensa der Jacobischule in Kalletal statt. Die Gruppe setzt sich aus ca. 21 Personen zusammen: Interessierte Bürgerinnen und Bürger, Mitglieder des Gemeinderats und der Stadtverwaltung, der Presse sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Begrüßung durch Herrn Hecker (Bürgermeister der Gemeinde Kalletal)

Herr Hecker begrüßt die anwesenden Personen und lobt rückblickend die Beteiligung bei den Begehungen in Kalletal. Er dankt der Verwaltung und der Politik sowie allen weiteren Teilnehmenden für ihr Mitwirken sowie die gute Zusammenarbeit. Er wertet das Projekt als erfolgreich, welches auch bei ihm das Interesse an der Fußverkehrsförderung nachhaltig gestärkt hat. Es gelte nun die Ideen zu konkreten Maßnahmen zu entwickeln und anschließend umzusetzen.

Begrüßung durch Frau Waldeyer (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Frau Waldeyer heißt die Teilnehmenden ebenfalls willkommen. Sie erläutert zunächst die Ziele, die Bewerbungsphase sowie den Prozess der Fußverkehrs-Checks in der Gemeinde Kalletal. Die Fußverkehrs-Checks NRW 2021 dienen unter anderem zur Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung des Themas *Fußverkehr*. Besonders durch die Folgen der Covid-19-Pandemie sei der hohe Stellenwert des Zu Fuß Gehens in der Gesellschaft deutlich geworden. Anschließend gibt Frau Waldeyer einen kurzen Rückblick auf die Begehungen und die jeweiligen thematischen Schwerpunkte in Hohenhausen und Langenholzhausen.

Maßnahmenvorstellung durch Herrn Rischbieter (Planersocietät)

Herr Rischbieter erläutert zunächst anhand einer Grafik verschiedene Aspekte der Fußverkehrsförderung und welche Aspekte eine fußgängerfreundliche Kommune ausmachen. Weiter betont er die wesentlichen Handlungsfelder, welche im Rahmen der Fußverkehrs-Checks NRW 2021 in der Gemeinde Kalletal thematisiert worden sind. Die übergeordneten Themen bilden folgende Handlungsfelder: *Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Schulwegeplanung*.

Daran anknüpfend erläutert Herr Rischbieter die Handlungsfelder der beiden Routen, die Maßnahmenvorschläge, die zur Verbesserung der aktuellen Situation des Fußverkehrs in der Gemeinde Kalletal dienen sollen, sowie positive Beispiele aus anderen Kommunen. Im Anschluss verdeutlicht Herr Rischbieter, dass die Umsetzung der einzelnen Maßnahmenempfehlungen nur sukzessive sowie priorisiert erfolgen kann und von weiteren Faktoren, wie zum Beispiel finanziellen und personellen Kapazitäten, abhängig ist. Im weiteren Verlauf leitet Herr Rischbieter über zur Diskussion mit den Teilnehmenden und regt mit Hilfe von Fragen den Austausch an.

Quelle: Planersocietät

Abbildung 68: Vorstellung der Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge



