

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2021

Gemeinde Mettingen

Abschlussbericht

im Auftrag des
Zukunftsnetz Mobilität NRW



Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Köln, im März 2022

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2021

Gemeinde Mettingen

Zukunftsnetz Mobilität NRW,
Rheinland

Geschäftsstelle

Glockengasse 37 - 39

50667 Köln

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe:

Wiebke Weltring

Mail: w.weltring@nwl-info.de

Tel.: 0251/4888-1726

Planungsbüro VIA eG

Marsportengasse 6

D-50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

Fax 0221 / 789 527-99

Mail viakoeln@viakoeln.de

www.viakoeln.de

Bearbeitet durch:

Kathrin Krienke

Kirsten Niklas

Jörg Thiemann-Linden

Fotos und Grafiken:

Planungsbüro VIA eG, wenn nicht anders gekennzeichnet

8. März 2022

Inhaltsverzeichnis

1	Zielsetzung	7
2	Ausgangslage in der Gemeinde Mettingen	11
3	Veranstaltungen in der Gemeinde Mettingen.....	14
	Interner Starter-Termin.....	14
	3.1 Auftakt-Workshop.....	16
	3.2 Erste Begehung	21
	3.3 Zweite Begehung	21
	3.4 Abschluss-Workshop.....	23
4	Maßnahmenempfehlungen	25
	4.1 Schulwege	26
	4.2 Verkehrssicherheit.....	37
	4.3 Aufenthaltsqualität und Attraktivität	41
	4.4 Barrierefreiheit der Fußwegebeziehungen.....	51
	4.5 Kommunikation für Nahmobilität zu Fuß.....	57
	4.6 Maßnahmenkataster für infrastrukturelle Maßnahmen	59
5	Empfehlungen zur Umsetzung	61
6	Zusammenfassung und Fazit	69
7	Quellen.....	71

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2021	7
Abbildung 1-2:	Entwicklung der Bewerbungen	8
Abbildung 1-3:	Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2021	9
Abbildung 1-4:	Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2021.....	10
Abbildung 2-1:	Ausschnitt aus der Website der Gemeinde Mettingen	13
Abbildung 2-2:	Ausschnitt aus der Facebook-Website der CDU	13
Abbildung 3-1:	Untersuchungsraum und Ziele für den Fußverkehrs-Check in der Gemeinde Mettingen.....	15
Abbildung 3-2:	Auftaktveranstaltung in Mettingen	16
Abbildung 3-3:	Begehung Route 1	19
Abbildung 3-4:	Begehung Route 2	20
Abbildung 3-5:	Eindrücke von der ersten Begehung	21
Abbildung 3-6:	Eindrücke von der zweiten Begehung	22
Abbildung 3-7:	Mitteilung der Grünen aus Mettingen auf Facebook	22
Abbildung 3-8:	Mitteilung der SPD-Mettingen auf Facebook	23
Abbildung 3-9:	Abschlussworkshop in Mettingen	24
Abbildung 4-1:	Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in der Gemeinde Mettingen	25
Abbildung 4-2:	Hol- und Bringzone mit ortstypischen Figuren in Bottrop und Siegen	27
Abbildung 4-3:	Neue Wegeverbindung von der Elternhaltestelle zur Kolpingstraße und zur St. Ludgeri-Grundschule.....	27
Abbildung 4-4:	Querungsstelle Kardinal-von Galen.....	28
Abbildung 4-5:	Querungsstelle Kolpingstraße	29
Abbildung 4-6:	Möglichkeiten zur Sicherung einer Querungsstelle (Beispiel Jülich) .	30
Abbildung 4-7:	Übergang Gehweg / Haltestellenbereich Kolpingstraße	30
Abbildung 4-8:	Knotenpunkt vor der St. Ludgeri-Schule	31
Abbildung 4-9:	Blick auf den Knotenpunkt Kolpingstraße/Bischofstraße	31
Abbildung 4-10:	umgestaltete Einmündung in Köln.....	32
Abbildung 4-11:	Gehwegüberfahrt	32

Abbildung 4-12: Paul-Gerhard-Schule und provisorischer Weg vom/zum Supermarktparkplatz	33
Abbildung 4-13: „Schulstraße“ mit Zufahrtsregelung in Mettingen; mit automatisierten Senkpfosten in Hürth.....	33
Abbildung 4-14: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet.....	34
Abbildung 4-15: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW	35
Abbildung 4-16: Fangkampstraße – künftig Fahrradstraße zum Schulzentrum? Paralleler Grünweg	36
Abbildung 4-17: Nierenburger Straße mit Knoten an der Bahnhofstraße (am künftig östlichen Bahnsteigzugang)	37
Abbildung 4-18: Zukünftiger westlicher Bahnsteigzugang mit neuem Querungsbedarf an der Bahnhofstraße	38
Abbildung 4-19: Hauptstraßenknoten auf dem Weg zur Schule	38
Abbildung 4-20: Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern	39
Abbildung 4-21: Lücke in der StVO – künftig mit Begegnungszone? (Quelle: Niels Weiland, Freie Hansestadt Bremen, beim Fußverkehrskongress 3, 21.10.2020).....	42
Abbildung 4-22: Kritischer Bereich des Ortskerns mit rangierenden Kfz am Alten Rathaus, Marktplatz	43
Abbildung 4-23: Markt autofrei an Markttagen, mit Absperrpfosten	44
Abbildung 4-24: Kurzparkbereich – Vorschlag	44
Abbildung 4-25: Digitale Parkraumüberwachung in Nordkirchen.....	45
Abbildung 4-26: Hinweise auf Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer (links: Stadt Kempen; rechts: Donauufer-Radweg Stadt Wien).....	46
Abbildung 4-27: Trennung von Rad und Fußverkehr	47
Abbildung 4-28: Sitzplatzangebote im Ortskern	48
Abbildung 4-29: „Stadt-Terrassen“ (Quelle Katalog des Zukunftsnetz Mobilität NRW)	49
Abbildung 4-30: Wegeverbindung Mühlenweg.....	50
Abbildung 4-31: Fußverkehrswegweisung und Fußwegeinszenierung (links in Rangsdorf; rechts in Lüdenscheid).....	50
Abbildung 4-32: Den Fußverkehr störendes Parken	51
Abbildung 4-33: Soll-Gehwegbreiten werden oft nicht erreicht.....	52

Abbildung 4-34: Zonierung mit gut berollbaren Streifen	52
Abbildung 4-35: Differenzierte Bordhöhen	53
Abbildung 4-36: Zielkonflikt um die Anschlaghöhe am Bord.....	53
Abbildung 4-37: Bewertung der barrierefreien Zugänglichkeit mit dem Rollstuhl (Quelle: www.wheelmap.org)	54
Abbildung 4-38: Hinweise auf Stolperrisiken	55
Abbildung 4-39: Zu geringe Gehwegbreiten auf dem Schulweg am Muckhorster Weg	56
Abbildung 4-40: Vorderkantenmarkierung einer Treppenstufe; Pfosten ohne Kontrastmarkierung aber mit Reflektoren für Kfz.....	57
Abbildung 4-41: Poster für ein einladendes Mettingen	57
Abbildung 4-42: Natur und Kultur für die Mobilität zu Fuß	58
Abbildung 4-43: Einladendes zum zu Fuß Gehen im Wohnumfeld und im Zentrum...58	
Abbildung 4-44: Ausschnitt Maßnahmenkataster	59
Abbildung 4-45: Maßnahmenkarte zu den Begehungen in Mettingen	60

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1: Ausgangslage in der Gemeinde Mettingen.....	12
Tabelle 5-1: Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit.....	62
Tabelle 5-2: Bewertung des Themas Schulwegesicherheit.....	64
Tabelle 5-3: Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit.....	65
Tabelle 5-4: Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität	66

1 Zielsetzung

Bedeutung des Fußverkehrs

Endlich – so muss man sagen - wird auch dem Fußverkehr bundesweit mehr Aufmerksamkeit im Hinblick auf seine Bedeutung, seine Verkehrssicherheit und seinen Beitrag zum Klimaschutz entgegengebracht. Bisher wurde der Fußverkehr in der Planung von Gemeinden und Städten oftmals als „Sowieso-Verkehr“ vernachlässigt. Dabei ist Gehen die Basis jeglicher Mobilität und sollte hinsichtlich der Flächen- und Zeitgerechtigkeit, sowie insgesamt der Wertigkeit stärker in den Fokus der Verkehrsplanung gestellt werden. Die ersten Fußverkehrs-Checks in NRW sind erfolgreich im Jahr 2019 absolviert worden und führten in den beteiligten Kommunen bereits zu einer Sensibilisierung für die Themen der Fußverkehrsförderung. Nochmals deutlich stärker in den Fokus gerückt wurden die Fußverkehrs-Checks in den Jahren 2020 und 2021 durch die Pandemie-Situation, in der insbesondere das Spaziergehen im Nahraum wiederentdeckt wurde.

