



Endbericht

**Fußverkehrs-Checks NRW 2022**

**Gemeinde Rommerskirchen**

Ministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



## Impressum

### Auftraggeber

Zukunftsnetz Mobilität NRW  
Geschäftsstelle  
Glockengasse 37-39  
50667 Köln  
[www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de)

Ansprechpartner Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr:  
Ulrich Hornig  
Telefon: 0209/ 1584-171  
E-Mail: [hornig@vrr.de](mailto:hornig@vrr.de)

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr  
Nordrhein-Westfalen.

### Auftragnehmer

#### Planersocietät

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

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

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

### Bearbeitung

Lara Wohland  
Hannes van der Heyden

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

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
<b>1 Einleitung</b>	<b>6</b>
<b>2 Analyse</b>	<b>8</b>
<b>3 Handlungsfelder</b>	<b>11</b>
3.1 Barrierefreiheit (A)	11
3.2 Verkehrssicherheit (B)	20
3.3 Sicherheit für Kinder (C)	27
3.4 Aufenthaltsqualität (D)	31
3.5 Maßnahmenübersicht	38
<b>4 Verstetigung</b>	<b>40</b>
4.1 Umsetzungshorizont	40
4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung	42
4.3 Das Zukunftsnetz Mobilität NRW – Unterstützung für Kommunen	43
<b>5 Fazit</b>	<b>45</b>
<b>6 Dokumentation</b>	<b>47</b>
6.1 Protokoll der Auftaktveranstaltung am 23.08.2022	47
6.2 Protokoll der 1. Begehung am 08.08.2022	50
6.3 Protokoll der 2. Begehung am 09.08.2022	60
6.4 Protokoll der Abschlussveranstaltung am 12.09.2022	67
Quellenverzeichnis	73

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2022.....	7
Abb. 2: Erreichbarkeitsdarstellung im Ortskern Rommerskirchens.....	8
Abb. 3: Erreichbarkeitsdarstellung im Ortskern Hoeningen.....	9
Abb. 4: Modellkasten Gehwegbreiten.....	12
Abb. 5: Seitenräume mit unterschiedlichen Oberflächenbelag: Kastanienallee (links) & Gillbachstraße (rechts).....	13
Abb. 6: Engstellen auf der Hoeninger Straße (links) und Im Kamp (rechts) in Widdeshoven.....	13
Abb. 7: Beispiel Einengung der Fahrbahn zu Gunsten eines breiteren Gehweges (links), Skizze einer Separation durch Markierung auf der Kastanienallee (rechts).....	14
Abb. 8: Skizze Gehwegeinrichtung.....	15
Abb. 9: Beispiel von Differenzierter Bordhöhe mit Nullabsenkung und 6 cm Bord.....	16
Abb. 10: Beispiel einer Einmündung mit differenzierten Bordhöhen.....	17
Abb. 11: Stufen zum Vorplatz des Rathauses mit hohem Bord (links), Rampe mit hoher Kante (rechts).....	18
Abb. 12: Beispiel einer Rampe mit beidseitigem Handlauf und ebener Oberfläche (links), Treppe mit kontrastreichen Stufen und beidseitig erreichbaren Handläufen (rechts).....	19
Abb. 13: Beispiele für vorgezogene Seitenräume durch Markierung (links), baulich (rechts).....	21
Abb. 14: Kreuzung Kastanienallee/Mittelstraße (links); Skizze: vorgezogener Seitenraum in Gelb (rechts).....	22
Abb. 15: Beispiel farbige Markierung einer Mittelinsel (links); farbiger Bereich und Piktogramm (rechts).....	23
Abb. 16: Einbauten zur Entschleunigung des motorisierten Verkehrs (links); Beispiel Dialogdisplay (rechts).....	24
Abb. 17: Aktuelle Situation Am Kamp (links); Beispiel einer Gehwegnase (rechts).....	25
Abb. 18: Aktionstag mit Simulationsanzug (links); Sperren einer Wohnstraße für Kinder (rechts).....	26
Abb. 19: Entstehung und Entgegenwirken von Hol- und Bringverkehr.....	27
Abb. 20: Beispiel eines Schulwegeplans aus Unna (links); Beispiel Elternhaltstellenschild (rechts).....	29
Abb. 21: Beispiel eines Schulwegeplans aus Königsborn (links), mögliches Elternhaltstellenschild (rechts).....	29
Abb. 22: Aktuelle Situation auf dem Nettzheimer Weg (links); Mögliche farbige Markierung (rechts).....	30
Abb. 23: Mehrgenerationen Bank (links); Sitzelemente mit Sonnensegel (rechts).....	32
Abb. 24: Platz vor dem Rathaus ohne Sitzmöglichkeiten (links); Grünfläche als Barriere am Gillbach (rechts).....	33
Abb. 25: Beispiel für ein kleines Spielgerät (links); Balancier- und gleichzeitig Sitzmöglichkeit (rechts).....	34
Abb. 26: Versiegelte Fläche in Widdeshoven (links); Beispiel Blumenbeet zur Attraktivitätssteigerung (rechts).....	34
Abb. 27: Einfahrt Zur Mühle an der Kastanienschule.....	35
Abb. 28: Impulsskizze zur Umgestaltung des Bereichs der Einmündung Im Kamp (Kastanienschule).....	36
Abb. 29: Ausstattungselemente eines FGÜ.....	37
Abb. 30: Verortung der darstellbaren Maßnahmenvorschläge in Eckum.....	38
Abb. 31: Verortung der darstellbaren Maßnahmenvorschläge in Hoeningen und Widdeshoven.....	39
Abb. 32: Fußverkehrsförderung.....	45
Abb. 33: Zufahrt der Kindertagesstätte „Kleine Strolche“.....	61

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen.....	41
--	----



## Abkürzungsverzeichnis

CAP	Center am Park
FGÜ	Fußgängerüberweg
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NWSTGB	Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UBA	Umweltbundesamt
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

# 1 Einleitung

## Fußverkehrs-Checks zum Auftakt der systematischen Fußverkehrsförderung

Gehen ist die ursprünglichste und meistgenutzte Art der Fortbewegung, da jede Strecke mindestens mit einem Fußweg beginnt. Das Gehen ist kostengünstig, flexibel nutzbar und sozialverträglich. Zudem trägt das zu Fuß Gehen zu einer umweltfreundlichen Bilanz sowie zur Förderung der Gesundheit des Menschen bei. Neben dem Wegezweck sind die Aufenthaltsqualität und sichere Fortbewegung von großer Bedeutung für den Fußverkehr. Eine fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßen, Plätzen und Gehwegverbindungen ist eine wichtige Voraussetzung, um die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Sicherheit für alle Menschen in Städten und Gemeinden zu erhöhen.

In der Koalitionsvereinbarung von CDU und Grünen in Nordrhein-Westfalen wurde 2022 erstmals festgehalten, den Fußverkehr systematisch mit Hilfe der Fußverkehrs-Checks zu fördern (vgl. CDU und Grüne, S. 38). Das stellt auf politischer Ebene den hohen Stellenwert des Fußverkehrs auf Bundesebene heraus, wurde dieser doch in den vergangenen Jahrzehnten in der Stadt- und Verkehrsplanung häufig vernachlässigt und als „Sowieso-Verkehr“ behandelt.

Mit den Fußverkehrs-Checks wollen das Land Nordrhein-Westfalen und das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Kommunen bekräftigen, die Situation für alle Zielgruppen des Fußverkehrs zu verbessern. Es soll ein Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs ausgelöst werden und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Dabei sollen die Belange Aller, besonders auch im Sinne der Barrierefreiheit und Teilhabe im öffentlichen Raum für alle Personengruppen berücksichtigt werden.

In diesem Jahr fand der Wettbewerb um einen Fußverkehrs-Check bereits zum vierten Mal in NRW statt und fand großes Interesse bei den Mitgliedskommunen des Zukunftsnetzes NRW.

2022 konnte sich die Gemeinde Rommerskirchen aus einem Kreis von 32 Bewerber\*innen als eine von zwölf geförderten Kommunen durchsetzen. Mit dem Gewinn des Wettbewerbs hat sich die Gemeinde einen partizipativen Prozess gesichert, der sich im Wesentlichen aus fünf Bausteinen zusammensetzt (vgl. Abb. 1). Im Austausch zwischen kommunalen Vertretenden der Gemeinde Rommerskirchen und dem betreuenden Planungsbüro Planersocietät wurden in einem ersten Gespräch bereits Schwerpunkte für die Begehungen gelegt. Zum einen wurde der Kernbereich Rommerskirchens mit dem Fokus auf Seniorinnen und Senioren sowie auf Kinder festgelegt, zum anderen wurde ein Außenbezirk herausgestellt, der zukünftig als Blaupause für weitere Ortsteile dienen kann. Folglich wurden die eng aneinander liegenden Ortsteile Hoeningen und Widdeshoven mit in die Betrachtungen aufgenommen. Im Anschluss wurden vier Beteiligungsveranstaltungen mit Bürgerinnen und Bürgern sowie kommunalen & politischen Vertretenden durchgeführt. Bei dem öffentlichen Auftaktworkshop am 07. Juni 2022 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben; mit den Teilnehmenden wurden die Routenvorschläge für die Begehungen diskutiert. Anschließend fanden am 8. sowie am 9. August 2022 die zwei Begehungen in den jeweiligen Ortsteilen statt. Die eruierten Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in dem öffentlichen Abschlussworkshop am 12. September 2022 gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert. Abschließend werden die Ergebnisse im politischen Gremium vorgestellt.

Ziel des Fußverkehrs-Checks in Rommerskirchen ist es, sichere und attraktive Fußverbindungen in allen Ortsteilen und für alle Personengruppen zu schaffen. Neben einer komfortablen Gehwegführung im Ortskern, sollten auch Lösungsansätze für die schmalen Ortsdurchfahrten der kleineren Ortsteile gefunden werden.

Die Fußverkehrs-Checks sind ein Instrument, um Politik, Verwaltung und die Öffentlichkeit für den Fußverkehr als bedeutsame Gruppe im öffentlichen Raum zu sensibilisieren und Handlungsansätze zu erarbeiten. Neben der Integration aller Personen, sollten besonders die Belange von sensiblen Gruppen in den Fokus rücken; das können Personen mit Einschränkungen im Sehen und Gehen, aber auch Kinder und ältere Menschen sein.

Abb. 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2022



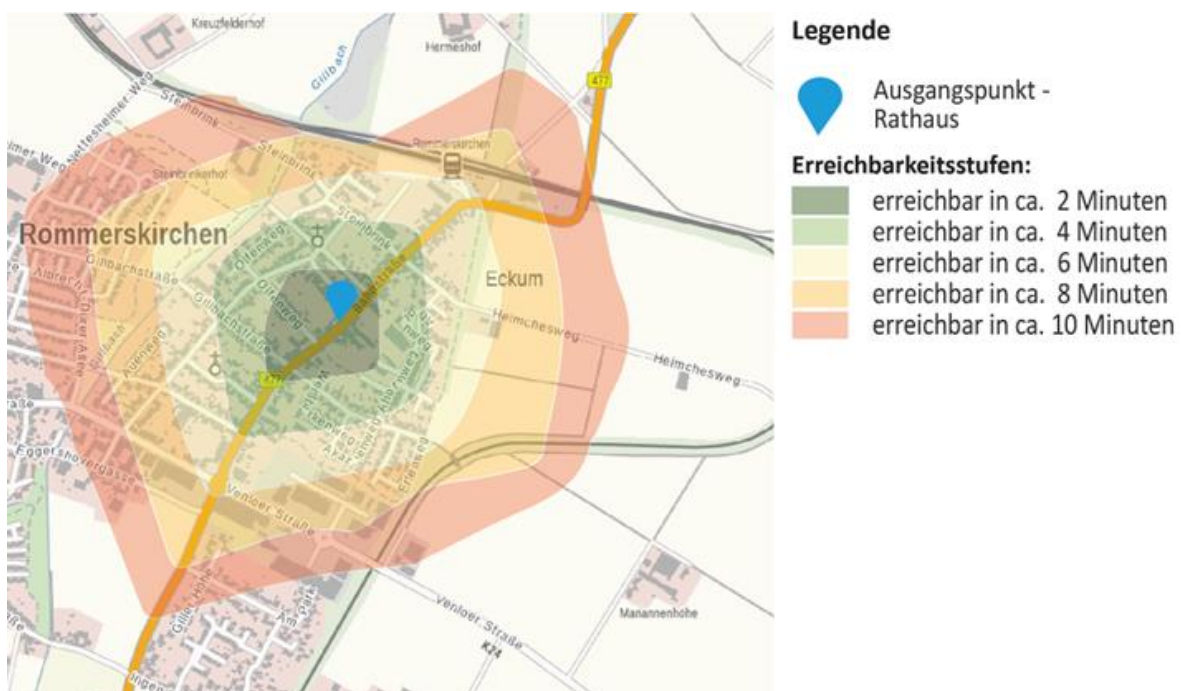
Quelle: Planersocietät

## 2 Analyse

Im Fokus des Fußverkehrs-Checks 2022 standen der Ortskern Rommerskirchens sowie die beiden Ortsteile Hoeningen und Widdeshoven. Rund 1/3 der insgesamt knapp 14.000 Bewohner\*innen Rommerskirchens leben im Kerngebiet Eckum und Rommerskirchen. Im Ortskern befinden sich einige städtische Einrichtungen, wie Schulen, Kindertagesstätten, medizinische Einrichtungen und das Rathaus. Zudem befinden sich vereinzelt Einzelhandelsgeschäfte und Restaurants im Zentrum. Das Center am Park (CAP) bietet den Anwohnenden Rommerskirchens einen zentralen Einkaufsstandort mit einer vielfältigen Auswahl an Einkaufsmöglichkeiten. In Hoeningen und Widdeshoven leben lediglich rund 850 Personen. Die beiden Ortsteile zeichnen sich besonders durch Wohnnutzung aus und werden durch einzelne Handwerksbetriebe ergänzt. Der Fokus für die Begehung wurde hier auf die Kinder gelegt, die die Schule und Kindertagesstätten in dem Gemeindegebiet besuchen.

Die im Südwesten Nordrhein-Westfalens gelegene Gemeinde Rommerskirchen bildet ein Unterzentrum im Rhein-Kreis Neuss und gehört dem Regierungsbezirk Düsseldorf an. Rommerskirchen besteht aus 17 Ortsteilen, welche teils räumlich stark voneinander getrennt sind. Die Gemeinde zeichnet sich mit 223 Einwohnern je km<sup>2</sup> durch eine relativ geringe Bevölkerungsdichte aus, was durch große Distanzen zwischen den Ortsteilen eine Herausforderung für den Fußverkehr darstellen kann. Das Gemeindegebiet weist insgesamt eine eher flache Topographie auf, was das Vorankommen zu Fuß und insbesondere eine barrierefreie Ausgestaltung erleichtert. Die in den Abbildungen 2 und 3 dargestellten Isochronen stellen die fußläufige Erreichbarkeit ausgehend vom jeweiligen Startpunkt der Begehungen dar.

Abb. 2: Erreichbarkeitsdarstellung im Ortskern Rommerskirchens

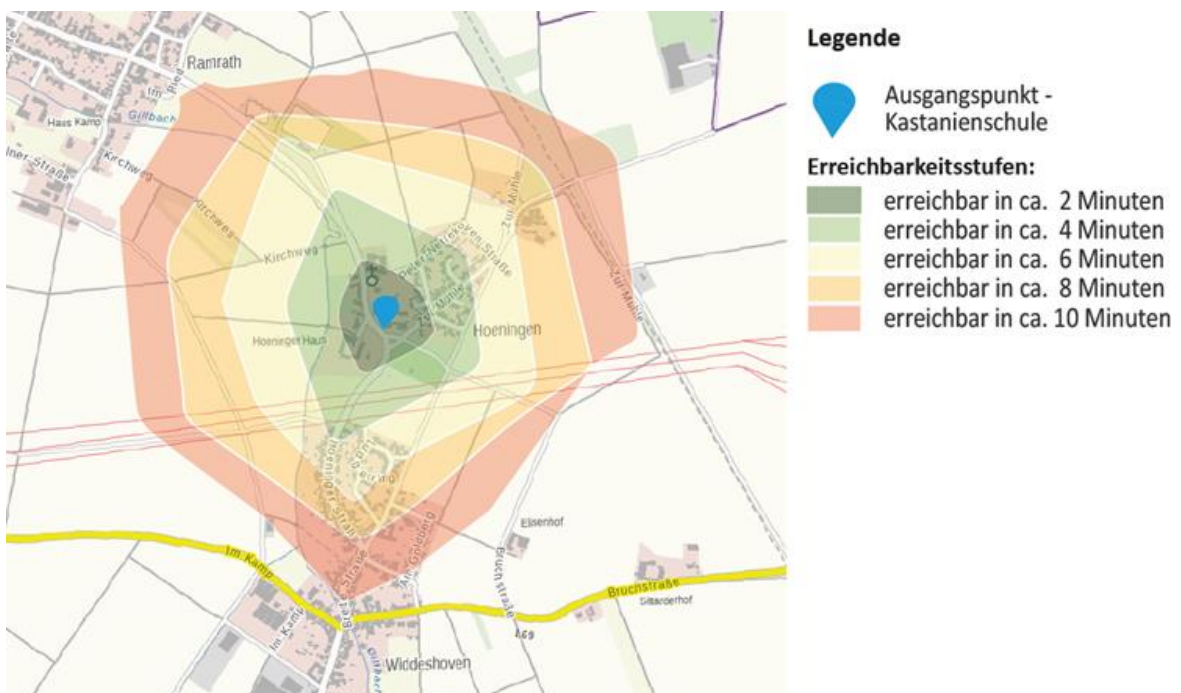


Quelle: Service © openrouteservice.org | Map data © OpenStreetMap contributors

Die Erreichbarkeitsdarstellung lässt erkennen, dass innerhalb des Ortskerns viele Ziele in wenigen Minuten zu erreichen sind<sup>1</sup>. Auch die Entfernung vom Rathaus zum Bahnhof ist mit ca. 6 bis 8 Minuten als sehr gut fußläufig erreichbar einzuschätzen. Von dort aus sind regionale sowie überregionale Verbindungen mittels ÖPNV erreichbar. Die Verbindung zwischen Rathaus und CAP kann innerhalb von 8 bis 10 Minuten zurückgelegt werden.

Innerhalb Hoeningens lässt sich der gesamte Ortsteil in höchstens 8 Minuten zu Fuß erreichen. Von der Kastanienschule in Hoeningen bis in den Ortskern nach Widdeshoven sind es ca. 10 Minuten zu Fuß. Insgesamt ist daher festzuhalten, dass die Erreichbarkeit zu wichtigen Zielen zu Fuß in den jeweiligen Ortsteilen aufgrund geringer Entfernungen positiv zu bewerten ist. Die individuelle Gehgeschwindigkeit jeder Person kann eine Abweichung der Erreichbarkeitsstufe bedeuten.

Abb. 3: Erreichbarkeitsdarstellung im Ortskern Hoeningen



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

Insgesamt ist ein dichtes Netz aus Gehwegen entlang des Straßennetzes und eigenständigen Fußwegen abseits des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Rommerskirchen vorhanden. Das Freizeitwegenetz wird durch die Erlebnisroute Gillbachhau und den Strategischen Bahndamm ergänzt, die naturnahe Routen für den Fußverkehr bieten. Auch die landwirtschaftlichen Wege stellen ansprechende Verbindungen der einzelnen Ortsteile untereinander dar.

Neben der zum Teil kleinteiligen Gemeindestruktur und damit verbundenen „langen Wegen“ ergeben sich für den Fußverkehr weitere Barrieren aufgrund der Infrastruktur. Zum einen erschweren klassifizierte Straßen, wie zum Beispiel die B477, mit einem vergleichsweise hohen Verkehrsaufkommen das Queren dieser

<sup>1</sup> Eine Gehminute entspricht ungefähr 90 m.



innerhalb bebauter Gebiete und mindern die Aufenthaltsqualität. Zum anderen trennt auch die schienengebundene Infrastruktur Rommerskirchen in einen nördlichen sowie einen südlichen Gemeindeteil und mindert damit die Durchlässigkeit für den Fußverkehr.

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums wurde als Schwerpunktthema in Bezug auf die Senior:innenunterkünfte einbezogen. Personen mit einer Gehhilfe oder einem Rollstuhl benötigen in der Regel mehr Platz im Seitenraum sowie bei Drehungen für einen Richtungswechsel. Folglich sollte eine von sämtlichen Einrichtungen freigehaltene Gehwegfläche von mindestens 2,00 m in der Regel nicht unterschritten werden, optimal wären 2,50 m. Bei den Begehungen konnte festgestellt werden, dass viele Gehwege die Seitenraumbreite nicht aufweisen, da dies der Platz der zum Teil historischen Straßenquerschnitte nicht hergibt. Besonders ist dies in den Ortsdurchfahrten Hoeningen und Widdeshoven zu erkennen. Teilweise werden die Gehwege aber auch durch Straßenmobiliar oder parkende Kfz auf den Gehwegen eingeschränkt. Die Kastanienallee in Eckum bietet beispielsweise viel Platz im Seitenraum, durch fehlende Markierungen und Anweisungen wird dieser jedoch häufig von den parkenden Fahrzeugen genutzt und zum Teil stark eingeschränkt. Hier ist eine deutliche Trennung der einzelnen Verkehrsteilnehmenden notwendig.

Die Oberflächengestaltung der Gehwege ist in Rommerskirchen nicht einheitlich, sie befinden sich aber zum größten Teil in einem guten bis befriedigendem Zustand, sodass sie als barrierearm angesehen werden können. Lediglich vereinzelte Stellen weisen Oberflächenschäden auf Grund von Asphaltflicken oder Wurzelaufbrüchen auf, die es auszubessern gilt.