Quelle: Planersocietät

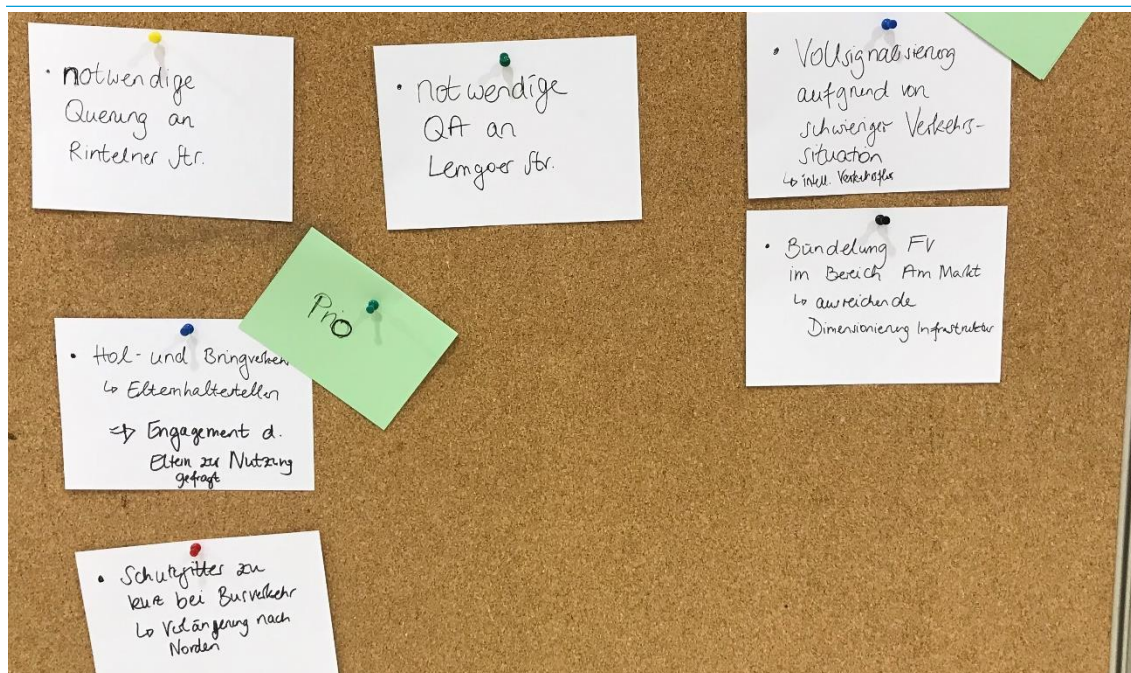
Diskussion

Herr Rischbieter leitet in die Diskussion der vorgestellten Maßnahmen ein und ordnet die einzelnen Anmerkungen den jeweiligen Handlungsfeldern *Barrierefreiheit*, *Querungen*, *Verkehrssicherheit*, *Aufenthaltsqualität* und *Schulwegeplanung* zu. Ergänzend fragt er die Priorität bei der Umsetzung der Handlungsempfehlungen ab.

Die Diskussion wird beginnend zu Hohenhausen und nachfolgend zu Langenholzhausen geführt.

Anmerkungen – Hohenhausen:

Abbildung 69: Anmerkungen der Teilnehmenden zu den Maßnahmenvorschlägen für Hohenhausen



Quelle: Planersocietät

Zu Beginn merkt die teilnehmende Bürgerschaft übereinstimmend an, dass im nördlichen Bereich der Rintelner Straße sowie im südlichen Bereich der Lemgoer Straße in Hohenhausen geprüft werden sollte, ob die Möglichkeit der Installation einer Querungsanlage in Form eines Fußgängerüberwegs bestehe. Im gesamten Bereich der Bundesstraße existiere aufgrund der Nähe zum Schulzentrum sowie zu Geschäften des täglichen Bedarfs ein hoher Querungsbedarf. Aufgrund der hohen Fußgängerfrequenz und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs sei das Queren für den Fußverkehr nur sehr schwer möglich.

Es wird sich zudem am Knotenpunkt Lemgoer Straße / Herforder Straße priorisiert für eine Vollsignalisierung ausgesprochen. Gerade für Schulkinder und mobilitätseingeschränkte Personen bestehe hinsichtlich der Schutzbedürftigkeit und Verkehrssicherheit die Notwendigkeit einer sicheren Querung.