Fußverkehrs-Checks in NRW 2021

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

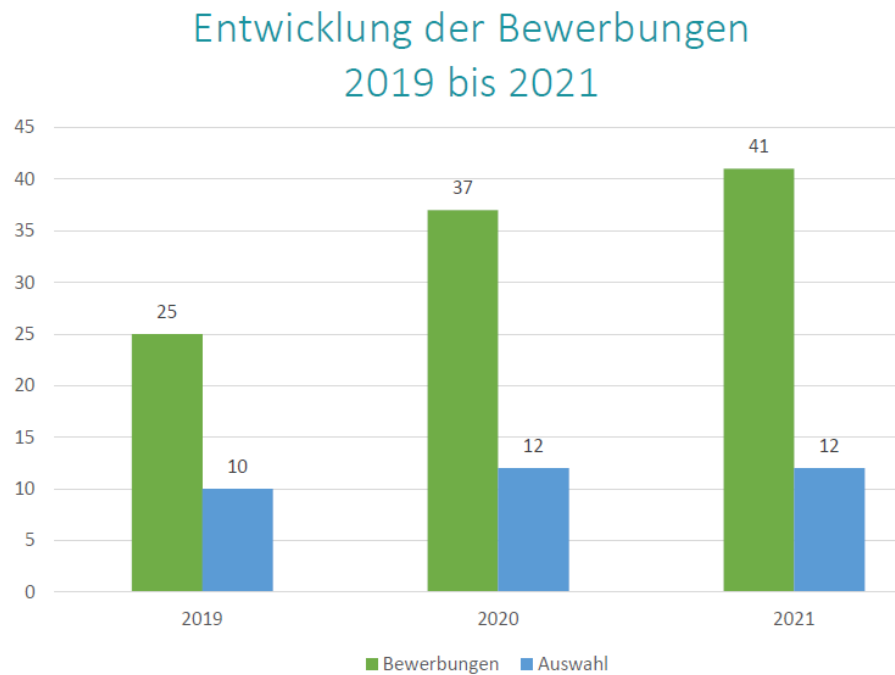
Abbildung 1-1: Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2021



Modellkommunen 2021

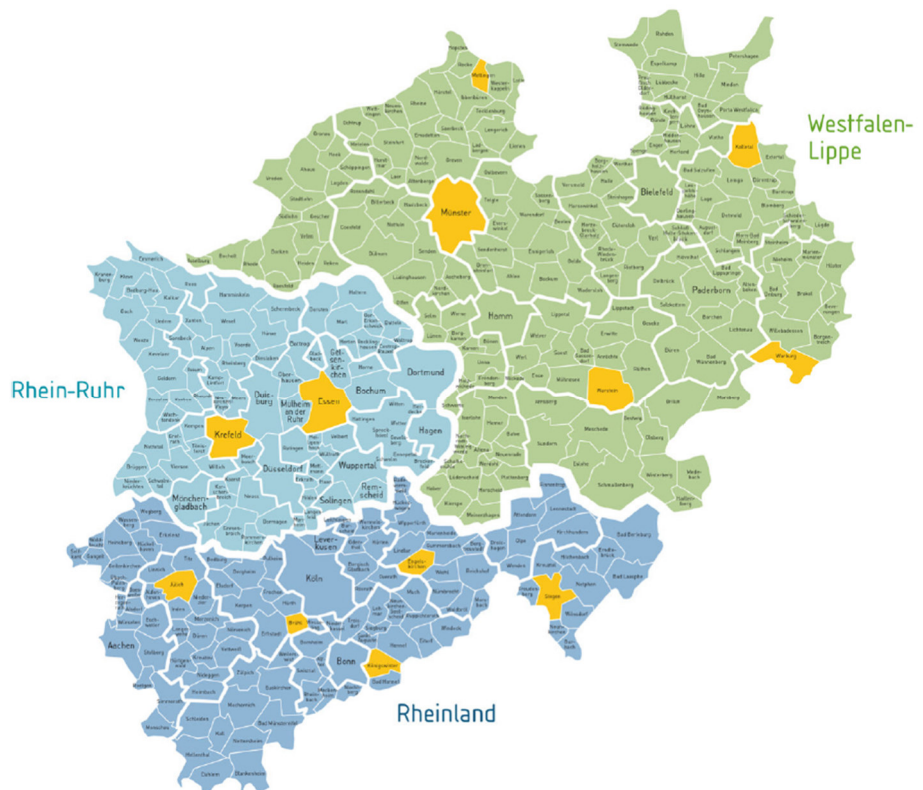
Insgesamt 41 Mitgliedskommunen haben sich um die Durchführung der Fußverkehrs-Checks im Jahr 2021 beworben, zwölf Modellkommunen wurden durch das Ministerium für Verkehr des Landes NRW und das Zukunftsnetz Mobilität NRW ausgewählt.

Abbildung 1-2: *Entwicklung der Bewerbungen*



In der Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe waren dies die Gemeinden Mettingen und Kalletal sowie die Städte Münster, Warburg und Warstein, im Bereich der Koordinierungsstelle Rheinland die Städte Brühl, Jülich, Königswinter und Siegen, in der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr die Städte Essen und Krefeld. Das Planungsbüro VIA arbeitete davon in den Städten Brühl, Engelskirchen, Essen, Jülich, Siegen sowie in der Gemeinde Mettingen.

Abbildung 1-3: Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2021



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2021

Methodik und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

Die Methodik für NRW wurde über den Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks¹ weitgehend definiert. In jeder Kommune fanden in der Regel fünf Termine statt:

- interner Startertermin mit der Verwaltung der Modellkommune
- Auftaktveranstaltung als öffentlich beworbene Bürgerveranstaltung
- zwei Begehungen vor Ort mit Bürgern, Politik und Verwaltung
- Abschlussveranstaltung als öffentlich beworbene Bürgerveranstaltung.

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

Abbildung 1-4: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2021

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2021



Ablauf der Fußverkehrs-Checks 2021

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

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2021

Der Ablauf, die Inhalte und die Ergebnisse dieser Veranstaltungen in der Gemeinde Mettingen werden im Folgenden kurz beschrieben. Pandemiebedingt konnte der interne Startertermin und die Abschlussveranstaltungen nur digital, der Auftakt und die beiden Begehungen jedoch als Präsenzveranstaltung durchgeführt werden.

2 Ausgangslage in der Gemeinde Mettingen

Die Gemeinde Mettingen ist eine Gemeinde des Kreises Steinfurt im Tecklenburger Land mit 11.878 (31. Dez. 2020) Einwohnern. Das Thema Fußverkehr ist schon durch das historische Tüötten-Wesen, d.h. Kaufleute und Hausierer aus Westfalen, die saisonal wandern, eine Tradition in der Gemeinde Mettingen.