Bei den Begehungen konnte eine Vielzahl von Querungsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen ausgemacht werden. Die neueren Querungsanlagen sind barrierefrei mit einer differenzierten Bordhöhe von 6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld ausgestattet, bei älteren Anlagen ist mindestens der Bordstein abgesenkt, um mobilitätseingeschränkten Personen das Querens der Fahrbahn zu erleichtern. Die Ausgestaltung der Querungsanlagen in Rommerskirchen ist positiv zu bewerten, für eine sichere und barrierefreie Querung sollte der Einsatz taktiler Leitelemente für sämtliche Querungsanlagen angestrebt werden. Die Mittelinsel in Honeingen ist aus der Entfernung nur schwer ersichtlich, weshalb an dieser Stelle mehr Aufmerksamkeit geschaffen werden sollte. Zudem konnte bei den Begehungen festgestellt werden, dass an weniger frequentierten Straßeneinmündungen in Wohngebieten, die Bordsteine zum Teil nur gering oder gar nicht abgesenkt sind. Das stellt eine erhebliche Einschränkung in der Barrierefreiheit dar.

Die einzelnen Ortsteile weisen kleinere Verweilorte, Ruhebänke oder Plätze zum Spielen und Wegeverbindungen mit einem attraktivem Angebot zum Aufenthalt auf. In Widdeshoven ist eine Sitzgruppe vorhanden, die als Treffpunkt dienen kann, weitere Sitzmöglichkeiten fehlen dort. Auch auf den längeren Wegstrecken, befinden sich nur wenige Bänke. Die vorhandenen Sitzmöglichkeiten sind häufig nicht barrierefrei zugänglich. Besonders auffällig waren die fehlenden Sitzmöglichkeiten und fehlenden Schatten auf dem Vorplatz des Rathauses, welche bei den sonnigen Temperaturen bei der ersten Begehung vermisst wurden.

## 3 Handlungsfelder

Aus den vier partizipativen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks NRW 2022 in der Gemeinde Rommerskirchen haben sich einige Schwerpunktthemen herausgestellt, die nachfolgend in Handlungsfeldern beschrieben und durch Maßnahmenvorschläge gestützt werden. Auf Grundlage der Diskussionen und Anregungen während der Workshops und der Begehungen sowie planerischer Rückschlüsse aus den gewonnenen Eindrücken vor Ort konnte ein themenspezifischer Maßnahmenkatalog ausgearbeitet werden.

Im Wesentlichen werden vier Handlungsfelder beschrieben, die um weitere Maßnahmenvorschläge ergänzt werden. Die Handlungsschwerpunkte liegen bei Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Sicherheit für Kinder und Aufenthaltsqualität. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmenvorschläge stellvertretend für das gesamte Gemeindegebiet stehen und auch auf gleichartige Situationen in anderen Gemeindebereichen übertragbar sind. Zudem überschneiden sich einige Maßnahmenvorschläge in den einzelnen Handlungsfeldern und sind daher ganzheitlich zu betrachten. Eine barrierefreie Querungsanlage dient zum Beispiel auch der Verkehrssicherheit und ist besonders im Bereich von Schulen und Kindertagesstätten zu empfehlen.

### 3.1 Barrierefreiheit (A)

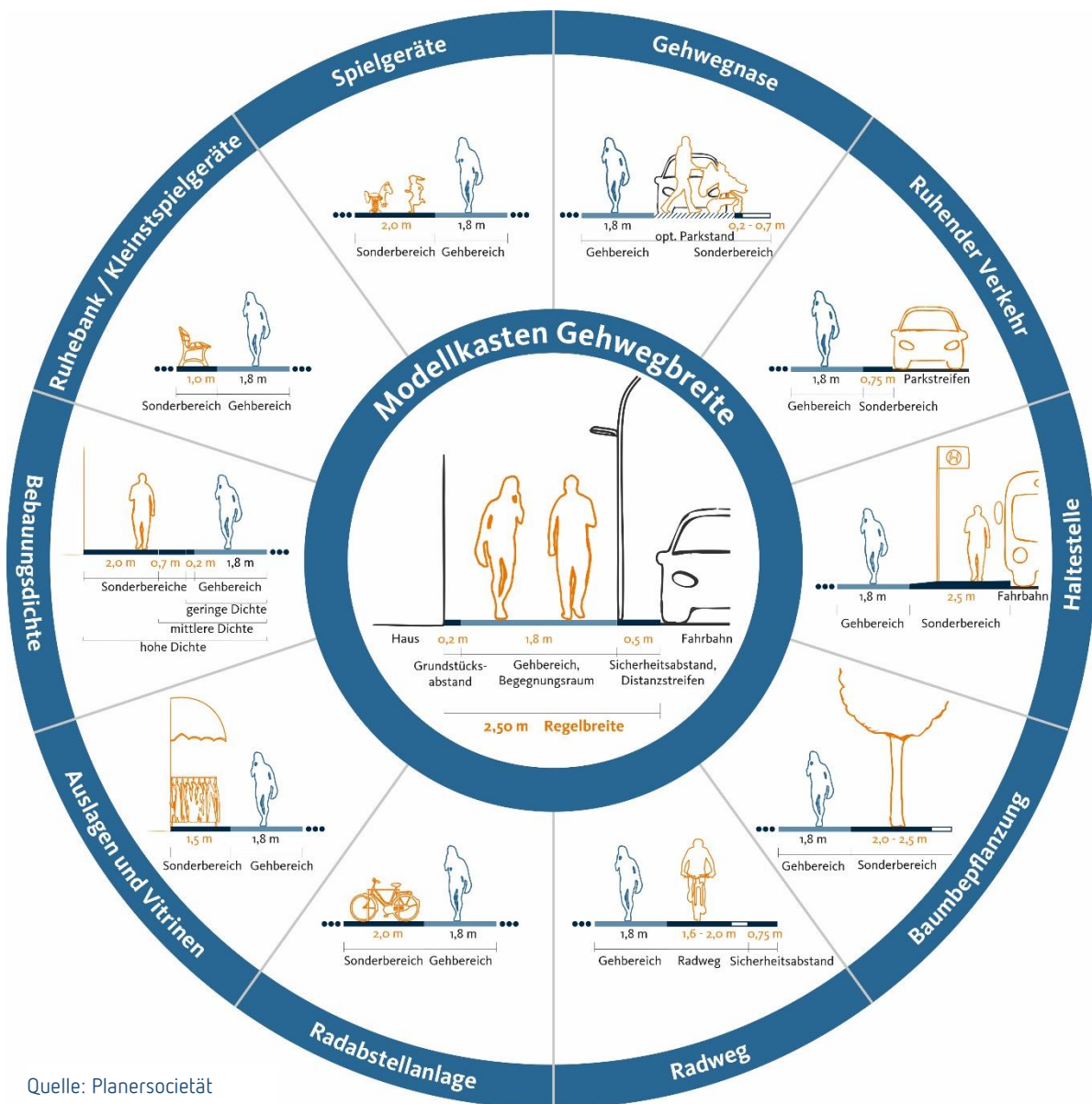
Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung unter anderem zur physischen Umwelt. Für Menschen mit Behinderungen ist eine barrierefreie Mobilität entscheidend, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Insbesondere eine barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen und Überquerungsstellen ist daher unabdingbar (siehe dazu auch § 8 (3) PBefG). Freigehaltene Wege mit ebenen Oberflächen erleichtern es sehingeschränkten Personen, kognitiv und körperlich behinderten Personen ebenso wie Rollstuhl oder Rollator nutzenden Menschen, mobil zu sein und sich sicher fortzubewegen. Von Barrierefreiheit profitieren durch komfortable Gehwegverbindungen letztendlich alle Menschen. Im Sinne der 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 Breiten von Gehwegen. Teilweise werden die Seitenräume illegal (aber auch legal) von parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Baumscheiben, Verkehrsschildern oder Pollern zusätzlich eingeengt. Besonders bei gering dimensionierten Gehwegen kann das zu starken Einschränkungen in der barrierefreien Fortbewegung führen. Es sollte immer ein unbehindertes Vorrangkommen von zu Fuß Gehenden, ob 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 im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen

Einrichtungen zweckdienlich. Abb. 4 gibt einen Überblick über die Regelbreiten des Seitenraums nach unterschiedlichen Anforderungen, wie zum Beispiel die Nutzung von Sitzmöglichkeiten oder Spielgeräten. Diese Anforderungen und Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden bauen auf der Grundlage der Regelwerke EFA und RAST der FGSV auf. Die Regelbreite für einen straßenbegleitenden Gehweg beträgt 2,50 m, um den Begegnungsverkehr sowie die Abstände zu Grundstücken und den Sicherheitsabstand zur Fahrbahn einzuhalten. Auch die Oberflächenqualität der Gehwege ist von großer Bedeutung. Eine sichere und komfortable Fortbewegung ist durch eine ebene Oberfläche sicherzustellen. Außerdem sollte eine Querneigung von 2,5 % nicht überschritten werden. Starke Querneigungen, zum Beispiel an Häuserzufahrten, stellen für Betroffene einen zusätzlichen Kraftaufwand beim Gehen mit einem Rollator oder Kinderwagen dar. Besonders bei Umbau- oder Neubaumaßnahmen, die einen Vollausbau der Straße vorsehen, gilt es den Fußverkehr in den Vordergrund zu rücken. Daher sollte bereits bei der Planung von „außen nach innen“ gedacht werden und dem Fußverkehr der Platz eingeräumt werden, den es für eine barrierefreie Fortbewegung bedarf.

Abb. 4: Modellkasten Gehwegbreiten



Quelle: Planersocietät

### Situation der Gehwege in Rommerskirchen

Durch die historischen Straßenquerschnitte in Rommerskirchen, die sich besonders in den eng bebauten Ortsdurchfahrten bemerkbar machen, bleiben oftmals nur Restflächen im Seitenraum für den Fußverkehr übrig. Die ohnehin beengten Straßenräume halten den Platz für den MIV vor. Auch die Wartebereiche von Bushaltestellen sind zum Teil in den Gehweg gelegt (z.B. Haltestelle Am Goldberg in Widdeshoven), sodass sich Wartefläche und Gehbereich geteilt werden müssen. Auch Poller auf den Gehwegen, die ursprünglich den Kfz-Verkehr daran hindern sollten, den Gehweg verbotenerweise zu befahren, schränken den Gehbereich ein. Besonders die Fortbewegung für Personen im Rollstuhl oder mit einem Rollator oder Kinderwagen kann dadurch soweit eingeschränkt werden, dass sie auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Das kann einen zusätzlichen Gefahrenfaktor bedeuten.

Abb. 6: Engstellen auf der Hoeninger Straße (links) und Im Kamp (rechts) in Widdeshoven



Quelle: Planersocietät

Bei den Begehungen ist der Seitenraum in der Kastanienallee sowie in der Gillbachstraße besonders aufgefallen. Durch unterschiedliche Pflasterung erscheint der Seitenbereich in der Gillbachstraße als Parkfläche und wird auch entsprechend genutzt, obwohl dieser nicht (mehr) dafür ausgewiesen ist. Der Gehweg wird durch parkende Fahrzeuge erheblich eingeschränkt und zusätzlich durch Baumscheiben verschmälert. In der Kastanienallee sind Seitenraumbreiten zwischen 3,00 und 3,50 m vorhanden, die aber ebenfalls beparkt werden. Durch abgesenkte Borde und fehlender klarer Markierung des Seitenbereichs findet keine deutliche Separation der einzelnen Verkehrsteilnehmenden statt und das Fahrzeug wird so abgestellt, wie man es für angemessen hält, teilweise zum Nachteil für den Fußverkehr.

Abb. 5: Seitenräume mit unterschiedlichen Oberflächenbelag: Kastanienallee (links) & Gillbachstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät



Die meisten straßenbegleitenden Gehwege für den Fußverkehr in Rommerskirchen sind gepflastert oder mit Gehwegplatten ausgestattet, wohingegen Wege gemeinsamer Nutzung mit dem Radverkehr asphaltiert sind. Unabhängige Wege, wie etwa der Naturwanderweg Gillbachau sind mit wassergebundener Decke ausgestattet. Zum größten Teil befinden sich die beschriebenen Wege in einem guten bis befriedigenden Zustand, sodass sie als barrierearm angesehen werden können. Lediglich vereinzelte Stellen weisen auf Grund von Asphaltflicken oder Wurzelaufrüchen Oberflächenschäden auf.

### Handlungsempfehlung für Gehwege in Rommerskirchen

Die aufgezeigte Problematik verdeutlicht, dass einige Gehwege in Rommerskirchen nur geringe Breiten aufweisen, nicht vorhanden sind oder von Gegenständen/Kfz versperrt werden und infolgedessen zum Teil nicht nutzbar sind. In den Ortsdurchfahrten ermöglicht die Anordnung der Häuser nicht immer eine Aufweitung der Gehwege auf 2,50 m, wie es in den Regelwerken gefordert wird. Aus diesem Grund ist die (vollständige) Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Das heißt das Parken von Fahrzeugen auf den Gehwegen oder auch das Versperren durch Mülltonnen, Poller und Verkehrsschildern sollte vermieden werden. Durch das Vorziehen von Seitenräumen, kann mehr Platz im Seitenraum für den Fußverkehr bereitgestellt werden (vgl. Abb. 7, links). Die Fahrbahnverengung zwingt den Kfz-Verkehr zu warten und führt somit gleichzeitig zur Entschleunigung des motorisierten Verkehrs.

Auf der Kastanienallee und der Gillbachstraße muss die Seitenraumbreite durch eine deutliche Kennzeichnung des Parkraums sichergestellt werden. Langfristig ist ein Ausbau der Seitenräume mit einem einheitlichen Oberflächenbelag anzustreben, der verdeutlicht, dass es sich hier um eine Fläche für den Fußverkehr und nicht um Stellplätze handelt. Kurzfristig können ohne bauliche Veränderungen Hinweisschilder oder auch Informationsschreiben an die Anwohnenden darauf hinweisen, wie in diesem Bereich zu parken ist. Eine Markierung des Seitenbereichs auf der Kastanienallee kann halbseitiges Parken ordnen und dazu verhelfen, den Gehbereich für den Fußverkehr freizuhalten (vgl. Abb. 7, rechts).

Abb. 7: Beispiel Einengung der Fahrbahn zu Gunsten eines breiteren Gehweges (links), Skizze einer Separation durch Markierung auf der Kastanienallee (rechts)



Quelle: Planersocietät

Die vorhandenen Poller in Rommerskirchen sollten auf ihre Notwendigkeit hin überprüft werden. Dort, wo es der Platz zulässt, können alternative Möglichkeiten das Gemeindebild verschönern und gleichzeitig einen Nutzen bieten. Der Einsatz von Sitzmöglichkeiten oder Radanlehnbügel kann besonders in Kurvenbereichen eingesetzt werden und das verbotene Parken verhindern.



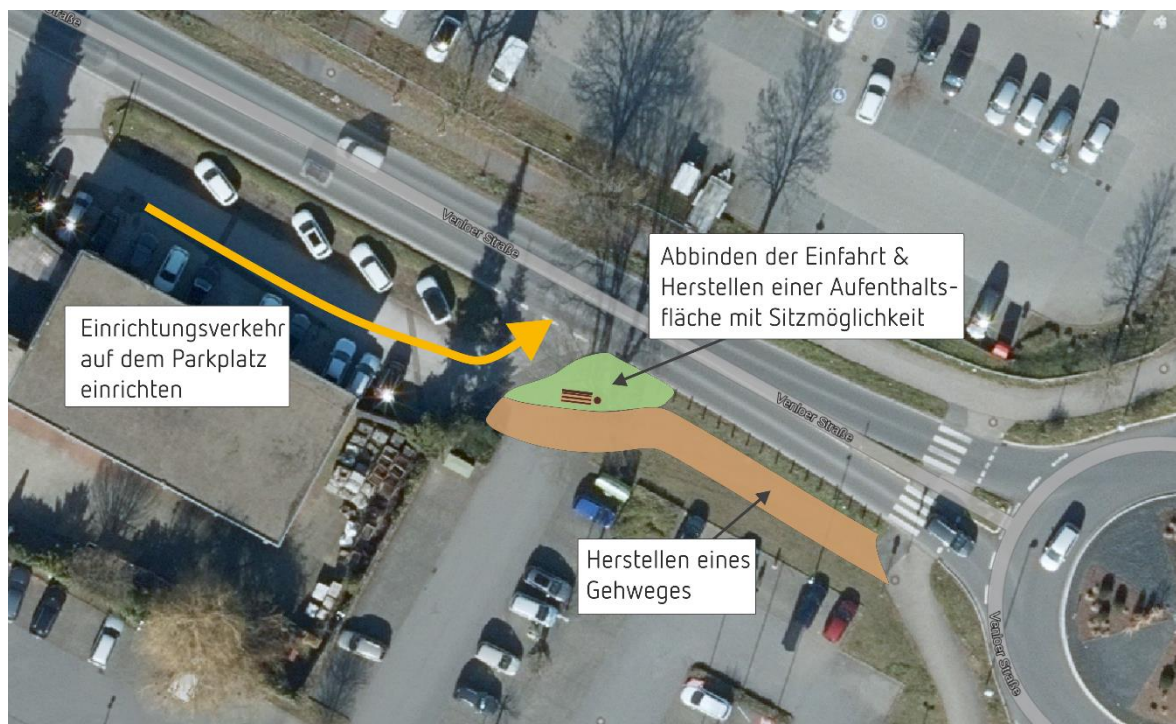
Notwendige Poller sollten für alle Verkehrsteilnehmende deutlich erkennbar sein. Für Personen mit Seheinschränkungen sind daher farbliche Kontraste von großer Bedeutung. Besonders in der Dunkelheit sollten Poller durch Reflektion erkennbar sein. Aus verkehrsplanerischer Sicht werden rot-weiß reflektierende Poller empfohlen. Einfarbige Poller können mit Folien nachgerüstet werden

### Fehlender Gehweg auf Venloer Straße im Bereich des CAP

Der südliche Gehweg auf der Venloer Straße von dem Kreisverkehr der B477 in Richtung Center am Park endet auf der Höhe des Unternehmens Schumacher Metall. Über das Gelände des Metallunternehmens ist das Gehen bis zum Parkplatz des Einkaufszentrums Rewe möglich. Um auf die andere Seite der Venloer Straße und somit zu weiteren Einkaufsmöglichkeiten zu gelangen, ist keine direkte Gehwegverbindung oder Quermöglichkeit vorhanden. Nur durch ungesichertes Queren oder das in Kauf nehmen eines langen Umweges erreicht man die gegenüberliegenden Ziele.

Von Seiten der Planersocietät wird an dieser Stelle vorgeschlagen, den vorhandenen Grünstreifen als Gehwegfläche auszubauen. Auf einer Länge von 30 Metern kann an dieser Stelle ein Gehweg inklusive Sitzmöglichkeit zum Ausruhen ermöglicht werden und somit einem langen Umweg für den Fußverkehr entgegen gewirkt werden. Der Fußgängerüberweg am Kreisverkehr dient zum sicheren Queren. Um eine direkte Führung des Fußverkehrs sicherzustellen, sollte zudem die Einfahrt über die Venloer Straße zum Rewe-Parkplatz abgebunden werden, sodass nur noch die Ausfahrt vom Parkplatz Schumacher Metall möglich ist.

Abb. 8: Skizze Gehwegeinrichtung



Darstellung Planersocietät; Kartengrundlage: tim-online, Bezirksregierung Köln Geobasis NRW

## Querverkehr

Der Barrierefreiheit wird auf Grund der Sicherheit an Querungsbereichen eine besonders große Bedeutung zugeschrieben. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen<sup>2</sup> für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Speziell von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen (wie Fußgängerüberwegen oder Lichtsignalanlagen) sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Falle von Lichtsignalanlagen durch Zusatzeinrichtungen, wie akustischen und haptischen Signalgebern, ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff). Aber auch an Einmündungen sind Bordsteinabsenkungen elementar für das Verhindern von Umwegen für Personen, die im Gehen eingeschränkt sind und um ein sicheres Queren der Straße zu gewährleisten.

Während für Personen mit Einschränkungen in der Bewegung oder bei Nutzung eines Rollstuhls/Rollators/Kinderwagens ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind für sehbehinderte Menschen Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur, um sich zu orientieren. Um allen Personengruppen gerecht zu werden, sollte nach Möglichkeit immer eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm Bordhöhe für seheingeschränkte Personen und eine Nullabsenkung für geheingeschränkte Personen; mit taktilen Leitlinien in Form von Richtungsfeld und Sperrfeld; vgl. Abb. 9) angesetzt werden. Das hohe Bord fungiert dabei als Tastkante für seheingeschränkte Personen und informiert so über das Ende des Seitenraums und den Beginn der Fahrbahn. Der Übergang mit Nullabsenkung soll einen sicheren und komfortablen Übergang mit Rädern jeglicher Art sichern, ohne die Gefahr, die Bordsteinkante nicht überwinden oder gar darüber fallen zu können.

Besonders eine kontrastreiche Ausgestaltung der Übergänge hilft Personen mit einer Seheinschränkung bei der Orientierung. So sollten Leitlinien und Bordsteine immer in einem starken Kontrast zu der vorhandenen Oberfläche ausgebaut werden. An Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen ist aufgrund der Breite der Überwege ein barrierefreier Ausbau mit differenzierten Bordhöhen in den meisten Fällen sehr gut umsetzbar. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Abb. 9: Beispiel von differenzierter Bordhöhe mit Nullabsenkung und 6 cm Bord



Quelle: Planersocietät

<sup>2</sup> Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen.