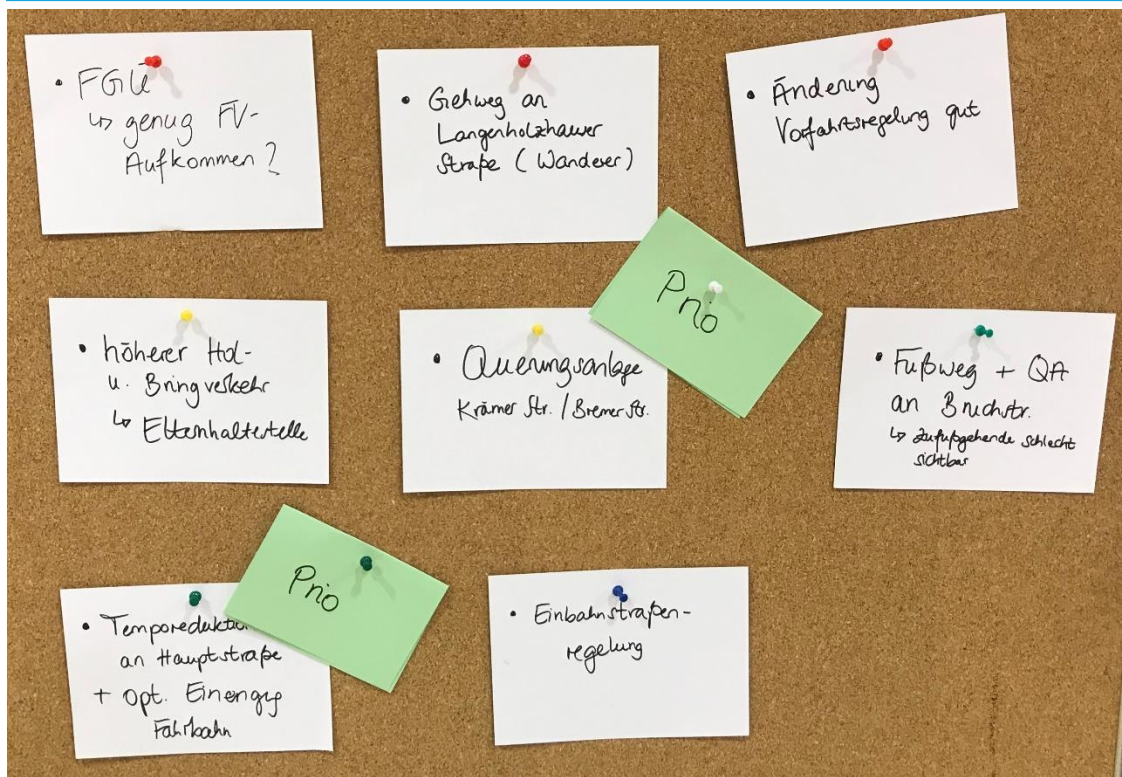
Darüber hinaus wird der Wunsch geäußert, dass die Zufahrt zum *Am Markt* von der Bundesstraße für den Kfz-Verkehr (mit Ausnahme Busverkehr) gesperrt werde, um den Bereich zu verkehrsberuhigen und Konflikte mit dem Fußverkehr zu reduzieren.

Weiter wird von den Teilnehmenden als sinnvoll erachtet, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der Bundesstraße für den Kfz-Verkehr anzuordnen. Dies sei jedoch von Straßen.NRW zu prüfen und als notwendig einzustufen, erläutert Herr Rischbieter. Des Weiteren wird angemerkt, dass die Gehwege am EDEKA-Markt sehr schmal seien. Hier sollte gegebenenfalls geprüft werden, ob eine Verbreiterung möglich sei, da gerade ältere Menschen oder mobilitätseingeschränkte Personen kaum Raum zur Begegnung hätten. Weiter empfinden die Teilnehmenden, dass im Bereich der Bäckerei Mühlenbernd die Verkehrssituation entschärft werden sollte. Der Kfz-Verkehr parke teilweise auf den Gehwegen, welche ebenfalls zu schmal für den Fußverkehr seien.

Des Weiteren wird die Etablierung von sogenannten Elternhaltestellen als priorisierte Maßnahme angesehen. Viele Schulkinder seien im Besitz eines Bustickets, würden jedoch trotzdem gehäuft von ihren Eltern zur Schule gebracht sowie abgeholt werden. Dies führe besonders in den Morgen- sowie Nachmittagsstunden zu einem hohen Pkw-Aufkommen und steigere die Gefahr für den Fußverkehr. Die Elternhaltestellen sollten gemeinsam mit der Anwohnerschaft, dem Lehrpersonal sowie den Kindern mit ihren Eltern konzipiert werden. Besonders das elterliche Engagement sei unerlässlich für die Umsetzung und Annahme dieser Maßnahme. Frau Waldeyer (Zukunftsnetz Mobilität NRW) merkt an, dass das Zukunftsnetz im Themenfeld des schulischen Mobilitätsmanagements viele Angebote für Kommunen hat. Abschließend wird geäußert, dass auch die Schutzgitter an den Bushaltestellen der Schulen zu kurz seien. Die Gitterführung sollte nach Norden hin verlängert fortgeführt werden, um die besonders hohe Gefahr von Verkehrsunfällen an Schulen zu reduzieren.