Die Gemeinde schätzt sich selbst als ein „Aufsteiger“ in der Fußverkehrsförderung ein, diese soll durch die Fußverkehrs-Checks in der Gemeinde Mettingen weiter verstetigt werden.

In den 80er Jahren hat die Gemeinde Mettingen mit der Ortskernsaniierung bereits begonnen, Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr stärker in den Fokus zu rücken. Insbesondere die verkehrsberuhigte Gestaltung fast im gesamten Ortskern wirkt bis heute außergewöhnlich förderlich. Ein barrierefreies (geklinkertes) Wegenetz zieht sich durch den sonst mit Natursteinpflaster verlegten Ortskern, so dass öffentliche Einkaufsmöglichkeiten und Einrichtungen fußläufig und barrierefrei erreicht werden können.

Verkehrsberuhigt als Verkehrsberuhigter Bereich oder zumindest Tempo-30-Zone sind große Teile des Wohnstraßennetzes im Siedlungsgebiet. Die Hauptstraßen verfügen in der Regel über straßenbegleitende Fuß-Radwege. Mit dem dichten Wanderwegenetz im Süden des Gemeindegebiets an den Hängen des Teutoburger Waldes spielt das zu Fuß Gehen in Mettingen auch eine Rolle für Freizeit und Tourismus.

Dieser bereits vorhandene, außergewöhnlich gute Stand des Fußwegenetzes sollte durch den Fußverkehrs-Check überprüft und optimiert werden.

Das Untersuchungsgebiet der Fußverkehrs-Checks hat sich auf den Ortsbereich von Mettingen mit den Schulstandorten konzentriert.

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über die vorhandenen Ansätze und bereits durchgeführten Aktivitäten zur Fußverkehrsförderung in der Gemeinde Mettingen.

Tabelle 2-1: Ausgangslage in der Gemeinde Mettingen

Basiskennziffern	<ul style="list-style-type: none"> • Einwohner: 12.200 • Fläche: 4.059 ha • ländlich geprägte Gemeinde, Regierungsbezirk Münster • Topographische Lage: am Rand des Teutoburger Waldes; stark landwirtschaftlich geprägt
Entwicklungsstufe Fußverkehrs-förderung	<ul style="list-style-type: none"> • 25 % Modal Split (geschätzter Wert) • „es werden verschiedene Maßnahmen bereits umgesetzt, eine gesamträumliche Strategie fehlt“ • Aufsteiger Kommune in der Fußverkehrsförderung
Ausgangssituation	<ul style="list-style-type: none"> • Großteil des Ortskerns ist verkehrsberuhigt • Gute fußläufige Erreichbarkeit auch von angrenzenden Siedlungen • Staatlich anerkannter Erholungsort
Aktivitäten zum Thema Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Große Bedeutung auf fußläufige Erreichbarkeiten seitens der Gemeinde • Planungskonzepte zu hoher Aufenthaltsqualität (u.a. durch Möblierung, Ruheplätze, Begrünung) entwickelt, beschlossen und sukzessiv umgesetzt • Nahmobilitätsstrategie: u.a. barrierefreies Wegenetz im Ortskern und angrenzenden Siedlungen
Verkehrspolitische Zielsetzung / Konzepte zum Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeindeentwicklungskonzept 2017 mit intensiver Bürger*innenbeteiligung mit Mobilität und Fußverkehr als vorrangiges Ziel <ul style="list-style-type: none"> ○ Benutzerfreundlichkeit, Sicherheit, Übersichtlichkeit der Fußwegeverbindungen, Aufenthaltsqualität ○ Barrierefreiheit, Attraktivität und Verbindungen der Wege
Motivation zur Teilnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Entwicklung und Optimierung von bereits sehr ausgeprägter Fußverkehrsinfrastruktur und Nahmobilität • In Anbetracht der demographischen Struktur in Mettingen (viele ältere Menschen) und entsprechenden Einrichtungen soll die Nahmobilität weiter gestärkt werden • Fußläufige Erreichbarkeit der Einrichtungen (des täglichen Bedarfs) weiter stärken
Untersuchungsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> • Vom Ortskern ausgehend in die angrenzenden öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Sport, Einkaufen) und Siedlungen

Presse und Medienarbeit

Auf der eigenen Webseite wurde die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks 2021 in Mettingen kommuniziert und zur Beteiligung an den öffentlichen Veranstaltungen aufgerufen.

Abbildung 2-1: Ausschnitt aus der Website der Gemeinde Mettingen



Quelle: https://www.mettingen.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?waid=707&modul_id=33&record_id=116635

Einen weiteren Beitrag zum Fußverkehrs-Check in der Gemeinde Mettingen veröffentlichte z.B. die CDU über Facebook:

Abbildung 2-2: Ausschnitt aus der Facebook-Website der CDU



Quelle: Facebook/CDU vom 15.Mai.2021

3 Veranstaltungen in der Gemeinde Mettingen

Der Ansprechpartner für die Fußverkehrs-Checks in der Gemeinde Mettingen ist Herr Krause-Hettlage, Amtsleiter des Bauamtes.

Interner Starter-Termin

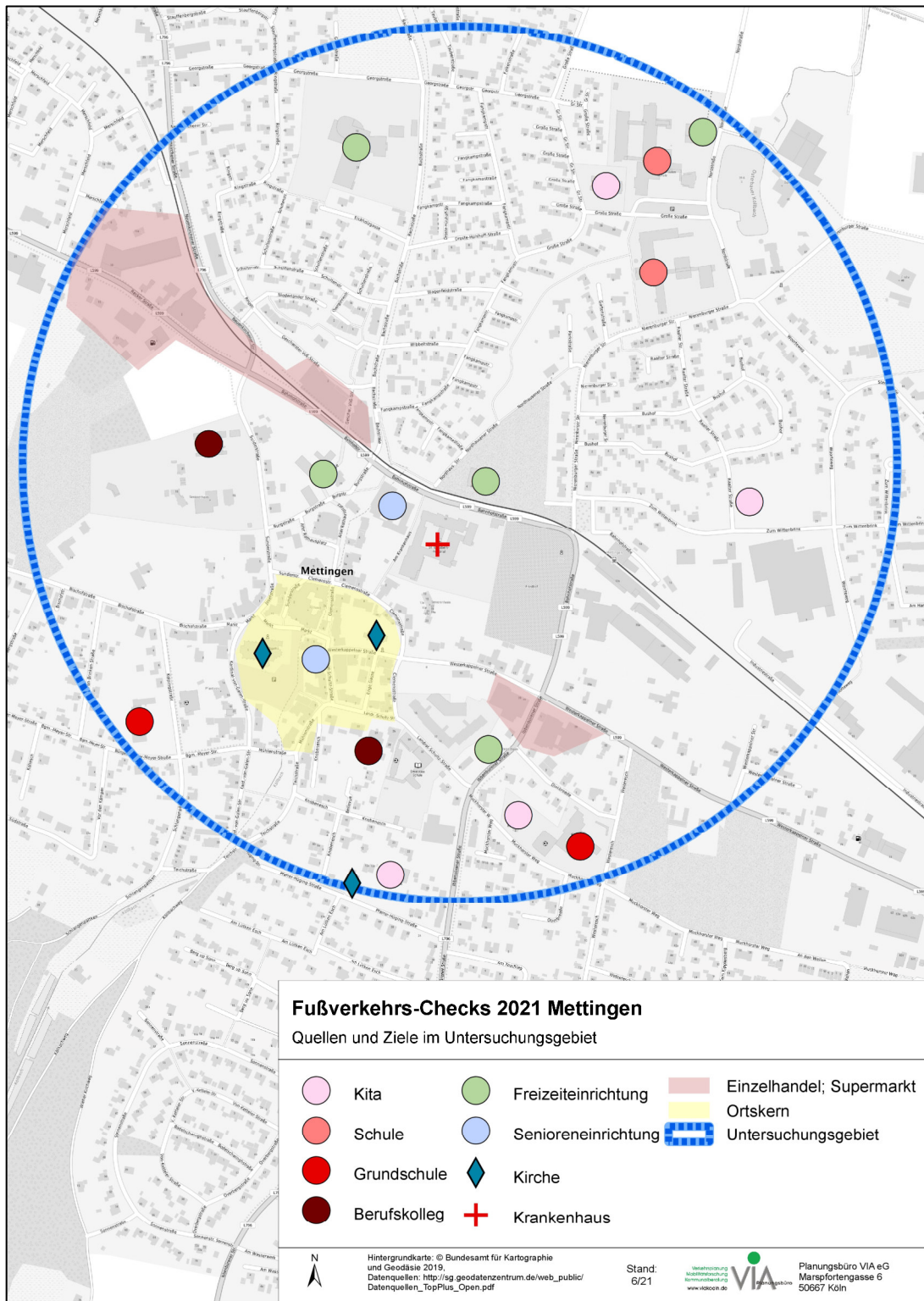
Am 08. Juni 2021 fand ein verwaltungsinterner digitaler Startertermin statt.