### Barrierefreiheit im Querverkehr in Rommerskirchen

In der Gemeinde Rommerskirchen findet man bereits einige Querungsanlagen, die mit einer differenzierten Bordhöhe ausgestattet sind, wie zum Beispiel auf dem Nettzheimer Weg in der Nähe der Senioreneinrichtung oder auch an der Lichtsignalanlage vor dem Rathaus auf der Bahnstraße. Somit sind bereits einige wichtige Verbindungen barrierefrei ausgestattet. In vielen Fällen entsprechen die Querungsanlagen noch nicht den aktuellen Standards. Bei den Begehungen sind besonders Straßeneinmündungen und Querungsstellen, an denen häufig gequert wird, aufgefallen, an denen es an einer Absenkung im Allgemeinen fehlt. Beispielsweise sei die Einmündung des Olfenweges von der Bahnstraße aus genannt sowie der Kreuzungsbereich Im Kamp/ Breite Straße/ Bruchstraße in Widdeshoven. In den beschriebenen Bereichen befinden sich keine Absenkungen der Borde, die es unbedingt zu erstellen gilt. Wenn die Platzverhältnisse keine differenzierten Bordhöhen zulassen, sollte eine Bordhöhe von 3 cm eingerichtet werden, sodass diese mit Rädern gut zu überwinden und gleichzeitig mit einem Langstock für seheingeschränkte Personen zu ertasten sind. Da innerhalb der Gemeinde ein Nachholbedarf an Querungsstellen besteht, sollte eine Prioritätenliste erstellt werden, anhand derer die Querungen aufgenommen und anschließend nach aktuellem Standard sukzessive umgebaut werden.

Eine mögliche Priorisierung der Verbesserung an bestehenden Querungsstellen könnten anhand von Indikatoren vorgenommen werden: etwa der Bedeutung der Straße im Verkehrsnetz (Hauptverkehrsstraße etc.), Typ der Querungsanlage (zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden; Querungsanlage mit oder ohne Vorrang für den Fußverkehr) und ggf. die Bedeutung im Wegenetz von zu Fuß Gehenden wie auch die Umfeldnutzung (z. B. Senioreneinrichtung). Darüber hinaus sind unbedingt anstehende Vorhaben zu berücksichtigen, um bei Neubaumaßnahmen einen barrierefreien Ausbau mit einzuplanen. Defizitäre Stellen sind systematisch zu identifizieren und aufzulösen. Insbesondere neu geschaffene Querungsstellen müssen immer barrierefrei geplant und entsprechend ausgebaut werden.

Abb. 10: Beispiel einer Einmündung mit differenzierten Bordhöhen





## Treppen und Rampen

Rampen und Treppenanlagen können wichtige Elemente der Fußwege im Längsverkehr sein. Sie werden zur Überwindung von Höhenunterschieden und großen Geländesprüngen eingesetzt. Die Anlagen sollten im besten Fall in Kombination auftreten, damit für alle Personen ein geeignetes Angebot besteht. Treppen sind keine barrierefreien vertikalen Anbindungen, da sie von den meisten Rollstuhlfahrenden nicht genutzt werden können. Für durchgängige Zuwegungen sind daher immer auch Rampen 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. Dies kann in Form von Beschilderungen oder Piktogrammen umgesetzt werden.

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 begehbbare Breite von 1,20 m errichtet werden. Rampen wie auch Treppen sind mit rutschhemmenden Oberflächen zu errichten. Eine 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).

### Einsatz von Treppen und Rampen in Rommerskirchen

Rommerskirchen ist durch eine eher flache Topografie gekennzeichnet und hat nur leichte Höhenunterschiede zu verzeichnen. Die Venloer Straße weist eine Neigung auf, die eine Herausforderung darstellen kann, aber grundsätzlich als bewältigbar zu bewerten ist. Vielmehr sollten hier Sitzmöglichkeiten eingerichtet werden, um Personen eine Pausenmöglichkeit zu bieten.

Der Zugang vom Olfenweg zum Rathaus ist durch eine Treppe oder durch eine Rampe zu erreichen. Die Treppe ist über den dort endenden Gehweg zugänglich und kann mit einem einseitigen Handlauf genutzt werden. Um die Rampe nutzen zu können, muss das Bord des Gehweges überwunden werden. Dies stellt eine Barriere dar, die sich mit der hohen Bordsteinkante der Rampe und auch des Gehweges an der Bahnstraße fortsetzt.

Abb. 11: Stufen zum Vorplatz des Rathauses mit hohem Bord (links), Rampe mit hoher Kante (rechts)



Quelle: Planersocietät

## Handlungsempfehlung Rampen und Treppen

Die Zugänge zum Rathausvorplatz sollten sowohl über die Rampe, als auch die Treppe barrierefrei ausgestattet werden. Das heißt im vorliegenden Fall, dass zum einen das Bord des Gehweges abgesenkt werden muss, um das Erreichen der Rampe mittels Rollstuhl oder Rollator zu erleichtern, zum anderen ist eine Absenkung der Rampe auf Nullniveau zu empfehlen. Die Stufen der Treppe sind kontrastreich herauszustellen, sodass diese besser sichtbar sind. Anlagen zum Überwinden der Höhendifferenz sollten immer mit beidseitigen Handläufen ausgestattet werden. Personen im Rollstuhl oder mit Geheinschränkungen sind häufig auf die Hilfe des Geländers angewiesen, um das Vorankommen zu erleichtern.

Abb. 12: Beispiel einer Rampe mit beidseitigem Handlauf und ebener Oberfläche (links), Treppe mit kontrastreichen Stufen und beidseitig erreichbaren Handläufen (rechts)



Quelle: Planersocietät

## Weitere Aspekte der Barrierefreiheit

Über die genannten Maßnahmen hinaus gehören zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raums viele weitere Aspekte. Dazu zählen besondere Anforderungen sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, die Stadtmöblierung, die Dimensionierung von Umlaufsperrern, die Bewältigung von kurzen Treppenanlagen mit einem Kinderwagen, starke Längs- und Querneigungen, ausreichende Grün- und Räumzeiten an LSA oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Generell sollten Stadtmöbiliar und andere Hindernisse wie Poller, Pfosten, Masten, Abfallbehälter etc. die nutzbare Gehwegfläche nicht einschränken. Ist dies nicht zu vermeiden, müssen sie für sehingeschränkte Personen als Hindernis wahrnehmbar ausgebildet sein. Außerdem sollten sie visuell und kontrastierend gestaltet sein. Um eine Erkennung mit dem Langstock zu ermöglichen, ist bei schwebenden Elementen (z. B. Vitrinen, Abfallbehältern, Bänken, etc.) als Tasthilfe eine Querstrebe in einer Höhe von max. 15 cm anzubringen oder ein Sockel von mind. 3 cm vorzusehen (vgl. FGSV 2011: 60).

Der Umbau von Bushaltestellen ermöglicht die Teilhabe am öffentlichen Leben und stellt daher mit Hochborden und barrierefreien Zugängen einen essentiellen Anteil in der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum dar. In Rommerskirchen werden die Haltestellen bereits sukzessive barrierefrei umgebaut.



## 3.2 Verkehrssicherheit (B)

Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs beziehen sich größtenteils auf die Gestaltung von Knotenpunkten und Kreuzungen, da hier die zu Fuß Gehenden die Fahrbahn queren und es zu einer Begegnung mit dem Kfz-Verkehr und Radverkehr kommen kann. Besonders beim rechts abbiegenden Kfz-Verkehr können Gefahrensituationen mit dem querenden Fußverkehr entstehen. Ebenso kann es auf freier Strecke je nach Zielerreichung zu einem höheren Querungsbedarf kommen. Dies und auch versperrte Sichtachsen können eine Unfallgefahr für die schwächere Verkehrsgruppe darstellen. Für die Bewertung der Verkehrssicherheit werden daher die Erkennbarkeit, die Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit der Verkehrssituation für alle Beteiligten als Kriterium herangezogen. Sollte eines der Kriterien nicht erfüllt sein, besteht dringender Handlungsbedarf.

Bei überdimensionierten Knotenpunkten, die lange Querungstrecken für den Fußverkehr erfordern, ist z. B. ein Rückbau des Knotens bzw. der Ausbau oder das Abmarkieren von Gehwegnasen möglich. Hierdurch verkleinert sich der Konfliktbereich und der Querungsweg für die zu Fuß Gehenden wird kürzer. Zudem führt die Fahrbahnverengung in der Regel auch zu einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs und besonders zu besseren Sichtbeziehungen. Außerdem sieht die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) vor, dass im Konfliktfall das Ziel der Verkehrssicherheit immer über das Ziel des zügigen Verkehrsflusses gestellt werden muss. Die Sicherheit ist der Faktor, den es vorrangig zu berücksichtigen gilt. Damit kann z. B. auch geboten sein, an unübersichtlichen Stellen mit hohem Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen.

Eine weitere meist sehr effektive und einfach umzusetzende Maßnahme ist das Freihalten der Sichtbeziehungen an Querungsstellen. Diese können durch Straßenbegleitgrün, Werbeschilder oder durch den ruhenden Verkehr beeinträchtigt werden. Unter Umständen müssen hier einzelne Parkstände entfallen. Wichtig ist, dass in diesen Bereichen auf eine konsequente Einhaltung der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen geachtet wird.

Neben der Verkehrssicherheit von Querungsstellen sollten aber auch andere besonders sensible Bereiche wie z. B. ÖPNV-Haltestellen hinsichtlich ihrer Absicherung sowie der Zustand von Wegen und Straßen, die Beleuchtungssituation sowie die Sichtbarkeit von Markierungen und Schildern untersucht werden.

### Sichtbeziehungen

Für Querungen jeglicher Art ist die Sicherstellung hinreichender Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden essenziell. Die notwendigen Sichtachsen können dabei aufgrund räumlicher Gegebenheiten wie der Umgebungsbebauung bzw. örtlicher Voraussetzungen wie Begrünung negativ beeinflusst werden. Auch parkende Kfz im unmittelbaren Querungsbereich können die Sichtbeziehungen bzw. eine frühzeitige Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmender beeinträchtigen. Nach § 12 StVO ist das Parken „vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten“ unzulässig. Durch Halte- und Parkverbote, Poller oder bauliche Maßnahmen, wie etwa der Einsatz von Gehwegnasen, können diese häufig einfach und kostengünstig sichergestellt werden. Die freizuhaltenden Bereiche unterscheiden sich entsprechend anliegender und abliegender Fahrstreifen, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und ggf. baulicher Ausprägungen. Die entsprechenden Werte sind der RASt (FGSV 2006) zu entnehmen.

Als bauliche Maßnahme können besonders vorgezogene Seitenräume (Gehwegnasen) auf gerader Strecke die Sichtachsen zwischen Kfz-Führenden und zu Fuß Gehenden (insbesondere bei Kindern) verbessern. Vorteile entstehen durch die Verkürzung der Querungsdistanz. Ein vorgezogener Seitenraum zwischen parkenden Fahrzeugen lässt zu Fuß Gehende in das Sichtfeld von Kfz-Führenden gelangen und verschafft ihnen gleichzeitig einen verbesserten Blick auf die Fahrzeuge.

Wird der Seitenraum an Kreuzungen oder Einmündungen vorgezogen, reduziert sich automatisch der Kurvenradius für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Das hat neben den besseren Sichtbeziehungen und einer verkürzten Querungsdistanz den Vorteil, dass die Abbiegegeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs entsprechend angepasst, also ebenfalls reduziert wird. Der neu gewonnene Platz im Seitenraum kann für Stadtmobiliar wie etwa Sitzmöglichkeiten oder Radabstellanlagen genutzt werden.

Generell sollten Gehwegnasen zum Standardrepertoire bei der Ausbildung der Kreuzungen und Einmündungen im Erschließungsstraßennetz gehören (vgl. FUSS e.V. 2015: 14). Für eine kurzfristige Lösung kann vorübergehend eine Gehwegnase markiert werden (vgl. Abb. 13, links). Diese sollte jedoch aufgrund der Sicherheit und Barrierefreiheit langfristig baulich realisiert werden. Die Kosten einer Gehwegnase belaufen sich je nach Umbaumaßnahme auf 1.000 bis 5.000 €.

Abb. 13: Beispiele für vorgezogene Seitenräume durch Markierung (links), baulich (rechts)



Quelle: Planersocietät

### Verkehrssicherheit in Rommerskirchen

Besonders durch die historisch gewachsene Struktur weist Rommerskirchen in den Ortsdurchfahrten nur geringe Straßenquerschnitte auf. Folglich werden die Sichtachsen durch schmale Seitenräume bei dichter Bebauung eingeschränkt und Querungsstellen können nur schlecht eingesehen werden. Im Ortskern, aber auch auf den Hauptverkehrsstraßen durch die anderen Ortsteile können dadurch gefährliche Situationen besonders für den Fußverkehr entstehen. Zusätzlich stellt der ruhende Verkehr in Rommerskirchen an einigen Stellen ein Problem dar, da er wichtige Gehwegverbindungen versperrt oder Sichtachsen einschränkt. Bei den Begehungen ist der Kreuzungsbereich Kastanienallee/ Mittelstraße besonders kritisch hervorgebracht worden. An dieser Stelle wird unerlaubt im Kreuzungsbereich geparkt, was ein sicheres Queren nicht zulässt. In Hoeningen auf der Stephanusstraße vor dem Kurvenbereich auf Höhe des Hoeningers Hofes konnte zudem festgestellt werden, dass die Sichtachsen stark eingeschränkt werden und die parkenden Fahrzeuge zusätzlich den Seitenraum für den Fußverkehr einschränken.

### Handlungsempfehlung vorgezogener Seitenraum Kreuzung Kastanienallee/Mittelstraße

Als Ad-hoc-Lösung, um Sichtachsen vom ruhenden Verkehr freizuhalten, gilt das Einrichten von Halteverböten. Dies wird abschnittsweise auf der Stephanusstraße (Höhe Hoeninger Hof) empfohlen, um einen Sichtbereich für den Fußverkehr sicherzustellen. Auch im Kreuzungsbereich Kastanienallee/ Mittelstraße wird die Einrichtung eines Halteverbotes aus gutachterlicher Sicht empfohlen. Bisherige Bemühungen seitens der Gemeinde, wie die Anbringung eines Hinweisschildes mit der Aufschrift „Bitte nicht im Kurvenbereich parken“, werden von der Bevölkerung nicht angenommen. Zudem sind die personellen Kapazitäten begrenzt, um regelmäßige Kontrollen durchzuführen. Dies könnte auch zukünftig ein Problem nach Einrichtung eines Halteverbotes darstellen. Allgemein werden jedoch Halteverbote nach StVO von der Bevölkerung besser angenommen als ein Hinweisschild.

Alternativ kann mit dem Vorziehen des Seitenraums an den Einmündungen und auch des nördlichen Gehweges (vgl. Abb. 14, rechts) der Aufstellbereich für zu Fuß Gehende vergrößert werden und die Fläche für den Kfz-Verkehr verkleinert werden, sodass kein Platz mehr für das Parken in dem Bereich möglich ist. Beim Queren werden durch den freien Bereich die Sichtbeziehungen verbessert und der Fußverkehr gelangt in das Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Der verringerte Kurvenradius zwingt den Kfz-Verkehr, seine Geschwindigkeit beim Abbiegen zu reduzieren.

Beim Ausbau des Kreuzungsbereichs ist unbedingt zu berücksichtigen, die Bordsteine abzusenken, um einen direkten barrierefreien Übergang zu ermöglichen (vgl. Abschnitt 3.1 Barrierefreiheit).

Abb. 14: Kreuzung Kastanienallee/Mittelstraße (links); Skizze: vorgezogener Seitenraum in Gelb (rechts)



Quelle: Planersocietät (links); eigene Darstellung auf Kartengrundlage Google Maps (abgerufen August 2022, rechts)

### Markierung zur Erhöhung der Aufmerksamkeit

Querungen von zu Fuß Gehenden sind häufig nicht punktuell, sondern äußern sich in diversen Querungsmustern. Um auf diesen Bedarf zu reagieren, bieten sich flächige Querungsmöglichkeiten an. Durch eine optische Hervorhebung des neuralgischen Querungsbereichs kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Dies kann zum einen baulich, aber auch farblich und damit vergleichsweise kostengünstig geschehen. Dabei ist immer zu bedenken, dass ein rechtlicher Vorrang für Zu Fuß Gehende in diesem Zusammenhang nicht besteht. Dennoch kann durch geringe Geschwindigkeiten, z. B. 20 km/h, und die entsprechenden baulichen Ausführungen (weiche Separationen der Verkehrsteilnehmenden) eine Verbesserung der Querungssituation und infolgedessen der Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende erreicht werden.

### Handlungsempfehlung Stephanusstraße in Hoeningen

Die Stephanusstraße in Hoeningen zeichnet sich durch mehrere Kurvenwechsel aus, was den motorisierten Verkehr generell automatisch entschleunigen sollte. Gleichzeitig ist die Vorausschau auf das Geschehen im Straßenraum nicht vollends gegeben, was die Situation im Querungsbereich rund um die Bushaltestelle unübersichtlich erscheinen lassen kann. Da in diesem Bereich auch viele Kinder die Straße queren, sollte eine besondere Aufmerksamkeit geschaffen werden. Durch einen Belagswechsel oder eine Einfärbung der Fahrbahndecke, kann der Bereich besondere Aufmerksamkeit erhalten (vgl. Abb. 15). Auch das Aufbringen eines Piktogramms des Gefahrenzeichens " 136-10 Kinder " kann für mehr Aufmerksamkeit sorgen. Alternativ kann dieses auch als Verkehrsschild an neuralgischen Stellen (Schulen, Kindertagesstätten, Spielplätze) aufgestellt werden. Weitere Bereiche, wie etwa der Querungsbereich des Verbindungsweges zwischen Gillbach- und Bahnhof auf der Mittelstraße können ebenfalls durch eine farbige Markierung mehr Aufmerksamkeit für den Fußverkehr generieren.

Abb. 15: Beispiel farbige Markierung einer Mittelinsel (links); farbiger Bereich und Piktogramm (rechts)



Quelle: Planersocietät

### Einhalten der vorgegebenen Geschwindigkeit

Bei den Begehungen wurde geäußert, dass die vorgegebenen Geschwindigkeiten häufig nicht eingehalten werden würden. Dies fiele besonders in den Bereichen auf, wo die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt ist. Ob es sich in den vorliegenden Bereichen um ein objektives Empfinden oder die tatsächliche Geschwindigkeit handelt, wurde im Rahmen des Berichtes nicht überprüft.

Aus gutachterlicher Sicht wird empfohlen, in gemeldeten Bereichen und in besonders sensiblen Bereichen (z.B. Schulen, Seniorenunterkünfte) regelmäßige Radarkontrollen durchzuführen und somit für das Einhalten der Geschwindigkeit zu sensibilisieren. Zusätzlich sollte die optische Gestaltung des Straßenraums angepasst werden, sodass der MIV automatisch in der Geschwindigkeit reduziert wird bzw. teilweise auch halten muss, um ein entgegenkommendes Fahrzeug vorbei fahren zu lassen. Einbauten, wie etwa Baumscheiben oder vorgezogener Seitenraum können dazu beitragen. Besonders Gehwegnasen, die auf gerader Strecke das Queren für zu Fuß Gehende erleichtern, entschleunigen gleichzeitig den Verkehr, da die Fahrbahn verengt wird. Zudem sind das Halten und Parken in diesem Bereich nicht möglich. Um die Sichtachsen freizuhalten, muss das Parken vor der Gehwegnase ebenfalls unterbunden werden.

Das temporäre Aufstellen von Geschwindigkeitsdisplays dient zusätzlich als geschwindigkeitsreduzierende



Maßnahme, die einen psychologischen Effekt bei den Kfz-Führenden erzeugt. Eine positive Anzeige erzeugt Endorphine, die das Einhalten der Geschwindigkeit begünstigt. Gleichzeitig wird das Pflichtbewusstsein angeregt. Um die Wirksamkeit des Effekts beizubehalten, sollte eine Geschwindigkeitsanzeige nicht über einen zu langen Zeitraum angebracht werden. Ansonsten entsteht eine Gewöhnung, die die Anzeige übersehen lässt.

### Handlungsempfehlung Im Kamp in Widdeshoven

Die Straße Im Kamp führt zu einer Kindertagesstätte und wird generell häufig von Kindern genutzt. Aus diesem Grund ist eine erhöhte Sicherheit gefordert. Die Geschwindigkeit wird von Montag bis Freitag im Zeitraum zwischen 7 und 17 Uhr bereits auf 30 km/h reduziert. Hier sollte die Überlegung angestrebt werden, aus der temporären Geschwindigkeitsbegrenzung eine dauerhafte Einrichtung von Tempo 30 anzustreben. In diesem Fall könnte eine Fahrbahnmarkierung zusätzlich auf die Geschwindigkeit hinweisen.

Abb. 16: Einbauten zur Entschleunigung des motorisierten Verkehrs (links); Beispiel Dialogdisplay (rechts)



Quelle: Planersocietät

Da auf der Straße Im Kamp Abschnitte vorhanden sind, die nur sehr schmale Gehwege, zum Beispiel durch Häuservorsprünge oder auch Poller und Verkehrsschilder, bereitstellen, sollte hier ein Umbau stattfinden. Poller sollten nach Möglichkeit entfernt oder so weit an den Fahrbahnrand gesetzt werden, dass die vorhandene Seitenraumbreite sichergestellt wird.

Da viele Fahrzeuge auf der Fahrbahn parken und somit wiederum die Sichtverhältnisse für den Fußverkehr beim Queren einschränken, wird das Einrichten einer Gehwegnase sowie von Halteverbots an bestimmten Bereichen empfohlen, sodass ein Querungsbereich angeboten wird. Eine Gehwegnase sollte dort eingesetzt werden, wo der Seitenraum ohnehin sehr schmal ist, um zusätzlichen Platz im Seitenraum zu schaffen. Zudem müssen die Oberflächenschäden der Gehwege ausgebessert werden, um die Barrierefreiheit sicherzustellen.