Anmerkungen – Langenholzhausen:

Abbildung 70: Anmerkungen der Teilnehmenden zu den Maßnahmevorschlägen für Langenholzhausen



Quelle: Planersocietät

Zunächst verweisen die Teilnehmenden auf den hohen Querungsbedarf von Schulkindern an der Bundesstraße und merken an, dass die Installation eines Fußgängerüberwegs für mehr Sicherheit im Fußverkehr, insbesondere für Kinder, beitragen könnte. Herr Rischbieter gibt hier zu bedenken, dass die Anforderungen zur Einrichtung eines Fußgängerüberwegs in diesem Bereich sehr hoch seien und auch das Fußverkehrsaufkommen ein entscheidender Faktor sei.

Im Nachfolgenden wird angemerkt, dass der Gehweg im Bereich der Langenholzhauser Straße sehr schmal sei. Am Wochenende nutzten viele Motorradfahrende diese Strecke. Wandernde würden an der Stelle queren. Dadurch entstehe für den Fußverkehr ein hohes Gefahrenpotenzial. Eine Wegweisung für die Wanderer sowie eine Hinweisung auf den Wanderweg für die Motorradfahrenden könnten das Gefahrenpotenzial reduzieren.

Wie in Hohenhausen bestehe auch in Langenholzhausen an der ansässigen Grundschule ein hohes Verkehrsaufkommen aufgrund des elterlichen Hol- und Bringverkehrs. Hier wird ebenso die Überlegung geäußert, in Zusammenarbeit mit der Anwohnerschaft, dem Lehrpersonal und den Kindern sowie deren Eltern einen Standort für Elternhaltestellen zu erarbeiten.

Anschließend wird übereinstimmend angemerkt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung sowie optional die Einengung im Bereich der Hauptstraße notwendig sei. Durch diese Maßnahmen könnte die Aufmerksamkeit und Achtsamkeit des Kfz-Verkehrs erhöht werden und sollte bei der Maßnahmenumsetzung priorisiert betrachtet werden. Weiter wird vorgeschlagen, dass die Geschwindigkeit auf der Hauptstraße auf gesamter Strecke auf 30 km/h begrenzt wird. Die Straßenführung verleite im Allgemeinen den Kfz-Verkehr meist zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Eine Einbahnstraßenregelung für bestimmte Straßen in Langenholzhausen sei eine weitere Maßnahme, um das hohe Verkehrsaufkommen zu den Schulzeiten zu entzerren.

Abschließend vermerken die Teilnehmenden, dass im Querungsbereich der Krämerstraße und der Bremer Straße ebenfalls eine Querungsanlage etabliert werden sollte. Diese Maßnahme habe eine hohe Priorität für die Teilnehmerschaft. Auch im Bereich der Bruchstraße bestehe der Wunsch einen Gehweg sowie eine Querungsanlage zu realisieren.

Ausblick und Verabschiedung

Herr Hecker bedankt sich bei Frau Waldeyer sowie Herrn Rischbieter für die gute Zusammenarbeit und erarbeiteten Maßnahmen. Herr Hecker betont, dass die Umsetzung der Maßnahmen von den Kosten, erforderlichen Fördermitteln und dem Planungs- und Umsetzungsaufwand anhängt. Er bekräftigt, dass Kalletal die Fußverkehrsförderung mit den Fußverkehrs-Check als Initialzündung systematisch angehen werde und bedankt sich für die rege Teilnahme der Anwesenden. Herr Rischbieter informiert, dass der Abschlussbericht Anfang 2022 vorliegen wird. Anschließend erläutert Frau Waldeyer, dass das Zukunftsnetz Mobilität NRW über die Konzepterstellung hinaus beratend und mit weiteren Angeboten, wie z.B. zum Thema schulisches Mobilitätsmanagement, der Gemeinde Kalletal zur Seite stehen werde. Frau Waldeyer und Herr Rischbieter bedanken sich ebenfalls für die konstruktive Diskussion und verabschieden die Teilnehmenden.

7 Quellenverzeichnis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kreis Lippe (2020): Nachhaltigkeitsbericht 2020 des Kreises Lippe. Indikatoren gestützte Bestandsaufnahme auf Grundlage des Zukunftskonzeptes Lippe 2025. Detmold, 2020.

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

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

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

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

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

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