Frau Rähmann, Bürgermeisterin der Gemeinde Mettingen begrüßte die Teilnehmenden. Wiebke Weltring, Zukunftsnetz Mobilität NRW, beglückwünschte die Gemeinde Mettingen für die erfolgreiche Bewerbung. Kirsten Niklas und Jörg Thiemann-Linden, Planungsbüro VIA, präsentierten erste Ergebnisse der Bestandsanalyse und erläuterten die Vorgehensweise. Insbesondere im Hinblick auf die besondere Situation aufgrund der Corona-Pandemie wurden die verschiedenen Möglichkeiten der Durchführung der Beteiligungsformate besprochen. Im Starter-Termin wurde zudem das Untersuchungsgebiet Mettingen und die Begehungsrouten diskutiert und intern abgestimmt sowie die Termine für die öffentlichen Veranstaltungen vereinbart.

Untersuchungsraum

Die folgenden Karten zeigen den Untersuchungsraum und die wichtigsten Ziele im Untersuchungsgebiet.

Abbildung 3-1: Untersuchungsraum und Ziele für den Fußverkehrs-Check in der Gemeinde Mettingen



Terminplanung	Folgende Termine wurden vereinbart und durchgeführt: <ul style="list-style-type: none">• Auftakt-Workshop: Donnerstag, 09. September 2021• erste Begehung: Montag, 04. Oktober 2021• zweite Begehung: Dienstag, 05. Oktober 2021• Abschluss-Workshop: Mittwoch, 01. Dezember 2021 (digital)
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	Die Gemeinde Mettingen machte die anstehenden Veranstaltungen über die örtliche Presse bekannt. Bekannte Personenkreise, Initiativen und Netzwerke persönlich wurden direkt angesprochen.
Dokumentation	Die Präsentation zum Startertermin ist im Anhang des Berichts zu finden.

3.1 Auftakt-Workshop

Frau Claudia Rähmann, Bürgermeisterin der Gemeinde Mettingen, begrüßte die Teilnehmenden im Bürgerzentrum und stellte die Motivation und die Erwartungen der Gemeinde an die Fußverkehrs-Checks vor. Frau Wiebke Weltring, Zukunftsnetz Mobilität NRW von der Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe, erläuterte das Gesamtprojekt der Fußverkehrs-Checks. Frau Kathrin Krienke, Herr Jörg Thiemann-Linden und Frau Kirsten Niklas, Planungsbüro VIA, begrüßten die Teilnehmenden mit der Bitte, sich kurz vorzustellen, um einen ersten Eindruck über die Motivation und Interessen zu erlangen, und stellten das Projekt sowie erste Analyseergebnisse der Gemeinde Mettingen vor. Außerdem wurden die Routenvorschläge für die anstehenden Begehungen gezeigt.

Abbildung 3-2: Auftaktveranstaltung in Mettingen



Nach der Vorstellung des Projekts im Plenum versammelten sich die Teilnehmenden an drei Thementischen. An diesen wurden grundsätzliche Fragen zum zu Fuß Gehen in Mettingen besprochen und die Routen anhand von Karten diskutiert.

Attraktivität des zu-Fuß-Gehens

Die Einstiegsfrage, „Wie gerne gehen Sie zu Fuß im Untersuchungsgebiet?“ ergab, dass ein Großteil der Bürger*innen gerne zu Fuß geht. Dennoch erschweren einige Bedingungen das zu Fuß Gehen, was die Attraktivität und Sicherheit einschränken.

Hinweise, Anregungen, Mängelmeldungen

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

- Verbesserung der Schulwege (Themen: Sicherheit, Elterntaxi, Elternhaltestellen, Durchgängigkeit der Wege)
- Querungen und Knotenpunkte sicherer gestalten
- Gehwegoberflächenschäden ausbessern
- Gehwege verbreitern, Gehwege Freihalten
- Konflikte mit dem Kfz (fahrend und parkend) reduzieren
- Parken umordnen / Verlagerung, Parkraummanagement
- Subjektive Sicherheit erhöhen (Kfz-Geschwindigkeit, Breiten, Abstände, Sichtbeziehungen)
- Trennung von Rad- und Fußwegen
- Hol- und Bringezonen (an Schulen, aber auch im Ortszentrum, z.B. Marktplatz) einrichten
- Lücken im Fußwegenetz schließen
- Fußgängerfreundliche LSA

Welche Mängel würden Sie uns schon mitgeben?

- Gedränge an Bushaltestellen
- Trotz Schulbus herrscht viel Elterntaxi-Verkehr
- Viel Dauerpark-Verkehr im Ortskern
- Manche Wegführungen und Querungen sind unverständlich („wo muss ich lang laufen?“)

**thematische
Schwerpunkte**

Die vorab erarbeiteten **thematischen Schwerpunkte** wurden weitestgehend in den Beiträgen bestätigt und in der weiteren Bearbeitung verfolgt. Diese sind:

- Schulwege, Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität und Attraktivität
- Barrierefreiheit