Abb. 17: Aktuelle Situation der Straße Im Kamp (links); Beispiel einer Gehwegnase (rechts)



Quelle: Planersocietät

Auf dem Rosenweg in Eckum wird die Geschwindigkeit der Fahrzeuge ebenfalls als erhöht wahrgenommen. Zusätzlich ist der Straßenquerschnitt mit ca. 6,0 m (Fahrbahn ca. 3,0 m) auf dem Rosenweg schmal. Durch die abgesenkten Borde, die dazu dienen, den Seitenraum bei Gegenverkehr überfahrbar zu machen, wird der Gehweg teilweise als ungeschützt wahrgenommen.

Da der Straßenquerschnitt sehr schmal ist, lässt sich dieser Bereich durch Einbauten nicht entschleunigen. Regelmäßige Kontrollen und Hinweisschilder oder Markierungen können auf den sensiblen Bereich hinweisen. Lässt sich die Problematik langfristig nicht entschärfen, ist aus gutachterlicher Sicht an dieser Stelle die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit entsprechenden Gestaltungselementen zur Entschleunigung denkbar.

Um das Überfahren des Gehweges bei Gegenverkehr zu vermeiden, würde sich alternativ die Einrichtung einer Einbahnstraße als Lösungsvorschlag anbieten. Eine Einbahnstraßenlösung ist aufgrund von Verkehrsverlagerungen zu prüfen. Dazu kann sich ein Verkehrsversuch wie z.B. die vorübergehende Einrichtung einer Einbahnstraße für 3 Monate anbieten, der Aufschluss über eine langfristige Einrichtung bieten kann. Eine Überwachung und Auswertung des Verkehrsversuchs sind essenziell.

## Enge Ortsdurchfahrten entschärfen

Die Gemeinde Rommerskirchen ist durch viele kleinere Ortschaften geprägt, die durch Hauptverkehrsstraßen miteinander verbunden sind. Diese sind bisher einerseits deutlich auf die Ansprüche des Kfz-Verkehrs ausgerichtet und von diesem geprägt. Andererseits folgen aus den historisch gewachsenen baulichen Strukturen in vielen Fällen geringe Straßenraumbreiten, die die Gestaltungsoptionen und den Seitenraum für zu Fuß Gehende begrenzen. Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks sind besonders die Ortsdurchfahrten in Hoeningen (Stephanusstraße) sowie in Widdeshoven (Hoeninger Straße) aufgefallen. Die Eingangsbereiche der Ortschaften werden durch Aufpflasterungen und Markierungen hervorgehoben, was zur Entschleunigung des MIV beitragen soll. Im weiteren Verlauf ist dem Fußverkehr sehr wenig Fläche vorbehalten. Mit Verweis auf das Mobilitätskonzept Rommerskirchens, werden an dieser Stelle zusammenfassend die dort erwähnten zu prüfenden Handlungsoptionen genannt. Um die Ortsdurchfahrten gestalterisch zu entschärfen, kommt unter bestimmten Rahmenbedingungen eine Auflösung der klaren Trennung zwischen den Verkehrsarten und Schaffung eines Shared-Space-ähnlichen Raums (Niveauabsenkung des Seitenraums, grundsätzliche Geschwindigkeitsannäherung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden) in Betracht.

Begleitende Beteiligungs- und Kommunikationskampagnen zur Grundproblematik sowie auch zu umzusetzenden Einzelmaßnahmen sind dringend zu empfehlen, um Akzeptanz bei den Anwohnenden zu schaffen und sie an einer ortsbezogenen Maßnahmenentwicklung zu beteiligen.

## Information und Kommunikation

Nicht nur bauliche oder temporäre Veränderungen können zu einer besseren Verkehrssicherheit beitragen, sondern auch weiche Maßnahmen. Die Aufmerksamkeit und Sensibilisierung der Menschen durch Kommunikation und Austausch spielen dabei eine wichtige Rolle. Ohnehin stattfindende Aktionstage oder Veranstaltungen (z. B. Gemeindefeste) stellen eine Möglichkeit dar, an einem Informationsstand oder in anderer Form Themen wie beispielsweise Barrierefreiheit, Schulmobilität oder auch Verkehrssicherheit einem breiten Teilnehmendenkreis zu kommunizieren. Spielerisch und durch Aktionen, die zur Teilnahme anregen, können die Themen spannend aufbereitet werden. In Bezug auf die Barrierefreiheit stellen „Altersanzüge“ (vgl. Abb. 18, links) oder Brillen, die Seheinschränkungen simulieren, Möglichkeiten dar, körperliche Einschränkungen selbst zu erfahren und entsprechend das Umfeld wahrzunehmen. Generell sind Aktionstage eine Möglichkeit, (Fuß-)Verkehrsthemen fokussiert und breitenwirksam zu behandeln. Dabei kann sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung als auch hinsichtlich der Ressourcen bzw. des Aufwands eine Kooperation mit lokalen und übergeordneten Partnern angestrebt werden (z. B. Krankenkassen, Fahrradhandel).

Auch temporäre Nutzungsänderungen, z. B. auf Schul- oder Kindergartenwegen sowie an neuralgischen Punkten, haben eine starke Öffentlichkeitswirksamkeit und können ein Zeichen setzen, die Nutzung des öffentlichen Raumes neu zu überdenken und Geschwindigkeiten herabzusetzen. Hierzu könnten verschiedene sensible Bereiche temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt werden und als temporärer Spiel- und Erlebnisraum genutzt werden (vgl. Abb. 18, rechts).

Durch die Möglichkeit mit kreativen, individuellen Aktionen auf bestimmte Situationen aufmerksam und besonders diese auch erlebbar zu machen, werden die Menschen an die Thematik herangeführt und dafür sensibilisiert. Es kann als probates Mittel eingesetzt werden, sich selbst zu hinterfragen und im besten Fall zukünftig das Einhalten von Geschwindigkeiten, die Aufmerksamkeit bzgl. aller Verkehrsteilnehmenden und auch den Vorrang für den Fußverkehr zu berücksichtigen.

Abb. 18: Aktionstag mit Simulationsanzug (links); Sperren einer Wohnstraße für Kinder (rechts)



Quelle: Planersocietät

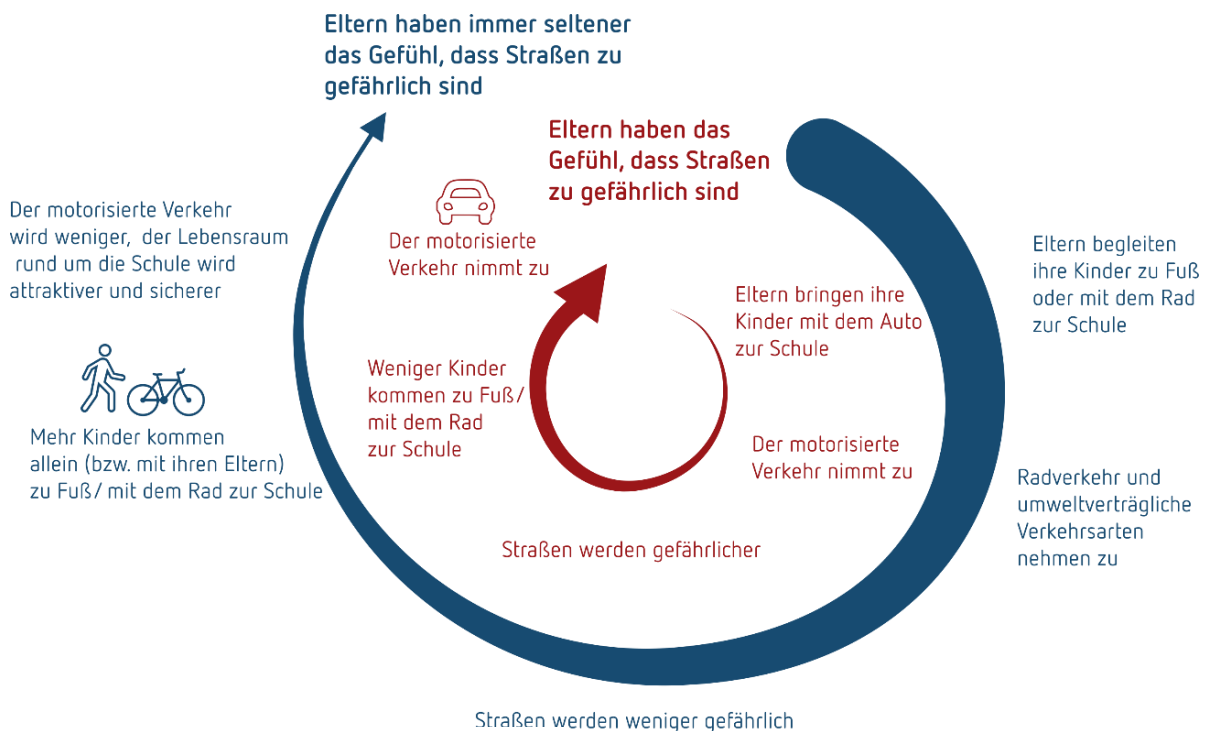
### 3.3 Sicherheit für Kinder (C)

Kinder haben die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität und Verantwortung zu erlernen, wenn sie zu Fuß zur Schule gehen. Durch ein regelmäßiges Gehen werden zudem ihr natürlicher Bewegungsdrang gestillt sowie Bewegungsabläufe und die Motorik trainiert. Ein weiterer positiver Nebeneffekt ist die Erhöhung der Konzentrations- und Lernfähigkeit. Der Schulweg zu Fuß hat außerdem auch eine soziale Komponente, da sich Kinder auf ihrem Weg mit anderen Kindern austauschen können (vgl. ADAC 2019: 7). Daher sollte das Ziel sein, Kindern die Möglichkeit eines sicheren und attraktiven Schulweges zu bieten, sodass sie diesen gerne bestreiten.

Eine an vielen Schulen festgestellte Problematik sind die Kfz-Verkehre, die durch Hol- und Bringverkehr erzeugt werden und entsprechend Gefahrensituationen durch kurzes Halten am Seitenrand entstehen lassen können. Abb. 19 zeigt im inneren Kreis den aktuellen Zustand an vielen Schulen. Durch die selbsterzeugte Zunahme des motorisierten Kfz-Verkehrs nehmen Eltern den Schulweg oftmals als größere Gefahr für ihre Kinder wahr und bringen diese daher selbst mit dem Auto zur Schule. Das Aufkommen des Kfz-Verkehrs steigt.

Um einen Rückwärtstrend hervorzurufen, muss der Ansatz verfolgt werden, die Kinder vermehrt zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Schule kommen zu lassen. Dadurch nimmt das Verkehrsaufkommen mit dem Kfz ab und der kritische Gefahrenbereich vor den Schulen nimmt wieder ab. Eltern sollten dafür zu Beginn die Schulwege gemeinsam mit ihren Kindern üben und auf Querungsbereiche und Gefahrenstellen aufmerksam machen, die ebenso in den Schulwegeplänen festgehalten werden sollten.

Abb. 19: Entstehung und Entgegenwirken von Hol- und Bringverkehr



## Schulwegesicherheit durch Schulwegpläne und Elternhaltestellen

Ein mögliches Instrument, um Schulwege für Kinder sicherer zu gestalten, die selbständige Mobilität von Kindern zu fördern und gleichzeitig die Eltern zu sensibilisieren, ist der Schulwegplan. Generell sollte dieser gemeinsam mit der Kommune, der Polizei sowie Eltern, Kindern und Vertreterinnen oder Vertretern der Schule erarbeitet werden, um einen Beitrag für sichere Schulwege zu liefern und eine selbstständige Mobilität der Kinder zu fördern (vgl. BAST 2019: 18f). Der Schulwegplan sollte in regelmäßigen Abständen auf Aktualität überprüft und fortgeschrieben werden, um bspw. städtebauliche Entwicklungen und neue Fußwegeverbindungen aufzunehmen. Die Kinder lernen durch die Beteiligung spielerisch das Umfeld in Rommerskirchen kennen und entwickeln so eine Verbindung zu ihrem Schulweg. Bei der Ausarbeitung ist es sinnvoll, auch weiterführende Themen wie Elternhaltestellen oder den Einsatz von Schülerlotsen und Laufbussen zu betrachten und diese zu verorten. Außerdem können besondere Ziele für Kinder – zum Beispiel Spielgeräte, die auf dem Schulweg liegen – im Schulwegplan verortet werden. Neben dem Plan mit entsprechenden Hinweisen, sollte ein Schulwegplan auch Handlungsempfehlungen oder erläuternde Fotos für Schülerinnen und Schüler sowie Eltern zu konkreten Problemstellen enthalten. Wie verhalte ich mich richtig an einer Bushaltestelle, wann darf ich über den Zebrastreifen laufen und wo sollte ich wegen schlechter Sichtbeziehungen lieber nicht die Straße queren? Hinweise, wie die Schulwegpläne erstellt werden sollten, sowie Beispiele zur Gestaltung von Schulwegplänen finden sich in „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ der Bundesanstalt für Straßenwesen.

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

In Rommerskirchen wird aktuell eine Elternhaltestelle direkt auf dem Parkplatz der Gillbachschule angeboten. Berichten zufolge wird diese nicht angenommen, da dafür auf den Parkplatz gefahren und entsprechend eine längere Strecke zurückgelegt werden muss. Grundsätzlich sind weitere Entfernungen für die Einrichtung von Haltestellen empfohlen, um den Verkehr zu entzerren und den Kindern die Möglichkeit zu bieten, eine Teilstrecke selbstständig zu laufen. Elternhaltestellen können als kostengünstige und kurzfristige Maßnahme oftmals sehr große Wirksamkeit zeigen. Der richtige Standort ist dabei wichtig und kann im Falle fehlender Akzeptanz auch noch einmal korrigiert werden. Vordergründig sollte jedoch das Ziel sein, Kinder aus der direkten Umgebung zum Gehen oder Radfahren zu motivieren.



Abb. 20: Beispiel eines Schulwegeplans aus Unna (links); Beispiel Elternhaltestellenschild (rechts)



Quellen: Kreisstadt Unna (links); ADAC (rechts)

## Sichere Schulwege und Querungen

Grundvoraussetzung dafür, dass Kinder eigenständig zur Schule gehen, sind sowohl sichere, als auch attraktive Wege und Querungsmöglichkeiten. Dabei ist die Infrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern auf dem Schulweg abzustimmen. Kinder widmen ihrer Umwelt eine hohe Aufmerksamkeit, sie reagieren im Verkehr anders als Erwachsene und sind empfindlicher und verletzlicher. Viele Verkehrssituationen sind für sie neu, daher können sie Gefahren nicht frühzeitig einschätzen. Aufgrund der geringeren Körpergröße ist die Perspektive eine andere und das Blickfeld geringer als bei Erwachsenen. Auch unterscheiden sich die motorischen Fähigkeiten und die Wahrnehmung von denen der Erwachsenen. Beispielsweise können Kinder bis zum 10. Lebensjahr Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen nicht einschätzen und verstehen nicht, dass ein Auto nicht sofort anhalten kann (Fussverkehr Schweiz 2009: 11) Ziel der Schulwegsicherung muss es daher sein, dass Kinder den Schulweg ohne Gefährdung zurücklegen können, aber auch Freiraum zur persönliche Entwicklung haben. Schulwege sollten vorwiegend auf separierten, ausreichend breiten Gehwegen, die frei von Hindernissen (Gehwegparken, Müllbehälter etc.) sind, geführt werden. An Querungen sind Sichtbeziehungen von besonderer Bedeutung. Auch Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und die Höhe des Druckknopfs sollten auf eingezeichneten Schulwegen kindgerecht bzw. fußgänger:innenfreundlich gestaltet sein, zudem sind Schulwege zu beleuchten.

Der Straßenraum im direkten Schulumfeld und die Querungen der Schulwege müssen so gestaltet sein, dass eindeutig angekündigt wird, dass Kinder überraschend auf die Fahrbahn treten können. Nach der VwV-StVO zu Zeichen 274 „Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ ist daher im unmittelbaren Bereich von Schulen die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken. Damit die Geschwindigkeit eingehalten wird und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden gesteigert wird, müssen Querungen,

Haltestellen oder andere Gefahrenstellen im Schulumfeld so gestaltet sein, dass diese direkt „ins Auge springen“. Dies kann durch farblich abgehobene Aufpflasterungen, Markierungen, Belagswechsel, Fahrbahneinengungen oder Mittelinseln erfolgen. In Abb. 22 ist die aktuelle Situation des direkten Schulumfeldes auf dem linken Bild abgebildet. Durch den vorgezogenen Seitenbereich und das Verkehrsschild „Achtung Kinder“ wurde hier bereits Aufmerksamkeit für den Schulverkehr geschaffen. Durch eine farbige Markierung würde der Querungsbereich noch weiter hervorgehoben werden und den Kfz-Führenden verdeutlicht werden, dass es sich um einen sensiblen Bereich handelt.

Ähnlich könnte man auch den Bereich vor Kindertagesstätten (z.B. Kita Kleine Strolche in Hoeningen) und weiteren Schulen hervorheben.

Abb. 22: Aktuelle Situation auf dem Nettesheimer Weg (links); mögliche farbige Markierung (rechts)



Quelle: Planersocietät

### 3.4 Aufenthaltsqualität (D)

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des zu Fuß Gehens eine besondere Bedeutung zu. Neben den wichtigen baulichen Veränderungen, die besonders zur Sicherheit im Straßenverkehr beitragen, ist bei keiner anderen Verkehrsart die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998: 7). Die Fortbewegung dient in den meisten Fällen dazu, von A nach B zu kommen. Die Frage nach der Verkehrsmittelwahl kann durch attraktive Einflüsse auch auf das zu Fuß Gehen gelenkt werden. Der 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 Rommerskirchen gibt es keinen zentralen Punkt des Aufenthalts. Der Markt wird als Parkplatz genutzt und nur zu besonderen Anlässen, wie etwa das Rommersfood-Festival, für den Kfz-Verkehr gesperrt und als Treffpunkt genutzt. Im Bereich rund um das Rathaus sind Nutzungen des täglichen Bedarfs (Apotheke, Sparkasse, Restaurant) angesiedelt, sodass dort mehrere Menschen aufeinandertreffen. Öffentliche Sitzmöglichkeiten oder kleine Spielgeräte sind nicht vorhanden.

In den vereinzelt Ortsteilen sind an kleinen Plätzen Sitzmöglichkeiten zu finden, die zu einer Pause einladen, die jedoch häufig nicht barrierefrei zu erreichen sind. Einige Schwerpunkträume sind somit bereits attraktiv und einladend gestaltet, bedürfen aber kleinen Anpassungen bzgl. der Barrierefreiheit. Bei den Begehungen wurde auch festgestellt, dass es an genügend (funktionalen) Sitzmöglichkeiten fehlt. Besonders auf Hauptverkehrsachsen, die zum Einkaufen auch von älteren Menschen genutzt werden, können Bänke und andere Sitzmöglichkeiten als Pausenmöglichkeit dienen und damit den Weg erleichtern.

Besonders attraktiv in der Gemeinde sind die Freizeitwege. Entlang der Gillbachaue kann man im Grünen spazieren, mit den Kindern auf den Spielplatz gehen oder sich auf einer der Bänke ausruhen. Der Gillbach ist ein besonders attraktiver Aufenthaltsort in Rommerskirchen.

#### Sitzelemente

In Rommerskirchen treffen verschiedene Personengruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen aufeinander. Rund um das Rathaus werden verschiedene Nutzungen angeboten, die vom Fußverkehr angesteuert werden. Bei den Begehungen wurden auch die Bereiche rund um Seniorenunterkünfte beleuchtet. So konnte unter anderem festgestellt werden, dass die Venloer Straße von den Einwohnenden des Seniorenparks Carpe Diem als Verbindungsstraße zum Center am Park genutzt wird. Durch die leichte Steigung wird der Weg als anstrengend beschrieben. Sitzmöglichkeiten auf dieser Achse fehlen komplett. Besonders für ältere Menschen ist es notwendig, auch ohne ein eigenes Kfz selbstständig mobil zu sein und bleiben zu können. Hierbei sind neben barrierefreien Wegen auch regelmäßige Sitz- oder Anlehngelegenheiten wichtig. Personen, die längere Strecken gehen, benötigen oftmals eine Sitzmöglichkeit für eine Pause oder auch einfach nur, um Menschen zu treffen und sich auszutauschen.

Daher empfiehlt es sich, Sitzbänke entlang von Haupttrouten in einem Abstand von mindestens 300 m anzubringen (vgl. FGSV 2011: 60). Entlang von Verbindungsachsen (u.a. Venloer Straße, Bahnstraße) sollte daher auf den Ausbau von Sitzmöglichkeiten geachtet werden. Diese können vielfältig gestaltet sein oder in vorhandene Elemente des öffentlichen Raums integriert werden (vgl. Abb. 23). Generationenfreundliche Sitzmöglichkeiten, zum Beispiel mit Arm- und Rücklehnen und unterschiedlichen Sitzhöhen, sollten in unbedingt mitgedacht werden.

Insgesamt kann ein an das Gemeindebild angepasstes Konzept erstellt werden oder aber individuelle Sitzmöglichkeiten werden je nach Standort aufgestellt. Während Kinder und junge Menschen meist sehr einfache Gegebenheiten wie Mauern, Treppen und Brunnenränder akzeptieren, benötigen ältere Menschen häufig mehr Komfort. Für diese Personengruppe sind Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagerechten Sitzfläche auszustatten, um ein müheloses Aufstehen zu erleichtern.

Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen Benutzergruppen die Möglichkeit zum Verweilen. Die Lage von Sitzmöglichkeiten spielt ebenfalls eine Rolle bei der Häufigkeit der Nutzung. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Windrichtung und Blickrichtung sowie die umliegenden Ziele.