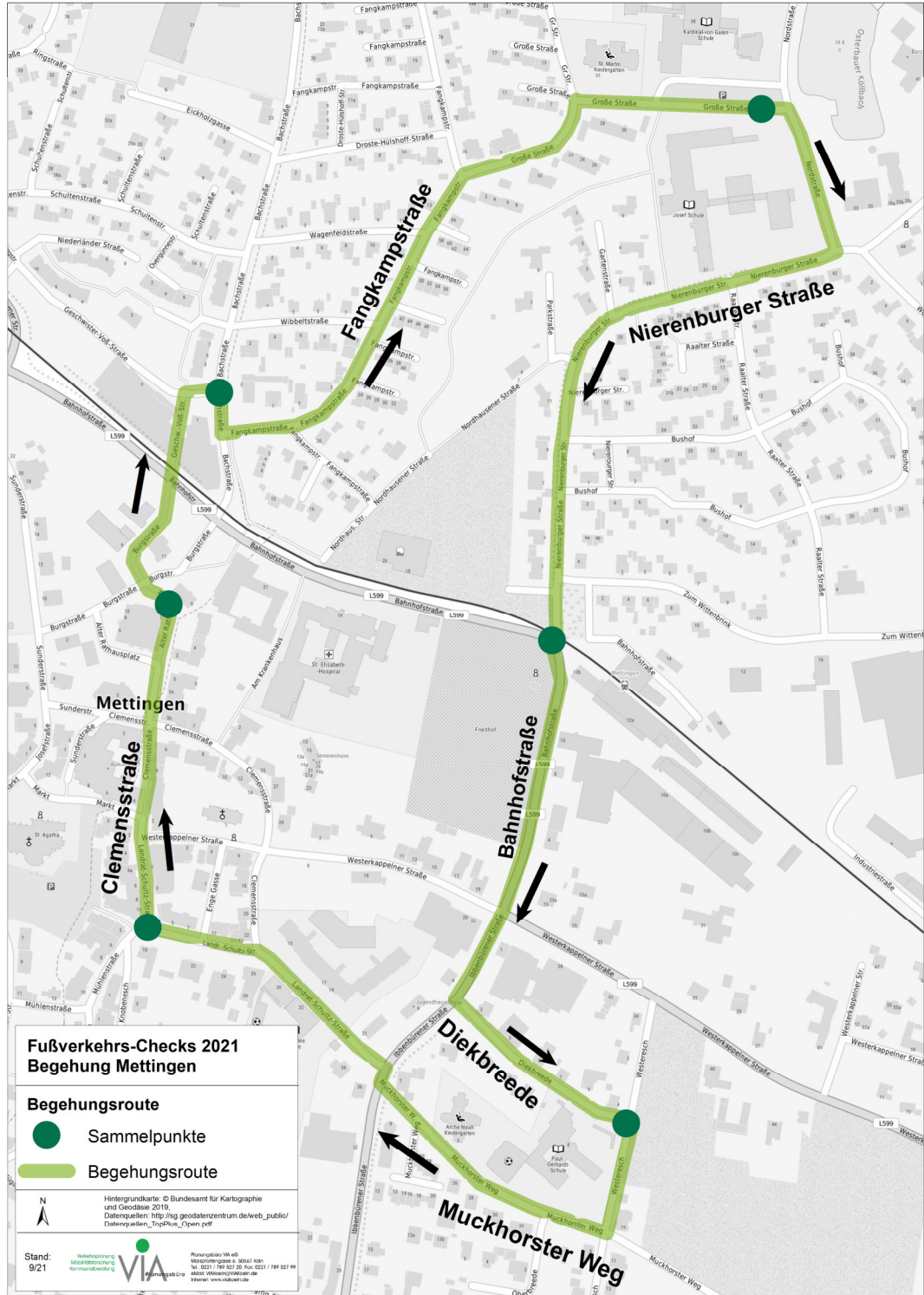
Routenvorschläge

Die vorgeschlagenen Routen für die beiden Begehungen wurden gemeinsam diskutiert und neue Begehungsmöglichkeiten überlegt (siehe folgende Grafiken 3.3 und 3.4). So sollte z.B. die Bahnhofstraße an manchen Stellen betrachtet werden, da hier in Zukunft ein neuer Bahnhofspunkt entstehen wird.

Die für die zweite Route ausgewählten Straßen wurden alle als relevant bewertet. Gewünscht wurde für beide Routen, dass an einigen Knotenpunkten in verschiedene Richtungen geschaut wird, um angrenzende Straßenzüge zu besprechen.

Für die erste Begehung wurde folgend dargestellte Route festgelegt:

Abbildung 3-3: Begehung Route 1



Für die zweite Begehung wurde folgende Route festgelegt:

Abbildung 3-4: Begehung Route 2



Dokumentation

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

3.2 Erste Begehung

Durchführung

An der ersten Begehung nahmen rund 20 Personen teil. Anhand der im Auftaktworkshop erarbeiteten Anregungen und Mängelmeldungen zum Fußverkehr in der Gemeinde Mettingen wurden an vorher festgelegten Standorten Zwischenstopps auf der Route eingelegt. Hier wurden Erfahrungen, Probleme sowie Verbesserungsvorschläge der Bürgerinnen und Bürger ausgetauscht und Lösungen mit der Gemeindeverwaltung diskutiert.

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

Abbildung 3-5: Eindrücke von der ersten Begehung



3.3 Zweite Begehung

Durchführung

Auch bei der zweiten Begehung wurde an vorher festgelegten Standorten angehalten, um sich über die Problemlagen auszutauschen. An dieser Begehung nahmen 23 Personen teil.

Abbildung 3-6: Eindrücke von der zweiten Begehung



Presse und Medienarbeit

Auch über die Begehungen informierte die Politik in Mettingen über ihre Facebook-Seiten.

Abbildung 3-7: Mitteilung der Grünen aus Mettingen auf Facebook



Quelle: <https://www.facebook.com/GrueneMettingen> vom 08. Oktober 2021

Abbildung 3-8: Mitteilung der SPD-Mettingen auf Facebook



Quelle: <https://m.facebook.com/SPDMettingen/> vom 05. Oktober 2021

3.4 Abschluss-Workshop

Der Abschluss-Workshop wurde am 01. Dezember 2021 digital durchgeführt. Frau Bürgermeisterin Rählmann begrüßte die rund 35 Teilnehmenden, bedankt sich für die gute Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und betonte die Relevanz und besonders passende Einbettung der Fußverkehrs-Checks für und in die Gesamtplanungen zur Mobilität in Mettingen.

Frau Weltring, Zukunftsnetz Mobilität NRW, und Frau Krienke, Planungsbüro VIA, gaben einen Rückblick auf das Vorgehen der Fußverkehrs-Checks und die inhaltlichen Schwerpunkte in Mettingen. Frau Niklas und Herr Thiemann-Linden, Planungsbüro VIA, stellten die Maßnahmenempfehlungen aus den Begehungen der Fußverkehrs-Checks in Mettingen vor.

In wesentlichen Teilen sahen die Teilnehmenden ihre Anregungen aus dem Auftaktworkshop und den beiden Begehungen in Mettingen aufgenommen.

Anmerkungen der Teilnehmenden

Herr Krause-Hettlage und Frau Bürgermeisterin Rählmann bedankten sich bei den Teilnehmenden für die regen Beteiligungen an allen Veranstaltungen. Es wurden einige Maßnahmenempfehlungen gegeben, die bereits in Verwaltung und Politik im Gespräch bzw. in der Planung seien. Frau Bürgermeisterin Rählmann betonte die hohe Motivation für die baldige Umsetzung von kleinen und kurzfristigen Maßnahmen, da es innerhalb der Gemeinde bereits Finanzierungsmittel gibt, die entsprechend eingesetzt werden können.

Die Ergebnisse des Abschlussberichts der Fußverkehrs-Checks wird die Gemeindeverwaltung mit den zuständigen Ämtern und Akteuren abstimmen. Die Einbindung in das Mobilitätskonzept im nächsten Jahr wird angestrebt.

Zum Abschluss erläuterte Frau Weltring des Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Beratungsangebote des Zukunftsnetz Mobilität für die Mitgliedskommunen – so auch für die Gemeinde Mettingen. Sie betonte das Angebot zum schulischen Mobilitätsmanagement, was unterstützend in Mettingen erarbeitet und erweitert werden soll.

Sie bedankt sich ebenfalls bei den Teilnehmenden für ihr Engagement und die außerordentlich konstruktive Zusammenarbeit mit der motivierten Verwaltung der Gemeinde Mettingen.

Abbildung 3-9: Abschlussworkshop in Mettingen



4 Maßnahmenempfehlungen

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

Abbildung 4-1: *Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in der Gemeinde Mettingen*



Anschließend wird auf die ausführliche Dokumentation der empfohlenen Maßnahmen an den Orten der Begehungen im Maßnahmenkatalog verwiesen.

4.1 Schulwege

Hol- und Bringeverkehr

Bei den Begehungen war das Thema Schulwegsicherheit zu den jeweiligen Grundschulen ein Schwerpunkt.

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

An fast allen Schulen stellt – trotz der Initiativen aus der Lehrerschaft - der Hol- und Bringeverkehr durch haltende, parkende oder rangierende Elterntaxis, ein Risiko für die Kinder zu Fuß dar – auch wenn es sich nur um relativ wenige Fälle handelt.