Bei Sitzelementen wird mit einem Stückpreis von ca. 1.500 € gerechnet, abhängig von der Gestaltung kann der Preis aber auch variieren. Zudem sollte berücksichtigt werden, dass ein Angebot des Sitzens auch immer mit einem längeren Aufenthalt verbunden sein kann, weshalb nach Möglichkeit in unmittelbarer Nähe der Sitzmöglichkeiten Behältnisse zur Abfallentsorgung bereitgestellt und regelmäßig entleert werden sollten. So kann eine Verschmutzung des Umfeldes vermieden werden.

Abb. 23: Mehrgenerationenbank (links); Sitzelemente mit Sonnensegel (rechts)



Quelle: Planersocietät

Wie bereits erwähnt befinden sich in den Ortsteilen und auch entlang der Gillbachau Sitzbänke, die die Attraktivität im Gemeindebild verbessern und positiv herauszustellen sind. Teilweise wurden Defizite in der Zugänglichkeit zu den Bänken durch Bepflanzung oder Bordsteinkanten (vgl. Abb. 24, links) festgestellt. Um einen barrierefreien Zugang zu den Sitzmöglichkeiten zu ermöglichen, muss die Oberfläche möglichst eben und ohne Kanten oder andere Barrieren ausgestaltet sein. Die vorhandenen Sitzmöglichkeiten in Rommerskirchen sollten aus diesem Grund auf ihre Zugänglichkeit überprüft werden und gegebenenfalls barrierefrei ausgestaltet werden.

Für den Vorplatz des Rathauses sind Sitzmöglichkeiten unabdingbar. Um Behördengänge zu erledigen und eventuelle Wartezeiten zu überbrücken oder den Platz als Treffpunkt zu nutzen, sollte die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Ausreichend Platz für Sitzmöglichkeiten ist vorhanden, der sinnvoll genutzt werden sollte. Besonders bei starker Sonneneinstrahlung ist auch eine Verschattung notwendig. Nach Möglichkeit sollten



die Sitzmöglichkeiten daher im Bereich der Bäume angebracht werden. Alternativ können auch bauliche Maßnahmen ergriffen werden oder temporär Sonnensegel (vgl. Abb. 23, rechts) eingesetzt werden. Um den Bereich auch für Kinder attraktiv zu gestalten, können kleine Spielgeräte den öffentlichen Raum als Spielfläche erweitern.

Abb. 24: Platz vor dem Rathaus ohne Sitzmöglichkeiten (links); Grünfläche als Barriere am Gillbach (rechts)



Quelle: Planersocietät

## Spielelemente

Im Ortskern Rommerskirchens, aber auch umliegend in den Ortsteilen befinden sich unterschiedliche Einrichtungen für Kinder (Schulen, Kindertagesstätten, Freizeiteinrichtungen) und Wohngebiete, in denen sich Kinder aufhalten und fortbewegen. 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. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden (vgl. Abb. 25). Größere Spielgeräte können auf Plätzen als weiteres Element für den Aufenthalt installiert werden. Ebenso ist für Kinder das Erlebnis kleinerer Spielgeräte auf bestimmten Wegen spannend. In Rommerskirchen werden entlang der Schulwege bereits unterschiedliche Spielgeräte eingesetzt, die den Kindern den attraktiven Weg zur Schule leiten. Weitere Einsatzgebiete können Wege zum Kindergarten oder auch andere Quartierswege sein. Durch ein strukturiertes Netz von einfachen Spielelementen können ganze Themenwege realisiert werden. In diesem Rahmen ist es ebenfalls denkbar, die Kinder bei der Gestaltung des Raumes zu beteiligen, beispielsweise durch Mitentscheidung bei der Auswahl der Spielelemente oder indem der Raum gemeinsam gestaltet wird.

Kleine Spielpunkte in den Siedlungsbereichen, aber auch an zentralen Plätzen, wie etwa dem Rathausvorplatz, ergänzen die privaten Möglichkeiten. Auch bei der Umsetzung von Neubaugebieten ist der Einsatz von Spielgeräten zu berücksichtigen. Das Beratungsangebot „Planen für die Zukunft“ vom Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet u.a. Unterstützung bei der Planung von Neubaugebieten. Für ein Spielelement kann ca. 1.500 € pro Stück angesetzt werden.

Abb. 25: Beispiel für ein kleines Spielgerät (links); Balancier- und gleichzeitig Sitzmöglichkeit (rechts)



Quelle: Planersocietät

### Attraktive Wege durch Bepflanzung

Die Nutzung eines Weges ist abhängig von seiner Attraktivität, die wiederum durch das Umfeld bestimmt wird. Dazu gehören die Gestaltung von Straßen sowie die Ästhetik und Nutzung angrenzender Gebäude (vgl. ASTRA 2015:18). Personen zu Fuß nehmen aufgrund ihrer langsameren Geschwindigkeit die Gestaltung der Umgebung wie keine anderen Verkehrsteilnehmenden wahr (vgl. Fuss e.V. 2004: 24). Daher findet auf Fußwegen in einem unattraktiven Umfeld und mit geringer Qualität häufig geringere Aktivität statt.

Bäume, Grünflächen, Hecken und Blumen sind wichtige Elemente für den Fußverkehr. Durch die unterschiedlichen Jahreszeiten verändern sich diese, wodurch zu Fuß Gehende immer wieder neue Eindrücke erhalten. Der Bereich rund um die Kapelle in Widdeshoven und auch der Platz des neu gestalteten Archäologischen Fensters am Steinbrink weisen einen hohen Anteil an versiegelter Fläche auf. Dadurch wirkt der öffentliche Raum aktuell sehr monoton und wenig einladend. Durch das Einpflanzen von weiteren Bäumen oder das Schaffen von Blumenbeeten werden die Flächen für den Fußverkehr attraktiver. Bereits ein geringer Einsatz von Pflanzen lassen das Gemeindebild attraktiver erscheinen und laden zum Aufenthalt ein. Durch Sitzmöglichkeiten kann das Angebot ergänzt werden.

Abb. 26: Versiegelte Fläche in Widdeshoven (links); Beispiel Blumenbeet zur Attraktivitätssteigerung (rechts)



Quelle: Planersocietät

## Bereich vor der Kastanienschule verbessern

Bei der Begehung des Ortsteils Hoeningen ist die Einfahrt von der Stephanusstraße in die Straße Zur Mühle durch einen großen Flächenbedarf des motorisierten Verkehrs aufgefallen. Da in diesem Bereich Schulbusse verkehren, muss entsprechender Platz zum Wenden bereitgestellt werden. Dennoch erscheint der Bereich überdimensioniert. Zu Fuß gehenden Personen, die lediglich die Stephanusstraße benutzen möchten, wird kein Querungsangebot im Kurvenbereich geboten. Es konnte beobachtet werden, dass der Einmündungsbereich der Straße Zur Mühle dennoch ungeschützt gequert wird. Dazu wurde entweder der Schutzstreifen des Radverkehrs genutzt oder aber die bauliche Trennung (Verkehrinsel) und die große Grünfläche mit Baumbestand.

Abb. 27: Einfahrt Zur Mühle an der Kastanienschule

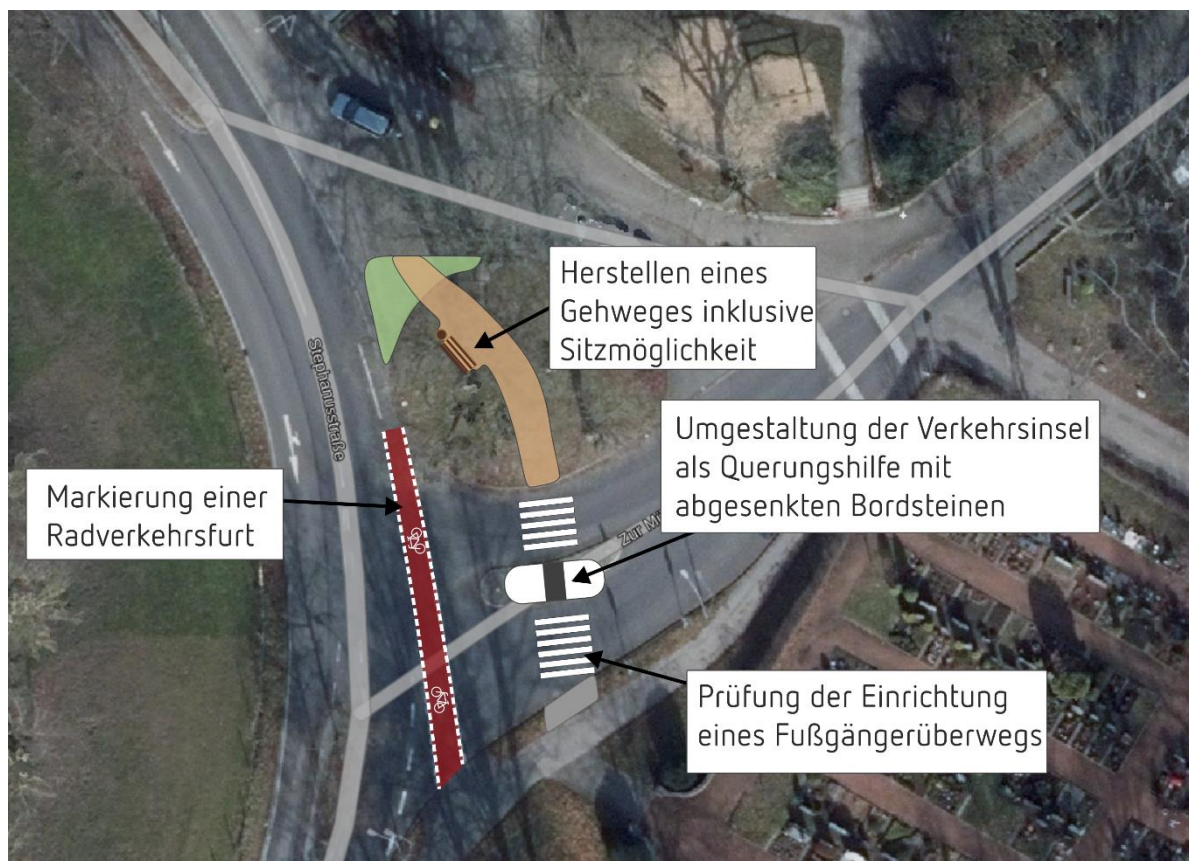


Quelle: Planersocietät

Um den Bereich attraktiver und auch sicherer zu gestalten, können Anpassungsmaßnahmen im Bereich der bestehenden Inseln vorgenommen werden. Abb. 28 skizziert mögliche Anpassungen. Um das ungesicherte Queren zu vermeiden, sollte ein Angebot geschaffen werden, im Verlauf der Stephanusstraße gehen zu können. Auf der Grüninsel mit Baumbestand könnte dafür ein Gehweg geschaffen werden, der mit einer Bank ausgestattet wird, sodass die Grünfläche gleichzeitig zum Pausieren einlädt. Mit der Vergrößerung der Verkehrsinsel, kann der nördliche Querungsweg (Ausfahrt der Buszufahrt) verkürzt werden. An dieser Stelle ist zu überprüfen, ob die Schleppkurven des Busses eingehalten werden können. Die vorhandene Verkehrsinsel auf der Straße Zur Mühle, die aktuell als Fahrbahntrennung dient, kann als Querungshilfe umgestaltet werden. Dazu sind die in Kapitel 3.1 beschriebenen Bedingungen zum Querverkehr unbedingt einzuhalten. Abgesenkte Bordsteine, im besten Fall differenzierte Bordhöhen, sind bei der Umgestaltung zu berücksichtigen. Zusätzlich sollte auch der Radfahrstreifen deutlicher hervorgehoben werden. Das kann durch eine Rotmarkierung erfolgen oder durch eine Erneuerung der vorhandenen Markierung mit der Ergänzung um Fahrradpiktogramme.



Abb. 28: Impulsskizze zur Umgestaltung des Bereichs der Einmündung Im Kamp (Kastanienschule)



Darstellung Planersocietät; Kartengrundlage: tim-online, Bezirksregierung Köln Geobasis NRW

Um eine Bevorrechtigung des Querens zu schaffen, was aufgrund des Schulweges unbedingt in Betracht gezogen werden sollte, kann die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) geprüft werden. 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 Schüler 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 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 eine Doppelbordes mit einer Kombination aus Nullabsenkung und 6 cm Bordhöhe, einer Beleuchtung und Beschilderung mit dem Zeichen 350 StVO „Fußgängerüberweg“ (vgl. Abb. 29). Abhängig von der Umgebung des Fußgängerüberwegs kommen als weitere Ausstattungselemente unter anderem auch Kragarme, Baken und Absperungen 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.



Abb. 29: Ausstattungselemente eines FGÜ



Quelle: Planersocietät

### 3.5 Maßnahmenübersicht

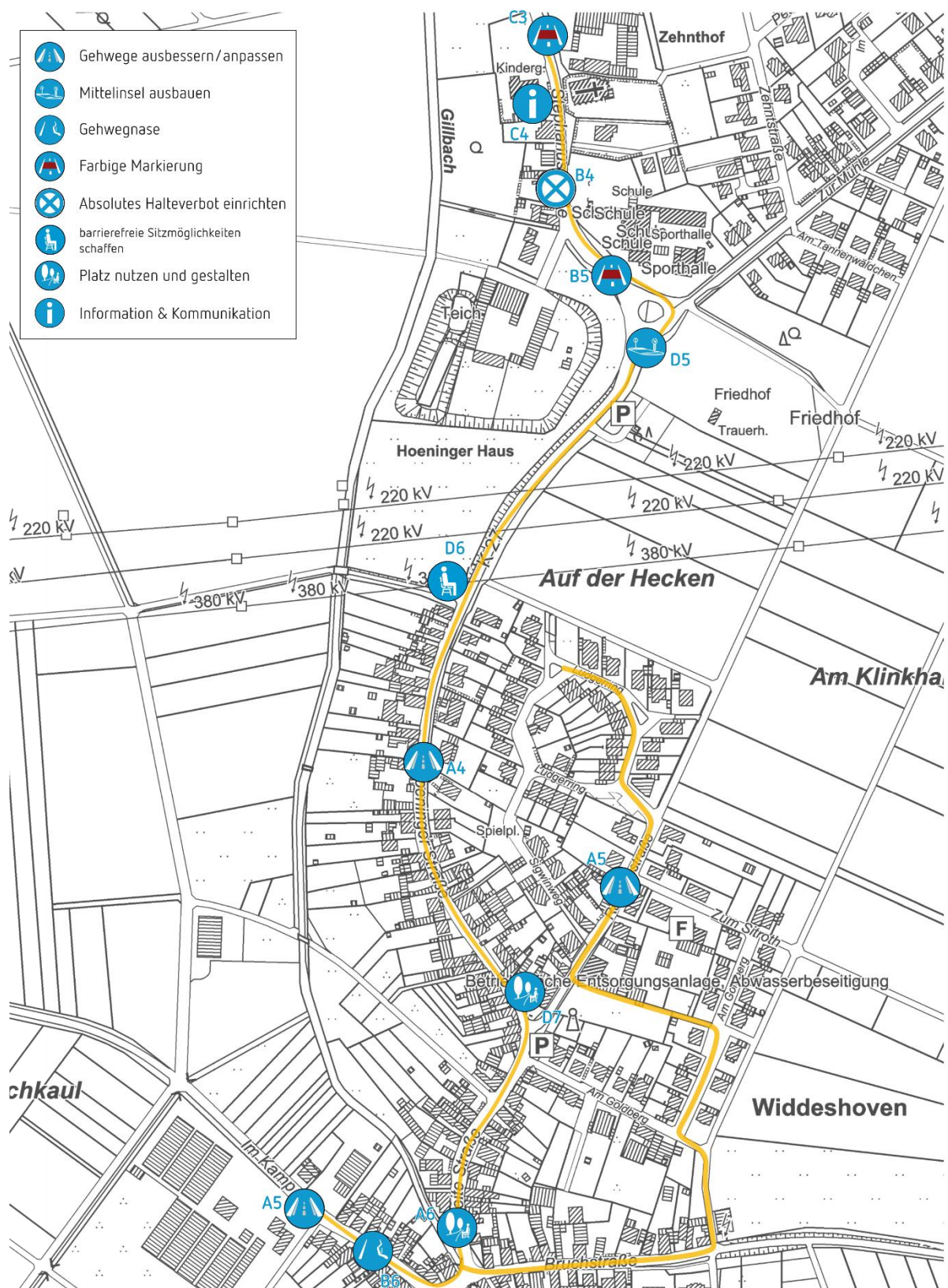
Nachfolgend werden exemplarisch einige Maßnahmevorschläge entlang der Begehungsrouten verortet. Die Zuordnung dient der Übersichtlichkeit und soll beispielhaft auf die Handlungsempfehlungen hinweisen, die auf weitere Stellen im Gemeindegebiet angewendet werden können und sollen. Zur besseren Verständlichkeit sind die Piktogramme durch eine Nummerierung ergänzt, die in Kapitel 4.1 Umsetzungshorizont in Tabelle 1 aufgelistet und benannt werden.

Abb. 30: Verortung der darstellbaren Maßnahmevorschläge in Eckum





Abb. 31: Verortung der darstellbaren Maßnahmevorschläge in Hoeningen und Widdeshoven



Quelle: Planersocietät auf Kartengrundlage © Geobasis NRW 2020

## 4 Verstetigung

### 4.1 Umsetzungshorizont

Die vorliegenden Maßnahmenvorschläge der einzelnen Handlungsfelder 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 im vorliegenden Bericht eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen. Diese sind individuell innerhalb der Kommune zu prüfen und ggf. anzupassen. Zum Teil werden Maßnahmenvorschläge angesetzt, die keinen direkten örtlichen Bezug aufweisen, sondern als Daueraufgabe betrachtet werden können. Dazu zählen zum Beispiel die Kontrolle der Einhaltung von Geschwindigkeiten und auch Informationsveranstaltungen zu verschiedenen Themen (z.B. Elternhaltestellen) an Schulen. Es ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können.

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und der kleinteiligen Wegebeziehungen jeder zu Fuß gehenden Person nur schwer vorzunehmen. In diesem Zusammenhang sei noch einmal darauf hingewiesen, dass während des Fußverkehrs-Checks NRW 2022 nicht alle potentiellen Problemlagen in Rommerskirchen betrachtet werden konnten, sondern der Fokus auf die Begehungsrouten gelegt wurde. Aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den Anregungen der Teilnehmenden, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, sind folgende hervorzuheben:

- **Nutzbarkeit der Gehwege verbessern** durch die Anpassung der Gehwegoberflächen und den Ausbau von Gehwegen. Auch Treppen und Rampen müssen an die aktuellen Standards angepasst werden. Gehwegnasen können die Querbarkeit und Sichtverhältnisse verbessern.
- **Verbesserung der Barrierefreiheit** nicht zuletzt in Hinblick auf barrierefreie Zugänglichkeit von Sitzmöglichkeiten und Plätzen (Rampen und Treppen) sowie Bordsteinabsenkungen an Straßeneinmündungen.
- **Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden, besonders Kindern, fördern**, zum einen durch regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen, zum anderen durch bauliche Maßnahmen wie die Umgestaltung enger Ortsdurchfahrten (vgl. Mobilitätskonzept).
- **Aufwertung der Platzgestaltung des Rathausvorplatzes und weiterer Platzsituationen** mit dem Fokus auf Sitz- und Spielmöglichkeiten unter Berücksichtigung von Verschattung und die Integration von Grünelementen, die zur Entsiegelung von Flächen beitragen.

Die Erstellung einer Priorisierung der Einzelmaßnahmen ist unter Berücksichtigung der Personallage, der Haushaltsmittel sowie bevorstehender Maßnahmen dringend zu empfehlen und sukzessive abzuarbeiten.



Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen

	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
<b>Eckum</b>			
<b>Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)</b>			
A1	Barrierefreier Zugang (Rampe,Treppe) zum Rathausvorplatz		
A2	Umgestaltung des Seitenraums (Ausbau Gehwege)		
A3	Oberflächenverbesserung des Gehweges Venloer Straße		
<b>Handlungsfeld Verkehrssicherheit (B)</b>			
B1	Sichtachsen (Kastanienallee /Mittelstraße) verbessern		
B2	Fußwege-Verbindung zw. Gillbachau - Bahnhof kennzeichnen		
B3	Fahrbahnmarkierungen erneuern/ herstellen		
<b>Handlungsfeld Sicherheit für Kinder (C)</b>			
C1	Elternhaltestelle verlegen		
C1	Information (Elternhaltestellen & Schulwegpläne)	Daueraufgabe	
C2	Querung vor Gillbachschule sicher gestalten (Markierung)		
<b>Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)</b>			
D1	Aufenthaltsqualität Rathausvorplatz verbessern		
D2	Barrierefreier Zugang zu vorhandenen Sitzmöglichkeiten		
D3	Sitzmöglichkeiten installieren (entlang Haupttrouten)		
D4	Herstellen eines Gehweges KVP am CAP		
	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
<b>Hoeningen/ Widdeshoven</b>			
<b>Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)</b>			
A4	Sicherstellung der Gehwegbreiten (z.B. Poller entfernen)		
A5	Oberflächenverbesserung und Verbreiterung der Gehwege		
A6	Barrierefreier Zugang zu Sitzmöglichkeiten		
<b>Handlungsfeld Verkehrssicherheit (B)</b>			
B4	Sichtachsen durch Halteverbote verbessern		
B5	Querungssicherheit durch farbige Markierung erhöhen		
B6	Gehwegnasen installieren (Sichtachsen verbessern)		
<b>Handlungsfeld Sicherheit für Kinder (C)</b>			
C3	KiTa sicher gestalten (Markierung/ Aufpflasterung)		
C4	Information & Sensibilisierung (Halten/ Parken)	Daueraufgabe	
<b>Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)</b>			
D5	Aufenthaltsqualität Kastanienschule erhöhen (inkl. Querung)		
D6	Sitzmöglichkeiten installieren (entlang Haupttrouten)		
D7	Versiegelte Flächen durch Pflanzen/Grünflächen ergänzen		

## 4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung

Die partizipativen Bausteine des Fußverkehrs-Checks NRW 2022 haben bei den Teilnehmenden eine hohe Erwartungshaltung in Bezug auf die Förderung des Fußverkehrs in Rommerskirchen erzeugt. Um den Prozess anzustoßen, sollten zu Beginn insbesondere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen im Fokus stehen. Markierungsarbeiten, Informationsveranstaltungen oder die Installation einer Sitzmöglichkeit sind ohne Vorplanung umsetzbar und können öffentlichkeitswirksam platziert werden.