Elternhaltestellen

Zu empfehlen ist die Verlagerung des Elterntaxi-Verkehrs z. B. auf naheliegende Parkplätze. So definieren viele Kommunen Halteplätze, an denen Eltern, die ihre Kinder mit dem Kfz zur Schule bringen, aussteigen können, ohne sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden.

Solche Haltestellen befinden sich meist in einer Entfernung von ca. 250 m zur Schule, damit die Kinder Gelegenheit bekommen, auf einem Teil des Schulweges auch eigenständig unterwegs zu sein. Eine mögliche Kennzeichnung und Ausgestaltung der Hinweisschilder für Elternhaltestellen ist nicht festgelegt. Die Einrichtung von Elternhaltestellen sollte organisatorisch im schulischen Mobilitätsmanagement integriert werden. Gemeinsam können Konzepte erstellt werden, die Standorte für die Elternhaltestellen gefunden und eine Kommunikationsstrategie geplant und umgesetzt werden. Auch hierfür gibt es viele gute Best-Practice-Beispiele und konkrete Handreichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Ideen für Strategien und Aktionen enthalten.

Abbildung 4-2: Hol- und Bringzone mit ortstypischen Figuren in Bottrop und Siegen



Schulweg zu St. Ludgeri-Schule

Für den Schulweg zur St. Ludgeri-Grundschule bietet sich ein neuer attraktiver Weg von der Kardinal-von Galen-Straße (Parkplatz an der Kirche) zur Kolpingstraße an. Der verkehrssichere Ausbau des Weges ist schon vorgesehen.

Abbildung 4-3: Neue Wegeverbindung von der Elternhaltestelle zur Kolpingstraße und zur St. Ludgeri-Grundschule



Fußgängerüberweg

Auch wenn die Kardinal von Galen-Straße als Tempo-20-Zone ausgewiesen ist, hält sich nicht jeder an diese Geschwindigkeitsvorgabe.

Um den Schulkindern das Queren der Kardinal-von Galen-Straße zum neuen Schulweg zu erleichtern sollte die Bevorrechtigung durch einen Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen) geprüft werden,

Dies bringt folgende Vorteile für zu Fuß gehende:

- Vorrang von zu Fuß Gehenden wird eindeutig geregelt
- Vorrang wird für alle deutlich sichtbar
- Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten
- übersichtliche Knotenpunktgestaltung
- gut für die Schulwegsicherung!

Abbildung 4-4: Querungsstelle Kardinal-von Galen



Fußgängerüberwege sind für den Fußverkehr i.d.R. eine sehr gute Lösung, Querungsbedarfe zu sichern. In NRW sind die Einsatzbereiche durch einen Ministerialerlass großzügiger geregelt als in anderen Bundesländern und bieten gegenüber den restriktiveren Richtlinien für Fußgängerüberwege (R FGÜ) mehr Spielräume. Diese Spielräume können und sollten demnach gerade in NRW auch genutzt werden. Somit müssen z.B. keine harten Grenzwerte für Fußgänger und Kfz angewendet werden.

Die R FGÜ von 2001 sollen nach der Verkehrsministerkonferenz vom April 2021 grundsätzlich überarbeitet werden – mit dem Ziel, dass mit

Verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325)

Fußgängerüberwegen nicht nur auf Gefahrenlagen reagiert werden soll, sondern sie für den Fußverkehr auch an ungefährlichen Stellen förderlich werden können. Eine Neufassung der Richtlinien könnte die Anordnung von Fußgängerüberwegen demnach in den Bundesländern harmonisieren und insgesamt vereinfachen helfen.

In der Kolpingstraße kann teilweise nur die Fahrbahn genutzt werden da die Gehwegbreiten zu schmal sind. Hier geht es darum, auch ohne einen Umbau einen Verkehrsberuhigten Bereich (VZ 325) anzuordnen, um den Schulkindern eine regelkonforme Benutzung der Fahrbahn zu ermöglichen.

Die Querungsstelle des neuen Schulweges mit der Kolpingstraße sollte gesichert werden, damit die Schulkinder die Fahrbahn Kolpingstraße sicher und zügig queren können. Derzeit schränken die Bäume die Sicht auf die Schulkinder sowie den Gehweg insbesondere auf der östlichen Seite stark ein.

Abbildung 4-5: Querungsstelle Kolpingstraße



Eine Möglichkeit wäre, die Fahrbahn durch eine Engstelle nur einstreifig passierbar zu machen. Hierdurch könnte die Situation für zu Fuß Gehende durch eine

- bessere Sicht und einen
- kürzeren Querungsweg

verbessert werden. Dies könnte über eine Anrampung noch unterstützt werden. Zu Fuß Gehende haben dabei keinen Vorrang, jedoch wird die Sicherheit durch eine Verringerung der Fahrbahnbreite (nur noch ein Kfz kann die Engstelle passieren) für Querende verbessert. Die sogenannten „Gehwegnasen“ verfolgen somit auch das Ziel einer Geschwindigkeitsreduzierung der Kfz.

Diese Maßnahme könnte baulich oder kurzfristig über Markierungen und Sperrpfosten umgesetzt werden.

Abbildung 4-6: Möglichkeiten zur Sicherung einer Querungsstelle (Beispiel Jülich)



Der Übergang vom Gehweg zum Haltestellenbereich sollte ebenfalls verbreitert und barrierefrei zugänglich gemacht werden.

Abbildung 4-7: Übergang Gehweg / Haltestellenbereich Kolpingstraße



Aufpflasterung im Knotenpunkt

Auch für den Knotenpunkt vor dem Schuleingang sollte beobachtet werden, ob zusätzliche verkehrsberuhigende Maßnahmen nötig sind. Aus Gutachtersicht sollte dieser in den Verkehrsberuhigten Bereich einbezogen werden. Hier empfehlen wir eine Aufpflasterung und eine andere Gestaltung (Materialwechsel, Schachbrett etc.) wie bereits in der Nebenstraße (Bürgermeister Meyer Straße) vorhanden. Dies würde die Einfahrt in den Verkehrsberuhigten Bereich auch optisch verdeutlichen und die Geschwindigkeit bereits zu Beginn reduzieren.

Abbildung 4-8: Knotenpunkt vor der St. Ludgeri-Schule



Querungshilfe ohne Vorrang: Vorgezogene Seitenräume

Im Kreuzungsbereich Bischofsstraße/ Kolpingstraße ist der Kreuzungsbereich stark aufgeweitet und folglich die Abbiege-Geschwindigkeit hoch. Auch die Vorrangregelung ist unübersichtlich: Die Kolpingstraße querende zu Fuß Gehende haben Vorrang vor in die Kolpingstraße einbiegende Fahrzeuge, nicht aber vor abbiegenden Fahrzeugen aus der Kolpingstraße!

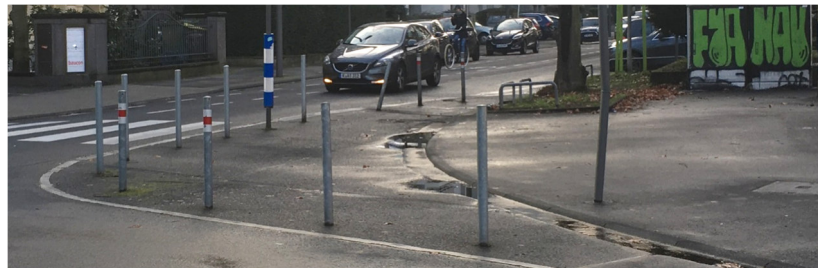
Abbildung 4-9: Blick auf den Knotenpunkt Kolpingstraße/Bischofsstraße



Im Kreuzungsbereich sollte eine Umgestaltung der Einmündung geprüft werden. Die möglichen Flächengewinne sind verkehrstechnisch, z.B. über Schleppkurven, zu prüfen. Der Aufweitungsbereich des Knotens sollte so eng wie möglich gestaltet und somit die Fahrbahnflächen auf ein notwendiges reduziert werden. Falls Potenziale zur Flächenumverteilung vorhanden sind, kann der Gehweg in die Fahrbahn vorgezogen und verbreitert werden, so dass der Querungsweg insgesamt verkürzt werden kann.