Umfangreichere Maßnahmenvorschläge, wie zum Beispiel der Umbau oder Neubau einer Verkehrsinsel, benötigen ggf. eine entsprechende Vorplanung sowie die Beschaffung von Haushaltsmitteln und sollten daher in die mittel- bis langfristige Umsetzungsplanung der Gemeinde aufgenommen werden. Besonders die als Daueraufgabe markierten Maßnahmenvorschläge gilt es regelmäßig durch- bzw. fortzuführen und stetig anzupassen. Informationsabende oder -flyer über Elternhaltestellen und Hol- und Bringverkehre sollten jährlich durchgeführt werden.

Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Gemeinde Rommerskirchen, organisatorische Möglichkeiten für eine strukturelle Fußverkehrsförderung zu schaffen, um die Ansätze aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen und eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen. Um die Fußverkehrsförderung dauerhaft zu fördern und in Planungsprozesse einzubinden, empfiehlt sich die Gründung eines Arbeitskreises zum Thema Mobilität, die sowohl die einzelnen betreffenden Fachbereiche innerhalb der Kommune, als auch Verbände (z.B. VCD) und Vereine (z.B. ADFC) miteinander vernetzt. So kann die Nahmobilität in übergeordneten Planungsprozessen direkt eingebunden werden. Eine aus dem Arbeitskreis ausgewählte Person kann als Ansprechperson und auch Vermittler:in innerhalb der Kommune sowie für die Bürgerschaft zur Verfügung gestellt werden.

Während der Beteiligungsformate des Fußverkehrs-Checks kamen viele Hinweise von den Einwohnenden Rommerskirchens. Diese Expertise vor Ort sollte genutzt und zukünftig im Rahmen von Planungsprozessen als Kommunikations- und Partizipationselemente aufgegriffen werden.

Im Haushalt sollten zudem speziell Mittel für Fußverkehrsthemen und Barrierefreiheit beantragt werden.

Der gewonnene Fußverkehrs-Check setzt ein Zeichen als Einstieg für die Fußverkehrsförderung in Rommerskirchen und zeigt deutlich auf, dass sich die Kommune für die Belange der Bürgerinnen und Bürger einsetzt. Sowohl in Bezug auf die Barrierefreiheit, als auch allgemein für die Sicherheit im Straßenverkehr und besonders für die Kinder auf Schulwegen und im Schulumfeld. Und nicht zu vergessen, für den Komfort und die Attraktivität sowohl bei der Fortbewegung zu Fuß, als auch bei Pausen zwischen den Strecken.

In Kombination mit dem bereits erstellten Mobilitätskonzept für Rommerskirchen und den vorliegenden Bericht des Fußverkehrs-Checks liegt der Gemeinde ein umfangreiches Arbeitspaket vor, um die Mobilität auf kommunaler Ebene zu fördern. Die Bearbeitung dieser sollte vorerst im Vordergrund stehen.

Weitere Möglichkeiten der systematischen Förderung können vorausschauend ein Fußverkehrs- oder Nahmobilitätskonzept für die Gemeinde sein. Sie dienen der Konkretisierung durch die Erstellung von Wegenetzen, die durch eine umfangreiche Mängelanalyse und anschließender Maßnahmenkonzeption ergänzt wird. Nach der Förderrichtlinie "Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement" des Landes NRW können Mobilitätskonzepte gefördert werden.

## 4.3 Das Zukunftsnetz Mobilität NRW – Unterstützung für Kommunen

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät und begleitet die Mitgliedskommunen in NRW als Partner auf dem Weg zur Mobilitätswende über drei regionale Koordinierungsstellen in NRW.

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

Die zielführende Strategie hierzu ist das Kommunale Mobilitätsmanagement. Das Kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, nachhaltige Mobilitätsangebote zu initiieren und die Mobilitätswende anzustoßen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hilft Kommunalverwaltungen diese Schnittstelle einzurichten und die Mitarbeiter\*innen mit dem richtigen Know-How auszustatten. Denn Mobilität ist eine Querschnittsaufgabe in der Verwaltung.

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

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

Bei den Fußverkehrschecks waren zahlreiche Vertretende aus Bürgerschaft und Interessensverbänden eingebunden. Nicht zuletzt durch die Teilnahme der jeweiligen Politiker aus den Bezirksvertretungen wurde signalisiert, dass das Thema Fußverkehr ein politisch relevantes ist und zwingend in die o.g. Ideen und Pläne eingebunden werden muss. Die Federführung für die Fußverkehrs-Checks lag beim Amt für Planung, Gemeindeentwicklung und Mobilität, Frau Maria Greene. Es bestand eine enge Zusammenarbeit mit anderen Ämtern der Stadtverwaltung.

### Mitgliedschaft der Gemeinde Rommerskirchen

Rommerskirchen ist seit Dezember 2016 Mitglied des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Die Förderung der nachhaltigen Mobilität unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel und -träger verfolgt die Gemeinde seit Beitritt ins Zukunftsnetz Mobilität NRW sehr engagiert.

So wurde in den letzten Jahren mit gutachterlicher Begleitung ein Mobilitätskonzept entwickelt, das als Handlungsrahmen für die künftige nachhaltige und vernetzte Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde dienen und praxisnahe Maßnahmenvorschläge für die verschiedenen Verkehrsmittel entwickeln soll. Das Mobilitätskonzept inklusive Maßnahmenpaket ist in der Ratssitzung am 22.09.2022 einstimmig beschlossen worden.

Die dem Zukunftsnetz besonders wichtige fachbereichsübergreifende verwaltungsinterne Verankerung des Querschnittsthemas Mobilität wurde in den letzten Jahren umgesetzt. Zusätzlich wurde ein Arbeitskreis Mobilität mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung eingerichtet, der sich mehrmals jährlich trifft.

Rommerskirchen ist eine Pendlergemeinde, bei der die Förderung einer nachhaltigen Mobilität insbesondere auf eine gute Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angewiesen ist. Aus diesem Grunde werden im weiteren Bahnhofsumfeld die Neubaugebiete rad- und fußverkehrsfreundlich erschlossen. Große Fortschritte wurden auch beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen gemacht.

Derzeit wird die Mobilstation am Bahnhof Rommerskirchen gebaut, die künftig ein moderner Knotenpunkt für den Öffentlichen Verkehr und intermodale Wegeketten sein soll. Er integriert neben verschiedenen Dienstleistungen auch eine neue Radstation, die u. a. mit dem System DeinRadschloss ausgestattet wird und mit 200 Plätzen der steigenden Nachfrage nach sicheren Abstellanlagen Rechnung tragen soll.

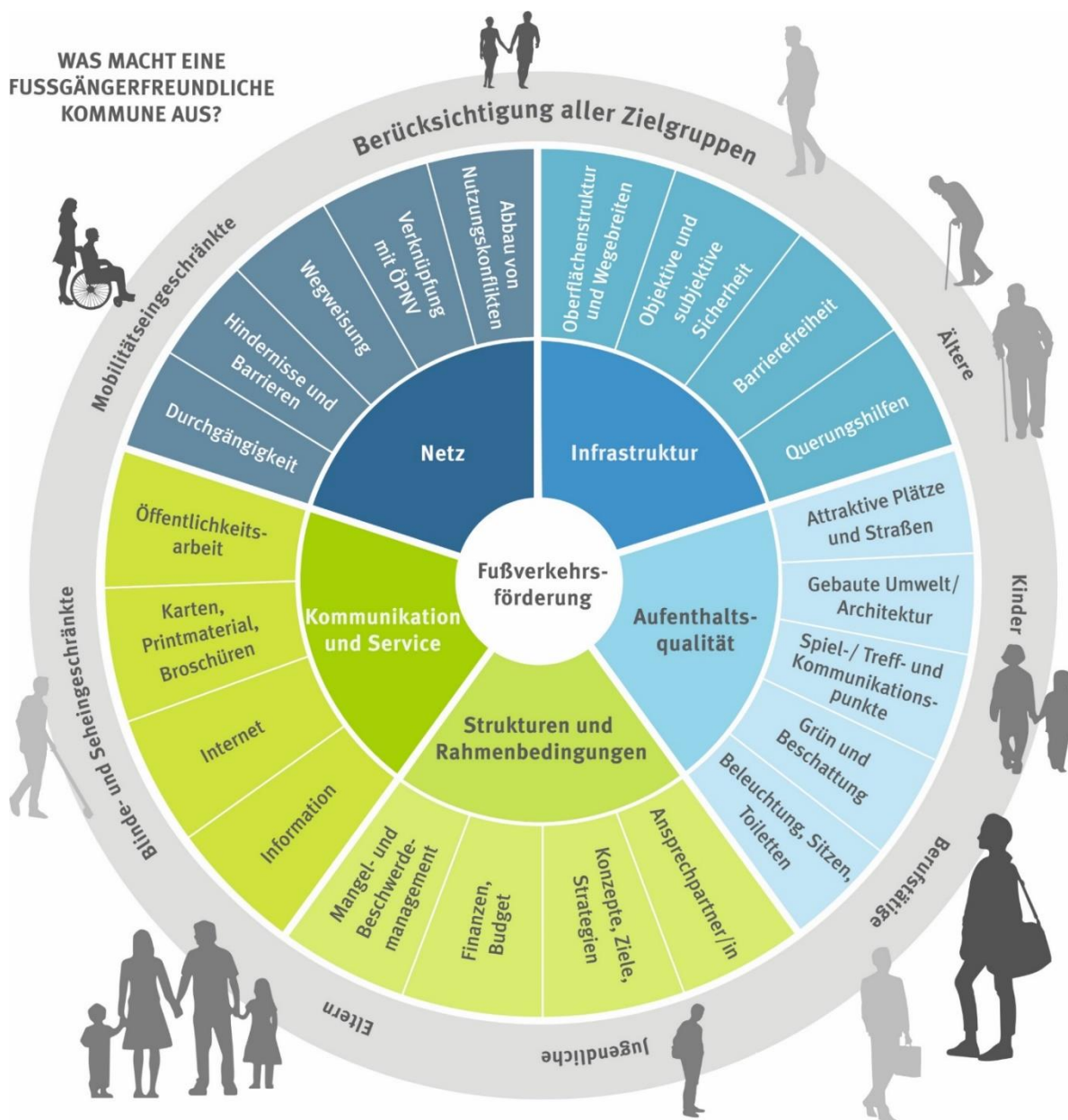
Durch die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks 2022 erhofft sich die Gemeinde einen Erkenntnisgewinn in Bezug auf die konkreten Probleme und mögliche Lösungsansätze und Maßnahmenvorschläge für eine zukünftige Stärkung des Fußverkehrs. Die Bedeutung des Fußverkehrs in der Gemeinde wurde bei den Begehungen sowie dem Auftakt- und Abschluss-Workshop durch den Bürgermeister betont, der ebenso wie weitere Vertretende der Verwaltung, der Politik und der Bürgerschaft sehr engagiert an den Bausteinen der Fußverkehrs-Checks teilgenommen hat..



## 5 Fazit

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des Zufußgehens hinausragt.

Abb. 32: 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

Seit einem 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 2022 konnte die aktuelle Situation des Fußverkehrs in Rommerskirchen beleuchten 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. Kostengünstige Maßnahmen, die keinen Planungsaufwand erfordern, können kurzfristig umgesetzt werden.

Gleichzeitig konnten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, die auch über die Grenzen der untersuchten Begehungsrouten hinaus für die gesamte Gemeinde anwendbar sind. Dies betrifft vor allem die Maßnahmen zur Barrierefreiheit, wie das Absenken von Bordsteinen und die Zugänglichkeit von Sitzmöglichkeiten und auch die Kommunikationsbausteine, wie zum Beispiel die Übermittlung und der Austausch von Informationen an Schulen und Kindertagesstätten über Hol- und Bringverkehre. Auch die der Verkehrssicherheit betreffenden Maßnahmen, lassen sich über das Untersuchungsgebiet hinaus anwenden. Insgesamt lassen die Maßnahmenvorschläge bessere Bedingungen für die zu Fuß Gehenden in Rommerskirchen erwarten, die ebenso eine Impulswirkung für die äußeren Wohngebiete darstellen können. Besonders die Teilhabe aller Personengruppen und folglich die Sicherstellung der Teilhabe am öffentlichen Leben muss immer an erster Stelle stehen.

Während des Fußverkehrs-Check 2022 konnte die rege Beteiligung der Bevölkerung während der vier Vor-Ort-Veranstaltungen das Interesse der Bewohnerinnen und Bewohner an der Mobilitätsform Fußverkehr bekräftigen.

Durch die zukünftige Umsetzung aufgezeigter Maßnahmenvorschläge und dessen Berichtserstattung in den öffentlichen Medien, kann sich die Gemeinde bürgernah zeigen und die Einsatzbereitschaft der Förderung des Fußverkehrs in Rommerskirchen aufzeigen.

## 6 Dokumentation

### 6.1 Protokoll der Auftaktveranstaltung am 23.08.2022

Ort:	Pausenhalle Gillbachschule; Nettlesheimer Weg 44, 41569 Rommerskirchen
Datum:	23.08.2022
Uhrzeit:	17:00-18:00 Uhr
Anwesende:	6 Vertretende der Verwaltung (inkl. Bürgermeister Herr Mertens), 2 Personen des Planungsbüros Planersocietät
Protokoll:	Kristin Hanna, Lara Wohland (Planersocietät)

#### Auftaktworkshop Rommerskirchen

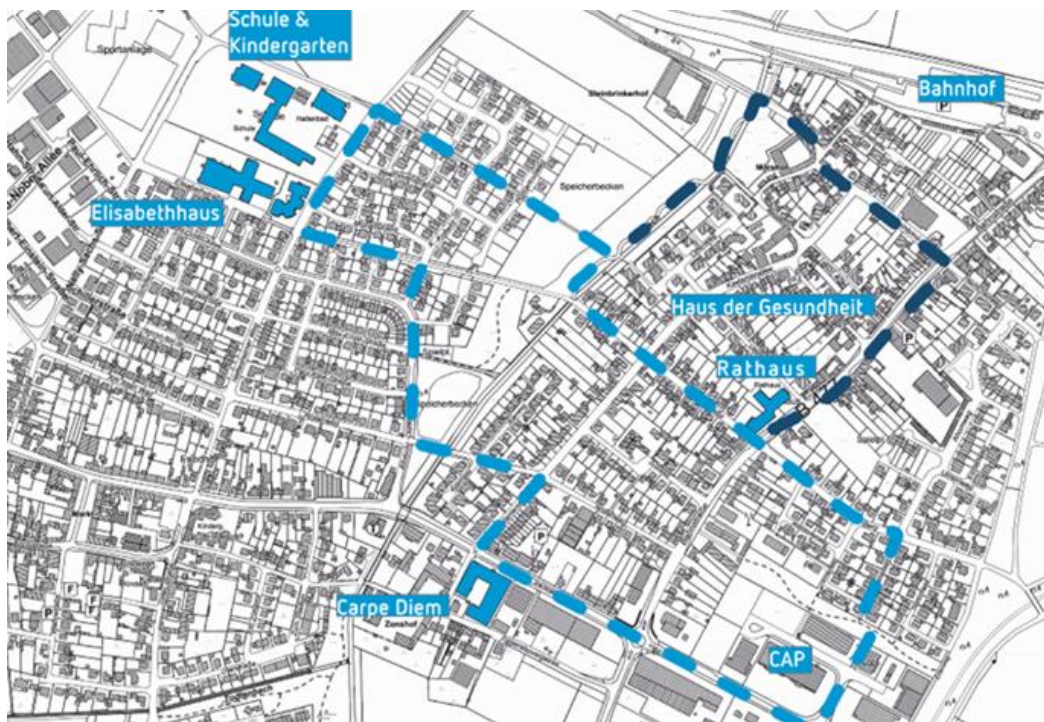
Der Auftaktworkshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2022 in Rommerskirchen fand am Dienstag, den 23. August 2022 um 17:00 Uhr in der Pausenhalle der Gillbachschule statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus lediglich 8 Personen zusammen, darunter der Bürgermeister Rommerskirchens sowie Vertreter\*innen der kommunalen Verwaltung und Mitarbeiter\*innen des betreuenden Planungsbüros.

Herr Dr. Martin Mertens begrüßte die Teilnehmenden. Anschließend wurde ein kleiner Input von Frau Wohland über die Fakten des Fußverkehrs gegeben und die geplanten Routen für die Begehungen vorgestellt.

Es werden zwei Begehungen stattfinden, welche sich an die Öffentlichkeit richten. Der Fokus für den Fußverkehrs-Check in Rommerskirchen soll zum einen auf den Ortskern mit den Wegen zur Nahversorgung und zu den Unterkünften für Seniorinnen und Senioren gelegt werden.

Zum anderen sollen mit den Ortsteilen Hoeningen und Widdeshoven die Außenbezirke näher betrachtet werden. Thematisch soll ein besonderer Fokus auf die Barrierefreiheit sowie die Sicherheit im Bereich der Schulen und Kindergärten gelegt werden.

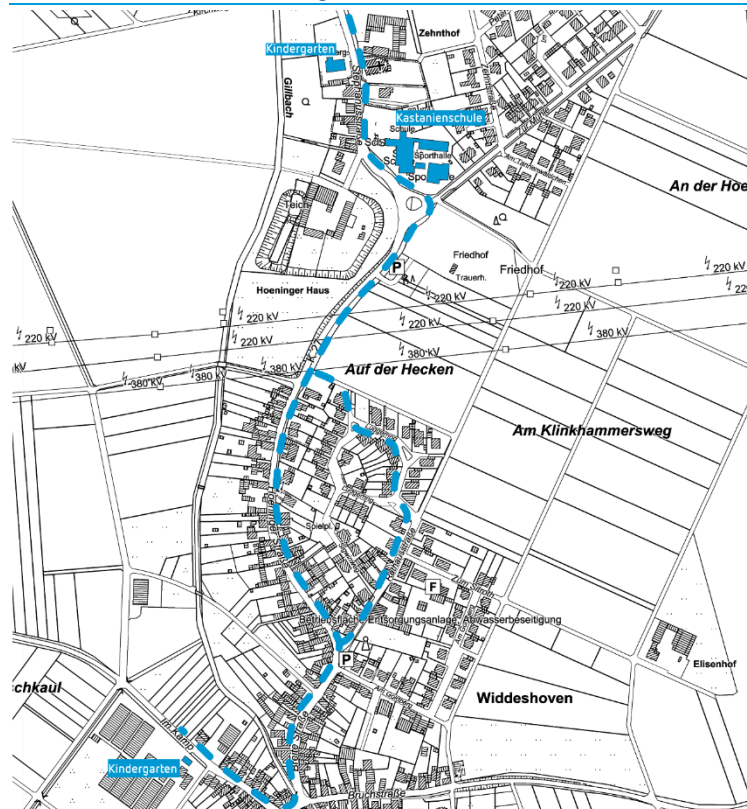
### Routen-Entwurf 1 - Ortskern Rommerskirchen



Quelle: Planersocietät

Die zweite Route führt durch die Ortsteile Hoeningen und Widdeshoven und behandelt die Themenfelder Schule und Kindergarten, genauso wie das Wohnumfeld.

### Routen-Entwurf 2 - Hoeningen und Widdeshoven





## Rückfragen und Diskussion zu den Routenvorschlägen

Anschließend fand in kleiner Runde ein Austausch über die potenziellen Routenverläufe statt. Nachfolgend werden die Anmerkungen aufgelistet:

### Routen-Entwurf 1:

- Es wurde der Vorschlag gemacht, die Route vom Rathaus aus entlang der Kastanienallee zu führen, um einen größeren Teil der Gillbachau zu begehen.
- Der Weg entlang der Gillbachau wurde als teilweise sehr dunkel und durch die Bepflanzung als schlecht einsehbar beschrieben. Dazu wurde angemerkt, dass bereits über eine Beleuchtung entlang der Gillbachau diskutiert wurde, diese aber aufgrund des großen Eingriffs in die Natur kritisch gesehen werde.
- Gillbachau soll als Achse zum Bahnhof auch nachts mit einem positiven Gefühl genutzt werden können.

### Routen-Entwurf 2:

- Es wurde darüber diskutiert, ob für die Begehung die Verbindung über die westlichen landwirtschaftlichen Wege zwischen der „Naturgruppe“ und dem nördlichen Ortseingang Widdeshovens mitaufgenommen werden sollte. Besonders Schulkinder nutzen diesen Weg, um der unattraktiven Hoeninger Straße auszuweichen.
- Die Teilnehmenden stellten fest, dass die landwirtschaftlichen Wege zwar häufig genutzt werden würden, gleichzeitig aber auch kein großer Bedarf zur Veränderung bestehe. Eventuell könnte man 2 Bänke aufstellen.
- Es wurde festgehalten, dass am Tag der Begehung spontan entschieden werden könne, ob ein Teil des landwirtschaftlichen Weges begangen werden soll.
- Um die Hoeninger Straße/ Breite Straße nicht doppelt zu begehen wurde der Vorschlag gemacht die Bruchstraße und Am Goldberg zu begehen. Dies wird für die Begehung aufgenommen.