Zu Fuß Gehende haben keinen Vorrang, jedoch durch eine Verringerung der Fahrbahnbreite wird die Sicherheit für Querende verbessert. Diese Maßnahme könnte auch kurzfristig über Markierungen und provisorische Einbauten umgesetzt werden.

Abbildung 4-10: umgestaltete Einmündung in Köln



Sollte die Kolpingstraße Verkehrsberuhigter Bereich werden, ist auch hier eine Aufpflasterung und eine andere Gestaltung zu prüfen, um die Einfahrt in den Verkehrsberuhigten Bereich auch optisch zu verdeutlichen.

Abbildung 4-11: Gehwegüberfahrt

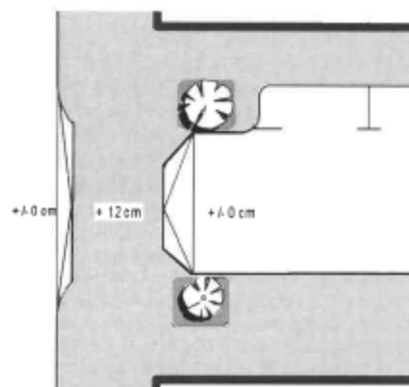


Bild 12: Gehwegüberfahrt in einer Einmündung zu einer bevorrechtigten Straße

Quelle: FGSV: EFA 2002, Seite 25

Schulweg zur Paul-Gerhard-Schule

Eine Elternhaltestelle hat die Gemeinde auf dem Supermarktparkplatz nahe der Paul-Gerhard-Straße schon etabliert; der provisorische Weg über das Nachbargrundstück wird von der Verwaltung noch verkehrssicher ausgebaut.

Abbildung 4-12: Paul-Gerhard-Schule und provisorischer Weg vom/zum Supermarktparkplatz



Zufahrtsbeschränkte „Schulstraße“

Als Maßnahme mit einem stärkeren Eingriff für den Fall, dass die Kommunikation mit den Eltern den gefährdenden Elterntaxiverkehr nicht vermindert, wäre eine stärkere Zufahrtsbeschränkung (Ausnahme für den Bus, Lehrpersonal und Anwohnende) zu prüfen. Die Straße Diekbrede ist bereits mit Anlieger frei beschildert.

Abbildung 4-13: „Schulstraße“ mit Zufahrtsregelung in Mettingen; mit automatisierten Senkpfosten in Hürth



Leider fällt Elterntaxi auch unter „Anlieger. Personelle Präsenz zur Durchsetzung ist wahrscheinlich nötig, wenn nicht auf sehr aufwändige technische Lösungen zurückgegriffen werden kann. “Dies käme nach Erfahrungen aus anderen Kommunen auch für die Zufahrt in die Straße Westeresch zu Schulanfangs- und -endzeiten für Kfz in Frage.

Eine solche „Schulstraße“ ist in mehreren europäischen Ländern im schulischen Mobilitätsmanagement evaluiert und üblich geworden und kommt auch in Deutschland vermehrt zur Anwendung.

Abbildung 4-14: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet

Eltern-Taxis sollen nicht mehr vorfahren

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

VON HERIBERT RÖSGEN

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

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

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

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

Elke Schroeder, Klimafreunde

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

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

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

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

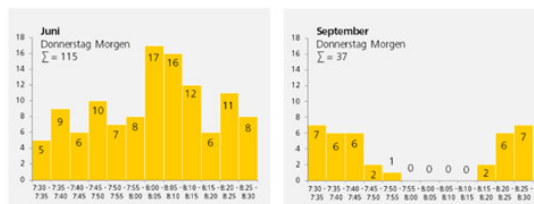
Bei einer Projektwoche der Vinzenz-Statz-Grundschule wurde schon einmal ausprobiert, wie sich die Lindenbornstraße ohne Autos anfühlt.

Foto: Rösgen

Quelle: Kölner Stadtanzeiger vom 24.12.21

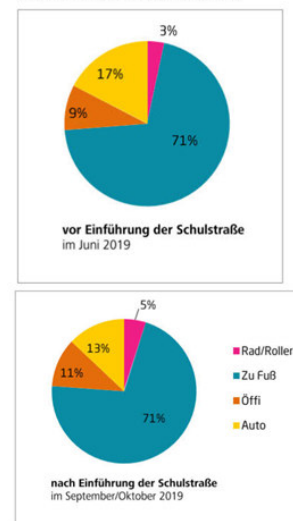


Verkehrsaufkommen vor der Schule



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

So kommen die Kinder zu Schule



Eine Frage der Gewohnheit und des Verhaltens

Um an den Schulen den Hol- und Bringverkehr durch haltende, parkende oder rangierende „Elterntaxis“ zu vermindern, geht es nicht nur um bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen wie oben beschrieben.

Um die Elterntaxi-Verkehre eines insgesamt relativ geringen Anteils der Elternschaft zu beeinflussen, geht es um die regelmäßige Ansprache unter Eltern, über die Kinder oder zwischen den am Schulbetrieb beteiligten Gruppen. „Verhaltensprävention“ bedeutet, daran zu erinnern, dass ein gewohnheitsmäßiges Autofahren, Rangieren und Parken im Schulumfeld nicht nur die Anwohner belastet, sondern ein Risiko für die zu Fuß gehenden Kindern bedeutet.

Gemeinsam können Konzepte erstellt werden, wie Gewohnheiten verändert werden könnten und eine Kommunikationsstrategie geplant und umgesetzt werden. Auch hierfür gibt es viele gute Best-Practice-Beispiele und konkrete Handreichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Ideen für Strategien und Aktionen enthalten. Durch verschiedene Projekte wird an Schulen das Thema nachhaltige Mobilität gestärkt.

Abbildung 4-15: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW



Wege zum Schulzentrum

Die weiterführenden Schulen im Schulzentrum werden mit dem Fahrrad und mit dem Bus, aber eben auch zu Fuß erreicht: Dies wird sich mit dem neuen Bahnhaltepunkt sicher noch verstärken. Bei größeren Pulks sind die Schülerinnen und Schüler unübersehbar bereits geschützt. Kritischer sind besonders in der dunklen Jahreszeit einzelne Kinder, die zur Schule zu Fuß unterwegs sind.

Heute spielt die Fangkampstraße mit ihren sehr schmalen Gehwegen und hohen Borden eine wichtige Rolle. Da ein flächiger Umbau zu einem Querschnitt, der mit flachen Borden auch dem Fußverkehr genügend Platz bietet (Verkehrsberuhigter Bereich), sehr teuer wäre und der Platz im Querschnitt begrenzt ist, stellt sich die Frage nach einer pragmatischen Verbesserung innerhalb der bestehenden Tempo-30-Zone.

Angesichts der Verkehrssituation (gefährtere Kfz-Geschwindigkeit, Fuß- /Radverkehrsaufkommen zu Schulanfangs-/endzeiten und außerhalb) erscheint eine Fahrradstraße eine prüfungswerte Variante, weil der Anlieger-Kfz-Verkehr vermutlich auch dem Fußverkehr wahrscheinlich mehr Aufmerksamkeit schenken wird. Gleiches wird für die Georgstraße vorgeschlagen. Der parallele Grünweg wird für die „Bahnschüler“ künftig die direkteste Verbindung vom neuen Bahnhalt zum Schulzentrum darstellen.