### Allgemeine Anmerkungen

- Entlang von Schulwegen werden in Rommerskirchen bereits Spielgeräte aufgestellt, um so attraktive Wege für Kinder zu kennzeichnen.
- Es wurde zudem festgehalten, dass für die Begehungen mehr Werbung für die Teilnahme gemacht werden müssen. Dies kann zum Beispiel in Form von Plakaten oder Wurfsendungen passieren.

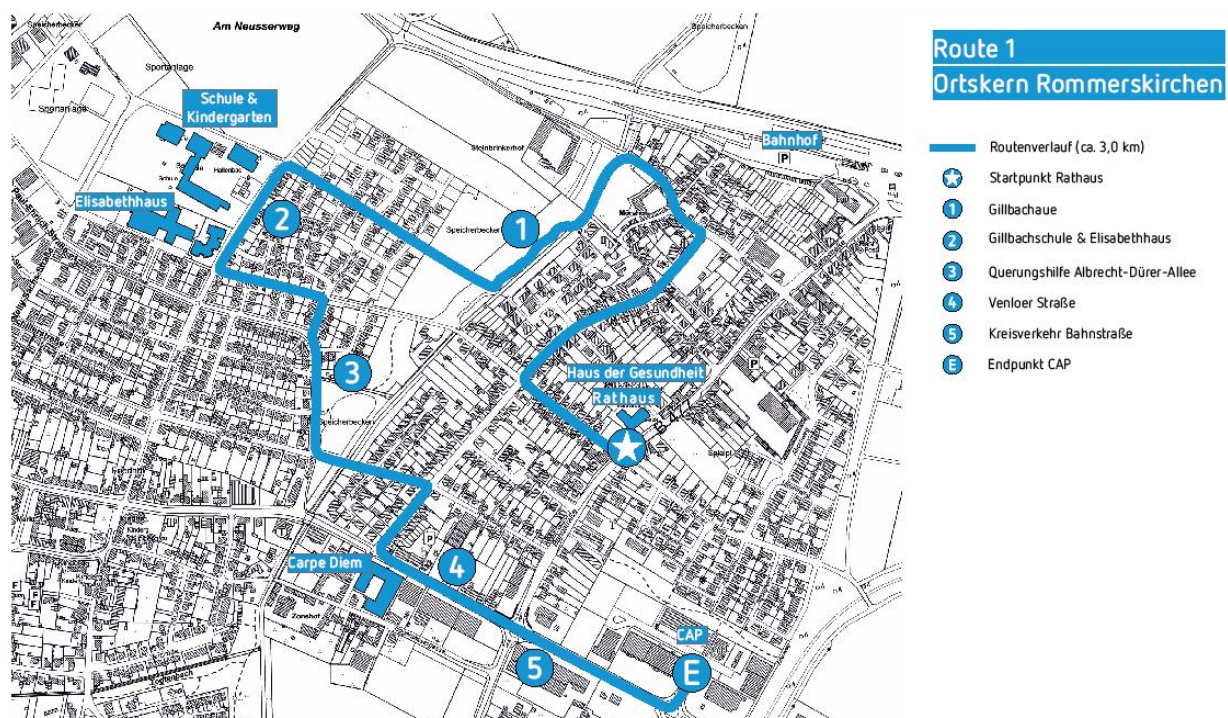
## 6.2 Protokoll der 1. Begehung am 08.08.2022

Ort:	Eckum, Rommerskirchen
Datum:	08.08.2021
Uhrzeit:	16:00-18:30 Uhr
Anwesende:	ca. 20 Personen
Protokoll:	Kristin Hanna, Lara Wohland (Planersocietät)

### Begehung im Ortskern Eckum

Die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks NRW 2022 beginnt am Montag, den 08. August 2022, um 16:00 Uhr am Rathaus von Rommerskirchen. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus ca. 20 Personen zusammen, darunter Vertretende der kommunalen Verwaltung, politische Vertretende, Polizei und Bürgerschaft sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

#### Fußverkehrs-Check Rommerskirchen - Route 1



Quelle: Planersocietät (eigene Darstellung); Kartengrundlage: Land NRW 2020

### Ablauf der Veranstaltung

Herr Dr. Martin Mertens, Bürgermeister der Gemeinde Rommerskirchen, Frau Maria Greene, Mobilitätsbeauftragte der Gemeinde Rommerskirchen und Frau Lara Wohland, Mitarbeiterin der Planersocietät, begrüßen die anwesenden Personen. Zu Beginn führt Frau Wohland die Anwesenden kurz in die Thematik der Fußverkehrs-Checks NRW 2022 ein und erläutert die Routenführung für die heutige Begehung. Frau Wohland betont, dass die geplante Route inklusive Stationen als Orientierung diene und diese während der Begehung in kleinen Teilen angepasst werden könne. Die Anwesenden werden zur Diskussion während der Begehung aufgefordert.

## 1. Station: Gillbachstraße

Die erste Station bildet die Gillbachstraße. Die Bürgerschaft merkt an, dass die Pkws halb auf dem Gehweg und halb auf der Fahrbahn parken. Aufgrund der Pflasterung des Gehweges, entstehe der Eindruck, dass das Parken hier erlaubt sei. Jedoch gilt rechtlich ein Parkverbot auf dem Gehweg. Das Parken auf dem Gehweg wird zwar von der Verwaltung und der Bürgerschaft geduldet, dennoch wird aufgrund der Parksituation die Benutzung des Gehweges stark eingeschränkt. Durch die vorhandene Baumscheiben wird der Seitenraum zusätzlich auf zum Teil nur 0,80 m reduziert. Besonders für Personen mit Geh- sowie Sichteinschränkungen stelle dies eine Gefahrensituation dar. Des Weiteren wird geäußert, dass der Straßenraum zu wenig Schattenplätze und Ruheräume biete. Dem hohen Versiegelungsgrad solle durch neue Bepflanzungen entgegen gewirkt werden. Abschließend wird berichtet, dass ein erhöhtes Lkw-Aufkommen von der Anwohnerschaft beobachtet worden sei. Der Straßenquerschnitt sei jedoch für diese Art der Belastung nicht ausgelegt. Die Gillbachstraße werde aber in der Routen-Navigation den Lkw-Fahrenden angezeigt. Leitsysteme sowie Gewichtsbegrenzungen für einfahrende Fahrzeuge können dieser Problematik entgegenwirken.

### Parksituation Gillbachstraße



Quelle: Planersocietät

## 2. Station: Kastanienallee

Die Kastanienallee stellt die zweite Station der Begehung dar. An dieser Stelle wird ebenfalls das Gehweg-parken angemerkt. Auch hier erwecke die Pflasterung den Eindruck, dass das Parken auf dem Gehweg rechtlich erlaubt sei und gewünscht sei. Des Weiteren stelle die Baumbepflanzung auf dem Gehweg ein Problem für die Barrierefreiheit dar. Die Anordnung der Bepflanzung schmälere den Gehweg, sodass die Mindestmaße für Gehwege nicht erfüllt werden. Die Straßenbreite ließe jedoch eine Verbreiterung der Gehwege zu. Als potenzielle Lösung für die Problematik, können Parkmarkierungen herangezogen werden. Allgemein wird von der Bürgerschaft geäußert, dass ein hoher Parksuchverkehr herrsche und dass die Sichtachsen für den Rad- und Fußverkehr oft durch die parkenden Pkws eingeschränkt werden. Diese stellt eine Gefahrensituation dar.



### Parksituation und Bepflanzung – Kastanienallee



Quelle: Planersocietät

### 3.Station: Kreuzungsbereich Kastanienallee und Mittelstraße

Die Teilnehmenden merken an, dass der Kreuzungsbereich Kastanienallee/ Mittelstraße schlecht einzusehen sei. Im Besonderen die parkenden Pkws im Kurvenbereich schränken die Sichtverhältnisse vom Fußverkehr stark ein. Der Wunsch nach mehr polizeilicher oder ordnungsamtlicher Kontrollen wird geäußert. Des Weiteren können Markierungen der Parkflächen dem Pkw-Fahrenden schneller signalisieren, in welchen Bereichen sie parken dürfen. Abschließend erläutert die Bürgerschaft, dass das Parkverbots-Schild bereits ein guter Ansatz sei, jedoch aufgrund der Position und Größe selten und zu spät vom Pkw-Verkehr gesehen werde. Zudem wird sich mehr Kommunikation und Aufklärung seitens der Gemeinde sowie gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmender gewünscht.



### Eingeschränkte Sichtverhältnisse (Kreuzungsbereich); Hinweisschild - Parkverbot



Quelle: Planersocietät

## 4. Station: Gillbachaue

Die vierte Station bildet der Kreuzungsbereich Steinbrink/ Apfelmarkt sowie die Gillbachaue. Die Teilnehmenden geben zur Kenntnis, dass der Steinbrink wenig Verkehrsaufkommen aufzeige und der Fußverkehr die Fahrbahn als Gehweg nutze, da der eigentliche Gehweg kaum vorhanden und an den meisten Stellen sehr schmal sei. Des Weiteren wird kritisch angemerkt, dass der Geh- und Radweg zum Park und Ride Parkplatz am Bahnhof Hövelhof abrupt ende und entsprechend keine Führung fortgesetzt werde.

Anschließend wird geäußert, dass der Weg am Gillbach nur unzureichend beleuchtet sei und besonders in den Abendstunden der Weg für einige Teilnehmenden sich als Angstraum äußere. Hier wendet die Verwaltung ein, dass die Untere Naturschutzbehörde eine Beleuchtung abgelehnt habe. Die Gemeinde würde grundsätzlich eine Beleuchtung aus Gründen der Sicherheit befürworten.

### Brücke - Steinbrink



Quelle: Planersocietät

## 5. Station: Neubaugebiet – Rommerskirchen

Weiter führt die Begehung durch das Neubaugebiet in Rommerskirchen. Die Teilnehmenden merken an, dass die Gestaltung des neu erbauten Platzes positiv wahrgenommen werde. Im Besonderen das „Grüne Klassenzimmer“ werde als Bereicherung für die Schulen gesehen. Jedoch werde der hohe Versiegelungsgrad, welcher durch das Neubaugebiet bedingt sei, auch für die Platzgestaltung kritisch betrachtet. Um diesem entgegenzuwirken, wünsche sich die Bürgerschaft mehr Bepflanzung sowie Schattenplätze- und Ruheräume. Die Verkehrsflächen (Fahrbahn, Parkplätze, Gehwege) direkt im Neubaugebiet werden jedoch von den Teilnehmenden als ausreichend dimensioniert beschrieben und dass hier ein geringes Verkehrsaufkommen herrsche. Auch die Geschwindigkeitsbegrenzung des Verkehrsberuhigten Bereiches werde gut eingehalten.

### Platzgestaltung und Verkehrsflächen im Neubaugebiet



Quelle: Planersocietät

## 6. Station: Schule, Kindergarten und Pflegeeinrichtung

Weiter führt die Begehung zu der Gillbachgrundschule, zu der angrenzenden Kindertagesstätte sowie zum Hallenbad. Hier wird verdeutlicht, dass der fußläufige Schulweg, aufgrund des hohen Hol- und Bringverkehrs an der Schule, als sehr unsicher wahrgenommen werde. Die meisten Kita- sowie Schulkinder werden mit dem Pkw zur Einrichtung gebracht. Dies erzeuge im Besonderen in den Morgen- und Mittagsstunden ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Des Weiteren wird berichtet, dass die extra für den Hol- und Bringverkehr der Schule eingerichtete Zone nicht genutzt werde. Weiter wird geäußert, dass die Schülerlotsen der Grundschule als sehr positiv wahrgenommen werden und die Organisation sehr gut funktioniere. Der Bürgermeister von Rommerskirchen, Herr Dr. Mertens merkt hierzu an, dass die Sensibilisierung der Eltern und die enge Zusammenarbeit von Schulverwaltung und Elternschaft eine entscheidende Rolle für die Sicherheit des Schulwegs spielen. Auch die Zusammenarbeit mit dem örtlichen Ordnungsamt und der Polizei von Rommerskirchen könne zu mehr Sensibilisierung beitragen.



### Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr und Hol- und Bring-Zone an der Schule



Quelle: Planersocietät

Weiter verläuft die Begehung entlang der Pflegeeinrichtung „Elisabeth-Haus“. Hier erhalten die Teilnehmenden die Möglichkeit, selbst einen Blindenleitstock auszuprobieren, um sich in die Lage zu versetzen, wie ein taktiles Leitsystem funktioniert sowie das Thema Barrierefreiheit aus einer anderen Perspektive wahrzunehmen. Die Teilnehmenden merken an, dass das neu installierte taktile Leitsystem gut ausgebaut sei. Der Ausbau des Leitsystems soll weiterverfolgt werden, um den Bewohnenden der Pflegeeinrichtung die bestmögliche Infrastruktur zu gewährleisten.

### Taktiler Leitsystem am Elisabeth-Haus



Quelle: Planersocietät

## 7. Station: Rosenweg

Zu Beginn merkt die Bürgerschaft an, dass der Pkw-Verkehr oft die zugelassene Geschwindigkeit von 30 km/h überschreite und ein hohes Verkehrsaufkommen herrsche. Viele Pkw-Fahrende nutzen den Rosenweg als Umgehungsstraße der Venloer Straße, da hier unter anderem, besonders in den Abendstunden, keine Verkehrskontrollen stattfinden würden. Die Verwaltung gibt zur Kenntnis, dass nach offiziellen Verkehrsmessungen kein erhöhtes Verkehrsaufkommen nachgewiesen werden konnte. Die anwesende Vertreterin der Polizei äußert, dass punktuelle Verkehrskontrollen oft schwierig sein, da die Bürgerschaft sich oft gegenseitig in Kenntnis setze, wo und wann Kontrollen stattfinden.

Weiter wird geäußert, dass der Gehweg gehäuft überfahren werde, da der Straßenquerschnitt nicht für die Begegnung von zwei Pkws ausgebaut sei. Daher komme es täglich zu Gefahrensituation mit dem Fußverkehr. Besonders Kinder können die Situation oft nicht einschätzen. Die Fahrbahn und der Gehweg wurden damals bei Erbauung der Straße absichtlich auf einem Niveau gelegt, damit bei Begegnung auf den Gehweg ausgewichen werden können. Der Gehweg darf daher in solchen Situationen überfahren werden. In der Diskussion kommen unterschiedliche Meinungen zum Funktionieren der Situation auf. Zum einen wird gegenseitige Rücksichtnahme beschrieben, andere berichten über gefährliche Situationen für den Fußverkehr.

Lösungsansätze seitens der Teilnehmenden könnte zum Beispiel eine Einbahnstraßenregelungen (Begegnung von zwei Pkws dann nicht mehr möglich), Aufstellung von Blumenkübeln auf dem Gehweg (Barrierefreiheit wird dann jedoch nicht mehr gewährleistet) sowie die Installation eines einseitigen Gehweges mit deutlicher Abgrenzung zur Fahrbahn sein. Des Weiteren können Bodenschwellen ebenfalls als mögliche Lösung überdacht werden. Bodenschwellen bedeuten jedoch oft Einschränkungen für Versorgungsfahrzeuge (Feuerwehr, Rettungswagen, etc.). Die Einzelfallsituation müsse jedoch im Nachhinein nochmals ausführlich gutachterlich geprüft werden, ob die Umsetzung einzelner Maßnahmen oder in Kombination aus mehreren Maßnahmen, gerechtfertigt und im Sinne aller Verkehrsteilnehmenden liege. Abschließend wird vermerkt,



dass die Beschilderung sowie Markierung der Tempo-30-Zone erneuert werden sollte, da besonders Ortsfremde Pkw-Fahrende nicht immer erkennen können, welche Geschwindigkeitsbeschränkung herrsche. Von der Kommune wird berichtet, dass bereits Markierungsarbeiten an verschiedenen Stellen in der Gemeinde beauftragt worden sind, unter anderem auch auf dem Rosenweg.

#### Rosenweg – Überfahrbarer Gehweg



Quelle: Planersocietät

### 8.Station: Carpe Diem (Pflegeeinrichtung)

Bei der fünften Station der Begehung merken die Teilnehmenden an, dass der Pkw-Verkehr die zugelassene Geschwindigkeit von 30 Km/ h größtenteils einhalte und allgemein mehr auf dem Fuß- sowie Radverkehr geachtet werde als in den Nebenstraßen. Der Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) werde von der Bewohnerschaft der Pflegeeinrichtung gut angenommen und auch der Pkw-Verkehr registriere Querungsstelle schnell und halte an. Jedoch wird festgestellt, dass der Gehweg in Richtung CAP Mängel aufweise. Die Pflasterung ist teilweise nicht barrierefrei ausgebaut und zu schmal.

Des Weiteren nutze die Bewohnerschaft der Pflegeeinrichtung gehäuft den Lieferantenausgang auf der Straße „Am Eckinghof“, um so auf die Eggershoyer Gasse zu gelangen. Dieser Bereich werde als Bewegungsraum genutzt. Auf beiden Straßen sei jedoch nur ein sehr schmaler Gehweg vorhanden. Des Weiteren entstehen gehäuft Gefahrensituationen mit dem Lieferverkehr der Pflegeeinrichtung, da dieser über die Straße „Am Eckinghof“ läuft.

### Querungshilfe – Carpe Diem



Quelle: Planersocietät

### 9.Station: CAP

Die letzte Station der ersten Begehung durch Rommerskirchen endet beim CAP. Die Bürgerschaft merkt an, dass Bänke sowie Bepflanzung fehlen. Die Teilnehmenden wünschen eine Steigerung der Aufenthaltsqualität. Des Weiteren fehle ausreichender Beleuchtung. Besonders in den Wintermonaten fühlen sich einige Teilnehmenden unsicher. Die Verwaltung gibt an, dass sie das Problem bereits aufgenommen haben. Jedoch sei das CAP ein Privatgrundstück und daher sei der Spielraum zum Eingreifen stark begrenzt.

Eine Gehwegverbindung von dem Unternehmen „Schumacher Metall“ entlang der der Venloer Straße zum Kreisverkehr wird angeregt, da sonst der Umweg über den Rewe Parkplatz oder die ungesicherte Querung über die Venloer Straße gegangen werden müsse. Hier lasse sich ein Gehweg auf der Grünfläche inklusive Bank installieren.

### Situation am CAP



Quelle: Planersocietät

### Verabschiedung und Ausblick

Frau Wohland, Frau Greene und Herr Mertens bedanken sich für die rege Teilnahme und die aktive Beteiligung. Frau Wohland kündigt den Abschluss-Workshop am 12.09.2022 in Rommerskirchen an und lädt dazu herzlich ein. Weiter erläutert Frau Wohland, dass bis dahin Maßnahmen entwickelt werden, welche auf dem Abschluss-Workshop vorgestellt und gemeinsam mit der Bürgerschaft diskutiert werden. Abschließend lädt Frau Wohland zur zweiten Begehung zum Fußverkehrs-Check in Rommerskirchen am Dienstag, den 09.08.2022 ein und beendet die Begehung.



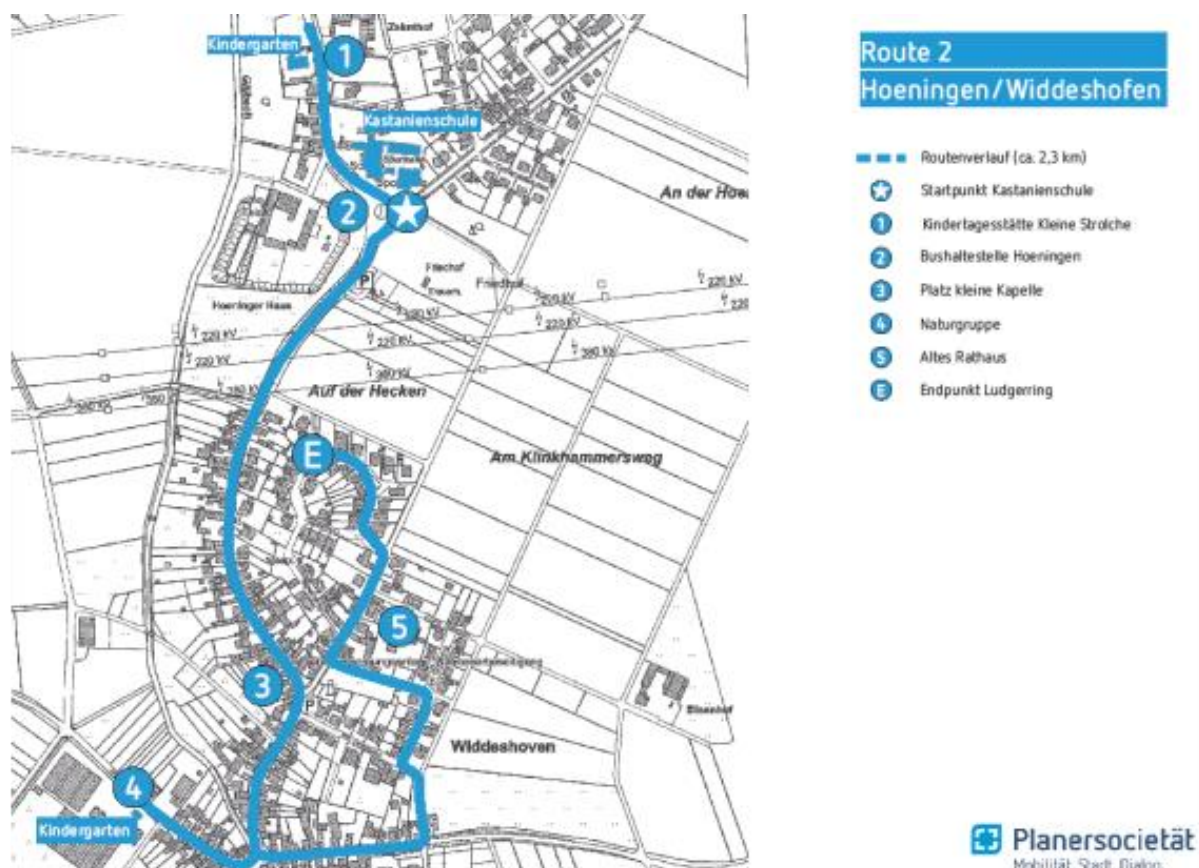
## 6.3 Protokoll der 2.Begehung am 09.08.2022

Ort:	Hoeningen/ Widdeshoven (Rommerskirchen)
Datum:	09.08.2022
Uhrzeit:	16:00-18:00 Uhr
Anwesende:	ca. 16 Personen
Protokoll:	Kristin Hanna, Lara Wohland (Planersocietät)

### 2.Begehung in Hoeningen/ Widdeshoven (Rommerskirchen)

Die zweite Begehung des Fußverkehrs-Check NRW 2022 beginnt am Dienstag, den 09. August 2022 um 16:00 Uhr an der Kastanienschule in Rommerskirchen-Hoeningen. Die Gruppe der Teil-nehmenden setzt sich aus ca. 16 Personen zusammen, darunter Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, politische Vertreter:innen, Polizei und Bürgerschaft sowie Mitarbeiterinnen der Planersocietät.

#### Fußverkehrs-Check Rommerskirchen - Route 2



### Ablauf der Veranstaltung



Herr Dr. Martin Mertens, Bürgermeister der Gemeinde Rommerskirchen, Frau Maria Greene, Mobilitätsbeauftragte der Gemeinde Rommerskirchen und Frau Lara Wohland, Mitarbeiterin der Planersocietät, begrüßen die anwesenden Personen. Zu Beginn führt Frau Wohland die Anwesenden kurz in die Thematik der Fußverkehrs-Checks NRW 2022 ein und erläutert die Routenführung für die heutige Begehung. Frau Wohland betont, dass die geplante Route nur als Orientierung diene und diese bei der Begehung flexible sowie entsprechend der Anmerkungen der Teilnehmenden angepasst werde.

## 1.Station: Kindertagesstätte – Kleine Strolche

Die erste Station bildet die Kindertagesstätte „Kleine Strolche“ in Hoeningen (Rommerskirchen). Die Teilnehmenden merken an, dass der Hol- und Bringverkehr der Kindertagesstätte ein besonders hohes Verkehrsaufkommen erzeuge und sich für Kinder Gefahrensituationen ergeben. Die meisten Eltern halten direkt auf der Straße vor der Kindertagesstätte und bringen anschließend ihre Kinder hinein. Aufgrund der vielen haltenden Pkws sind die Sichtachsen für den Fußverkehr und im Besonderen für Kinder stark eingeschränkt. Des Weiteren fehle eine sichere Querungsmöglichkeit für Kinder der Kindertagesstätte und auch der Gehweg sei sehr schmal angelegt. Der Parkplatz der gegenüberliegenden Kastanienstraße biete zwar im Normalbetrieb ausreichend Stellplätze, jedoch wird angezweifelt, dass dort für die Kindertagesstätte aufgrund der Distanz geparkt werden würde. Frau Wohland betont die Wichtigkeit von Frühkindlicher Verkehrserziehung im Rahmen von Kindertagesstätten sowie Schulen. Besonders die Eltern müssen geschult und informiert werden und ihr eigenes Verkehrsverhalten anpassen. Die Kindertagesstätte habe diese Problem selbst bereits erkannt und stellt jeden Morgen während des Betriebs Warnschilder für den Pkw-Verkehr auf. Eine weitere Lösung bestehe in der farblichen Markierung von Gehwegen. Diese erhöhe direkt die visuelle Wahrnehmung aller Verkehrsteilnehmenden und sei zu dem kostengünstig. Positiv herauszustellen ist das Konzept der Schulwegegestaltung. Auf den Schulwegen sind je nach Etappe Spielgeräte und ein Mitmachangebot installiert worden, um den Kindern den richtigen und sicheren Weg zur Schule zu weisen.

Abb. 33: Zufahrt der Kindertagesstätte „Kleine Strolche“



## 2.Station: Bushaltestelle Hoeningen

Die Bushaltestelle in Hoeningen stellt die zweite Station der Begehung dar. Hier wird angemerkt, dass die Bushaltestelle barrierefrei inklusive Bordsteinabsenkungen ausgebaut werde sowie weitere Haltestellen in Rommerskirchen. Weiter wird berichtet, dass der Kurvenbereich regelmäßig als Parkfläche genutzt werde und so Sichtbeziehungen eingeschränkt werden. Daher wird die Bitte laut, zusätzlich ein Parkverbotschild für diesen Bereich anzubringen.

Des Weiteren könne die bereits bestehende Mittelinsel im Haltestellenbereich des Schulbusses als Querungsmöglichkeit umgebaut werden, da bereits viele erwachsene Personen diese Abkürzung nehmen. Durch eine Gehwegverbindung auf der größeren Mittelinsel, auf der bereits mehrere Bäume bestehen sowie die Etablierung von Sitzmöglichkeiten könnte die Aufenthaltsqualität erhöht werden sowie, auch im Sinne der Barrierefreiheit, die Möglichkeit für Pausen gegeben werden. Abschließend äußert die Bürgerschaft, dass in Abendstunden sowie in den Wintermonaten Beleuchtung fehle. Die Installation von Leuchten erhöhe das Sicherheitsempfinden signifikant und ermöglicht bessere Sichtbeziehungen zwischen den Pkw- und Fußverkehr.

#### Kurvenbereich und potenzielle Querungsmöglichkeit vor Schule



Quelle: Planersocietät

### 3.Station: Platz kleine Kapelle

Auf dem Weg zur dritten Station werden bereits einige Anmerkungen laut. Die Anordnung der Poller sowie Bepflanzung verschmälere die Breite der Gehwege. Dies stelle besonders für Geh- und Seheingeschränkte Personen erhebliche Einschränkungen dar. Des Weiteren sollten die Poller eine hellere oder reflektierende Farbe erhalten, sodass diese besser wahrgenommen werden können.



Der Platz vor der Kapelle wird als Parkfläche genutzt. Dies wird auch offiziell von der Verwaltung sowie der Anwohnerschaft geduldet, da der Platz nicht als Aufenthaltsbereich genutzt werde. Zur Stärkung des Platzcharakters sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität könnten schmale Blumenkübel um die Kapelle herum installiert werden. Dies lindere ebenfalls den hohen Versiegelungsgrad.

#### Gehwegverengung aufgrund der Poller-Anordnung sowie Bepflanzung



Quelle: Planersocietät

#### Parkfläche – Kapelle; Sitzmöglichkeiten ohne barrierefreien Zugang



Weiter auf der Route zur vierten Station, wird auffällig, dass die meisten Sitzmöglichkeiten nicht vollständig barrierefrei zugänglich sein. Auch die Beschilderung der Naturwanderwege in der Region sein sehr klein und schnell zu übersehen.

#### 4. Station: Naturgruppe

Die Bürgerschaft merkt an, dass der Parkplatz gegenüber nur sehr selten in kompletter Auslastung genutzt werde und bedingt durch diesen ein hoher Versiegelungsgrad entstehe. Des Weiteren wirke die Parkfläche ungepflegt und mindere die Aufenthaltsqualität. Weiter wird geäußert, dass ein hohes Verkehrsaufkommen herrsche und der Pkw-Verkehr die zugelassene Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/ h häufig überschreite. Besonders für die Kinder der angrenzenden Kindertagesstätte stelle dies eine Gefahrensituation dar. Auch fehle eine sichere Quermöglichkeit für den Fußverkehr. Seitens der Verwaltung wird angemerkt, dass bereits eine Ausbauplanung für den Bereich vor dem Neubaugebiet „Im Kamp“ bestehe, der eine Mittelinsel sowie den Gehwegausbau beinhalte.

Die Gehwege auf „im Kamp“ weisen streckenweise zu schmale Breiten auf sowie eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit. Die Gehwege sein besonders für Kinder, aber auch für Personen mit Kinderwagen sowie mit Seh- und Geheinschränkungen kaum nutzbar. Es wird sich ein Ausbau der Wege gewünscht.

Hoher Versiegelungsgrad bei geringer Nutzung



Quelle: Planersocietät



### Schmale Gehwege und schlechte Oberflächenbeschaffenheit



Quelle: Planersocietät

## 5. Station: Altes Rathaus

Die letzte Station bildet das alte Rathaus in Widdeshoven. Die Bürgerschaft stellt fest, dass keine Querungsmöglichkeiten sowie barrierefreie Absenkungen vorhanden sein. Durch parkende Pkws auf der Fahrbahn werden die Sichtachsen und -beziehungen für und zwischen Fuß- und Pkw-Verkehr eingeschränkt. Jedoch wird angemerkt, dass der Großteil der Anwohnerschaft auch die Fahrbahn als Gehfläche nutzen würde. Aufgrund der historischen Bauweise und des Denkmalschutzes sei oft eine Verbreiterung der Gehwege und Installation von Querungsmöglichkeiten nur bedingt realisierbar.

### Eingeschränkte Sichtachsen durch parkende Pkws; Nicht-barrierefreie Pflasterung



Planersocietät

### Verabschiedung

Frau Wohland und Frau Greene bedanken sich für die rege Teilnahme und die aktive Beteiligung. Frau Wohland kündigt den Abschluss-Workshop am 12.09.2022 in Rommerskirchen an und lädt dazu herzlich ein. Weiter erläutert Frau Wohland, dass bis dahin Maßnahmen entwickelt werden, welche auf dem Abschluss-Workshop vorgestellt und gemeinsam mit der Bürgerschaft diskutiert werden.

## 6.4 Protokoll der Abschlussveranstaltung am 12.09.2022

Ort:	Pausenhalle Gillbachschule; Nettesheimer Weg 44, 41569 Rommerskirchen
Datum:	12.09.2022
Uhrzeit:	17:00 – 18:30 Uhr
Anwesende:	15-20
Protokoll:	Lotta Philippi, Lara Wohland (Planersocietät)

Der Abschluss-Workshop für den Fußverkehrs-Check NRW 2022 in Rommerskirchen fand am 12. September 2022 um 17.00 Uhr statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus etwa 15-20 Personen zusammen, darunter Repräsentant:innen der Kommune, Vertretende der kommunalen Verwaltung, Bürgerschaft sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Frau Wohland (Planersocietät) und Frau Maria Greene (Gemeinde Rommerskirchen, Amt für Planung, Gemeindeentwicklung und Mobilität) begrüßen die Anwesenden und bedanken sich für ihr Erscheinen. Anschließend erläutert Lara Wohland den Ablauf des Abschluss-Workshops in Rommerskirchen.

### **Begrüßung und Rückblick auf den Fußverkehrs-Check durch Herrn Ulrich Hornig (Zukunftsnetz Mobilität NRW)**

Herr Hornig stellt das Zukunftsnetz Mobilität NRW und dessen Aufgaben im Rahmen des Fußverkehrs-Checks NRW kurz vor. Anschließend gibt er einen kurzen Rückblick über den vorangegangenen Auftaktworkshop sowie die Begehungen in Eckum und Hoeningen/Widdeshoven. Daran anknüpfend erläutert er seine Impressionen, die sich für ihn aus den beiden Begehungen ergeben haben. Um eine Verbesserung im Fußverkehr herbeizuführen, sieht er besonderen Handlungsbedarf in den Bereichen der Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit rund um das Rathaus. Zudem sollte die Zielgruppe Kinder (Schulen und Kindertagesstätten) in Rommerskirchen mehr in den Vordergrund rücken und ein besonderes Augenmerk auf die Aufenthaltsqualität im Allgemeinen gelegt werden. Man könne beispielsweise ein Projekt ansetzen, welches die Aufenthaltsqualität an Plätzen verbessert: „10 begrünte Sitzmöglichkeiten bis 2023“ und entsprechende Standorte dafür auswählen.

Abschließend erläutert Herr Hornig, dass das Abschlussdokument des Fußverkehrs-Checks als Grundlage für weitere Planungen der Fußverkehrsförderung in Rommerskirchen dienen sollte.

### **Vorstellung der Handlungsfelder und Maßnahmen durch Frau Wohland (Planersocietät)**

Frau Wohland erläutert zunächst rückblickend, wodurch sich eine fußgängerfreundliche Kommune auszeichnet. Anschließend stellt sie die wesentlichen Handlungsfelder des Fußverkehrs in Rommerskirchen vor, die sich aus den Begehungen und der Analyse ergeben haben. Im Mittelpunkt

stehen die Handlungsfelder Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Sicherheit für Kinder und Aufenthaltsqualität. Sie weist im gleichen Zug darauf hin, dass es sich um Querschnittsthemen handelt, die nicht trennscharf voneinander behandelt werden können. Frau Wohland merkt außerdem an, dass bei dem Abschlussworkshop nicht auf jeden einzelnen Mangel, der bei den Begehungen festgestellt wurde, eingegangen werden könne, sich diese aber im Abschlussbericht wieder finden werden bzw. entsprechend übertragbar sind.

Beim Abschlussworkshop werden Maßnahmvorschläge anhand von Beispielen aus anderen Städten sowie Skizzen aufgezeigt, die auf die verschiedenen Situationen und Standorte mit Verbesserungsbedarf in Rommerskirchen übertragen werden können.

Herr Hornig vom Zukunftsnetz Mobilität schildert seine Beobachtungen



Quelle: Planersocietät

### Rückfragen und Diskussion

Nachdem die Handlungsfelder und Maßnahmenideen vorgestellt wurden, lädt Frau Wohland die Teilnehmenden dazu ein, die Vorschläge zu diskutieren und Vor- und Nachteile bzw. Priorisierungen herauszustellen. Sie weist noch einmal darauf hin, dass die Umsetzung der Maßnahmen durch die Kommune aufgrund von finanzieller und personeller Ressourcen nur sukzessive stattfinden könne und daher eine Priorisierung sinnvoll sei.

Nachfolgend werden die Beiträge der Teilnehmenden nach den Handlungsfeldern aufgelistet:

#### Barrierefreiheit:

- Die Verwaltung teilt mit, dass die neue Gestaltung des Platzes am Archäologischen Fenster durch eine Rampe mit Handlauf ergänzt wurde. Zudem wird über die Bepflanzung weiterer Bäume diskutiert.



- Die Teilnehmenden sind sich einig, dass der Platz vor dem Rathaus durch eine Bank (langfristig auch mehrere Bänke) ergänzt werden solle und Verschattung berücksichtigt werden solle.

#### **Verkehrssicherheit:**

- Es wird angemerkt, dass viele Fahrzeuge an der Ecke Mittelstraße illegal parken würden. Eine Markierung könnte hier vielleicht sinnvoll sein. Die Markierung müsse beim Straßenverkehrsamt genehmigt werden, die Kommune könne diese zeitnah beantragen. Ein vergleichbarer Antrag wurde in der Vergangenheit zurückgewiesen, weshalb die Kommune auch aktuell keinen Erfolg erwartet.
- Der Vorschlag das Parken an der Kastanienallee durch eine weiße Markierung des Seitenbereichs besser kenntlich zu machen wird von den Teilnehmenden als priorisierte Maßnahme bewertet. Dies sei eine kostengünstige und gleichzeitig effektive Maßnahme, die kurzfristig umgesetzt werden könne. Zusätzlich könne ein Hinweisschild das „richtige Parken“ verdeutlichen.  
Auch in anderen Straßen (z.B. Gillbachstraße) müsse auf das regelkonforme Parken hingewiesen werden, sodass die Gehwege nicht von parkenden Fahrzeugen blockiert/ eingeschränkt werden.
- Es wird noch einmal darauf hingewiesen, dass sich Zu Fuß Gehende und Radfahrende am Kreisverkehr Venloer Straße/Bahnstraße in Richtung Südosten einen Weg teilen müssen. Das Problem sei der Kommune schon länger bekannt und könne hoffentlich mittelfristig beseitigt werden. Dies könne allerdings nur in Kommunikation mit den Eigentümer\*innen passieren. Das gleiche Problem bestehe am Kreisverkehr Venloer Straße/ARAL Tankstelle. Hier wünschen sich die Anwesenden eine Markierung, die Wege für Fuß- und Radverkehr separiert.
- Weiterhin ist den Teilnehmenden die Baustelle vor der Mobilstation am Bahnhof negativ aufgefallen: ein Radweg ist gesperrt. Wenn sich die Baustelle nicht in den nächsten Tagen erübrige, solle über ein temporäres Schild nachgedacht werden.

#### **Sicherheit für Kinder:**

- Die Teilnehmenden sind sich einig, dass ein besonderes Augenmerk auf die Kinder in Rommerskirchen gelegt werden müsse. Die Kinder sollen bereits im frühen Alter lernen, wie man sich im Straßenverkehr verhält und gleichzeitig müssen die Wege sicher und spannend gestaltet sein, damit sie gerne den Weg zu Fuß nehmen. Neben sicheren und farbigen Überwegen in den Schulbereichen sprechen sich die Anwesenden auch für Elternhaltestellen im näheren Umkreis der Schulen aus.  
Die geeigneten Standorte müssen dafür evaluiert werden und die aktuelle Haltestelle direkt vor der Schule würde entsprechend entfallen.

### Herr Dr. Mertens in Diskussion mit den Teilnehmenden



Quelle: Planersocietät

#### **Aufenthaltsqualität:**

- Im Allgemeinen wünschen sich die Teilnehmenden mehr Aufenthaltsqualität in Rommerskirchen. Besonders durch Sitzmöglichkeiten und Verschattungen kann es zu einer Verbesserung kommen.
- Entlang der Gillbachau sind bereits einige Bänke vorhanden, was positiv bewertet wird. Allerdings befinden sich einige in einem schlechten Zustand bzw. werden verschoben und verdreckt hinterlassen. Die Teilnehmenden wünschen sich regelmäßige Kontrollen bzw. Instandsetzungsmaßnahmen für diese Bänke. Zudem solle ein barrierefreier Zugang geschaffen werden.
- In Hoeningen wird die Idee die Grüninsel an der Bushaltestelle vor der Grundschule (Zur Mühle) als Querungs- und Ruhemöglichkeit umzunutzen als positiv bewertet.

Weiterhin war den Teilnehmenden die Bepflanzung in Rommerskirchen ein großes Anliegen, weshalb wir dieses auch an dieser Stelle mit aufnehmen möchten:

#### **Bepflanzung:**

- Eine der Teilnehmenden weist die Gruppe darauf hin, dass es am besten sei, wenn Bäume unterirdisch durch ein Wurzelgeflecht vernetzt seien. Sie seien Pflanzen in Kübeln gegenüber im Vorteil, da sie nicht so intensiv bewässert werden müssen und resistenter gegenüber Hitze seien.

- Daraufhin kam die Frage auf, wer für die Bewirtschaftung und Kontrolle des Gemeindegüns in Rommerskirchen zuständig sei. Seitens der Gemeinde wird geantwortet, dass der anpflanzende Betrieb für die ersten drei Jahre für den Anwuchs zuständig sei. Gegebenenfalls werden die Pflanzen auch durch den Betrieb ersetzt.
- Auch wird sich nach der Regelmäßigkeit der Bewässerung erkundigt- Geantwortet wird, dass gerade bei älteren Bäumen keine Regelmäßigkeit in der Bewässerung bestehe, aber die Bäume einmal im Jahr extern geprüft werden.
- Die Teilnehmenden wünschen sich eine regelmäßige Bewässerung der Bäume und eine transparente Kommunikation, wenn keine Bewässerung stattfindet.

#### Weiteres:

- Seitens eines Teilnehmers wird angemerkt, dass die zwei Parkplätze vor der Sparkasse am Rathaus sollen entfernt werden sollen, da diese die Sicht in beide Richtungen erschwere und es dadurch bereits zu gefährlichen Situationen gekommen sei. Von anderen Teilnehmenden wird dagegen bemängelt, dass die Stellplätze direkt vor der Sparkasse nicht ausreichen würden.
- Es werden die Durchfahrten von LKW in den Wohngebieten bemängelt, die zum einen zu Lärmemissionen führen und zum anderen auch zum Überfahren der Gehwege führen würde. An dieser Stelle wird sich gewünscht Hinweisschilder zu installieren, die die Durchfahrt abweist.

Eine Teilnehmerin gibt ihre Stimme zur Themen-Priorisierung ab



Bei der sich anschließenden Umfrage unter den Teilnehmenden, welches Thema Ihnen in Rommerskirchen am Wichtigsten sei, stellte sich das Thema Verkehrssicherheit deutlich als Schwerpunkt heraus.

### **Verabschiedung**

Frau Wohland und Herr Mertens bedanken sich für die rege Teilnahme und Diskussionsfreudigkeit der Teilnehmenden im Rahmen der Veranstaltungen. Sie verweisen abschließend auf das weitere Vorgehen und wünschen einen schönen Abend.



## Quellenverzeichnis

**ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (2018):** Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. Ein Leitfa-  
den für die Praxis. München, 2018. Abgerufen unter: [https://www.adac.de/\\_mmm/pdf/elterntaxi\\_grund-  
schulen\\_238767.pdf](https://www.adac.de/_mmm/pdf/elterntaxi_grund-<br/>schulen_238767.pdf)

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

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

**CDU und Grünen (2022):** Zukunftsvertrag für Nordrhein-Westfalen – Koalitionsvereinbarung von CDU und  
Grünen. 2022.

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

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

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

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

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

**Openroute service:** Isochronen, unter: <https://classic-maps.openrouteservice.org/>

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

**VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V. (2019):** Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten. Unter:  
[www.zu-fuss-zur-schule.de](http://www.zu-fuss-zur-schule.de)

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