Abbildung 4-16: Fangkampstraße – künftig Fahrradstraße zum Schulzentrum? Paralleler Grünweg



4.2 Verkehrssicherheit

Kritische Punkte für Schulwege sind die nötigen Querungen von Straßen auch mit hoher Kfz-Belastung. Einige dieser Maßnahmen wurden bereits im Kapitel Schulwege erläutert. Ebenfalls Handlungsbedarf im Fußverkehrsnetz in Bezug zum künftigen Bahnsteigzugang und zu den Wegen zum Schulzentrum haben die beiden Knotenpunkte an der Bahnhofstraße.

Querungsbedarfe an der Bahnhofstraße

Am östlichen Bahnsteigzugang ist eine Neugestaltung des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Nierenburger Straße mit Fußverkehrsquerungen über alle Arme des Knotens zu erwarten. Die Nierenburger Straße selbst ist mit den engen und uneben zu befahrenden baulichen Rad-/Gehwegen angesichts der Tempo 30-Regelung eigentlich ein Fall für eine neue Querschnittsaufteilung: Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wäre hier naheliegend und sollte vertieft untersucht werden.

Abbildung 4-17: Nierenburger Straße mit Knoten an der Bahnhofstraße (am künftig östlichen Bahnsteigzugang)



Am westlichen Bahnsteigzugang kann realistischer Weise nicht erwartet werden, dass der Umweg über die Unterführung an der Geschwister-Voß-Straße akzeptiert wird. Daher wird die Einbeziehung des Fußverkehrs in den vorhandenen signalisierten Knoten Bachstraße / Bahnhofstraße nötig werden.

Abbildung 4-18: Zukünftiger westlicher Bahnsteigzugang mit neuem Querungsbedarf an der Bahnhofstraße



Fußgängerfreundliche Ampelschaltung

Dass auch eine Lichtsignalanlage aus Perspektive von Kindern Mängel haben kann, wurde für den Knoten Westerkappeler Straße / Ibbenbürener Straße berichtet (auf dem Weg zur Paul-Gerhard-Schule). Ohne Anforderung erhalten querungswillige zu Fuß Gehende kein Grün, daher wird häufig ohne Grün gequert. Angesichts der vielen Linksabbieger im Zuge der Landesstraße könnten „Rotläufer“ leicht übersehen werden. Daher wäre zu überprüfen, inwieweit die Kriterien Sicherheit und Kfz-Durchlassfähigkeit des Knoten neu abgewogen werden können. Ein Kreisverkehr mit umlaufenden Fußgängerüberwegen wäre ebenfalls eine gute Alternative, müsste jedoch im Hinblick auf die Kfz-Belastung geprüft werden.

Abbildung 4-19: Hauptstraßenknoten auf dem Weg zur Schule



Anpassungen im Straßennetz des Ortskerns

Auch in weniger Kfz-belasteten Straßen besteht bei Fahrbahnquerungen ein Bedarf der Sicherung und Umgestaltung im Zuge von Schulwegen. So ist an der Kreuzung Bgm.-Meyer-Str. / Kardinal-von-Galen-Straße in ihrer Gestaltung noch die frühere abknickende Vorfahrt zu erkennen. Eine eindeutige Rechts-vor-links-Regelung kann mit einem verkehrsberuhigten Umbau der Kardinal-von-Galen-Straße erreicht werden. Kurzfristig kann dies auch über die Markierung sog. „Haifischzähne“ verdeutlicht werden.

Auch an der Bischofsstraße kann an der Kreuzung mit der Kolpingstraße der Schulweg zur St. Ludgeri-Schule mit einem Fußgängerüberweg verdeutlicht werden. Am Markt könnte zusätzlich die Eckausrundung des Gehwegs mit einem baulichen Hindernis (Poller) gegen Gehwegüberfahren gesichert werden.

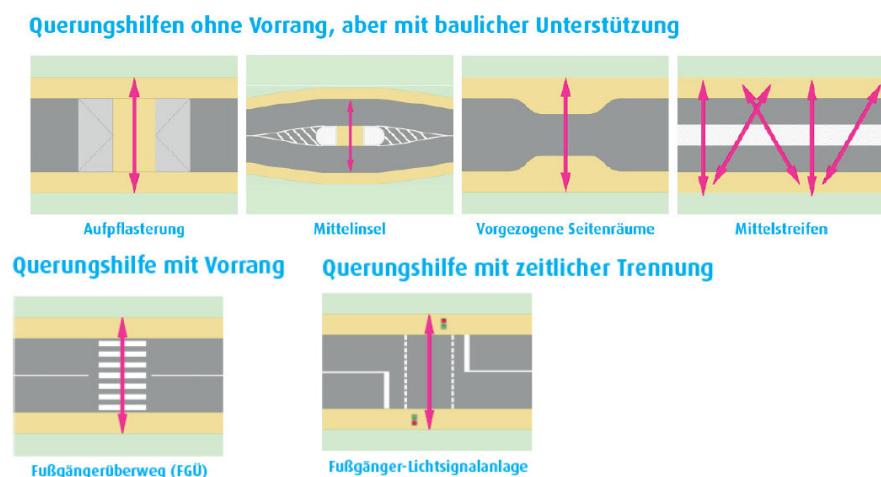
Grundlegendes Repertoire an Querungshilfen

Im Folgenden sollen die verschiedenen Möglichkeiten einer Verbesserung der Verkehrssicherheit an Querungsstellen im Untersuchungsgebiet aufgezeigt werden.

Querungen optimieren

Je nach Erfordernis (z.B. in Abhängigkeit von den gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Anzahl der zu Fuß Gehenden, der Breite der Fahrbahn) gibt es sowohl bauliche als auch markierungstechnische Möglichkeiten, eine Querungsstelle mit oder ohne Vorrang für zu Fuß Gehende zu sichern.

Abbildung 4-20: Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern



Quelle: AGFK-Faktenblatt 04 Baden-Württemberg: Querungshilfen für den Fußverkehr

Es wird empfohlen, ein Gestaltungshandbuch für fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte in Mettingen zu erarbeiten, in dem die angestrebten Ausbaustandards für die Gestaltung von Knotenpunkten in der Baulast der Gemeinde definiert wird.

Weitere Fußgängerüberwege

Für Mettingen dürfte es noch mehrere Stellen geben, an denen neue Fußgängerüberwege geprüft und vorhandene optimiert werden sollten. An der Ecke Landrat-Schultz-Straße / Mühlenstraße wurde bei der Begehung die Einsehbarkeit des Zebrastreifens in der Kurve moniert.

An zwei Stellen wurden neue Fußgängerüberweg gewünscht:

- Östliche Westerkappelner Straße auf Höhe der Alteneinrichtung
- Neukirchener Straße am Freibad (relevant, da dies eine Verbindung von zwei Wohngebieten ist und eine Bushaltestelle naheliegt).

Diese Orte sind zwar nicht auf der Begehung begangen worden, sodass diese Maßnahmen nicht in die Maßnahmenempfehlungen der Fußverkehrs-Checks eingebunden werden, sollen aber an dieser Stelle nicht vergessen werden.

Die Lücken bei der Sicherung von Querungsstellen sind vielleicht auch der Tatsache geschuldet, dass es unterschiedliche Sichtweisen zu den Einsatzbereichen von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) gibt. In NRW sind die Einsatzbereiche großzügiger geregelt als in den anderen Bundesländern mit den dort restriktiver angewandten FGSV-RFGÜ (Richtlinien für Fußgängerüberwege).

4.3 Aufenthaltsqualität und Attraktivität

Bei beiden Begehungen gab es eine intensive Diskussion über Verbesserungen im verkehrsberuhigten Ortskern. Auf den ersten Blick macht das zu Fuß Gehen überall Freude; gerade für Gäste in Mettingen wird die „Gestaltung aus einem Guß“ als sehr einladend empfunden und das vielfältige Einzelhandels- und Gastronomieangebot bewundert.

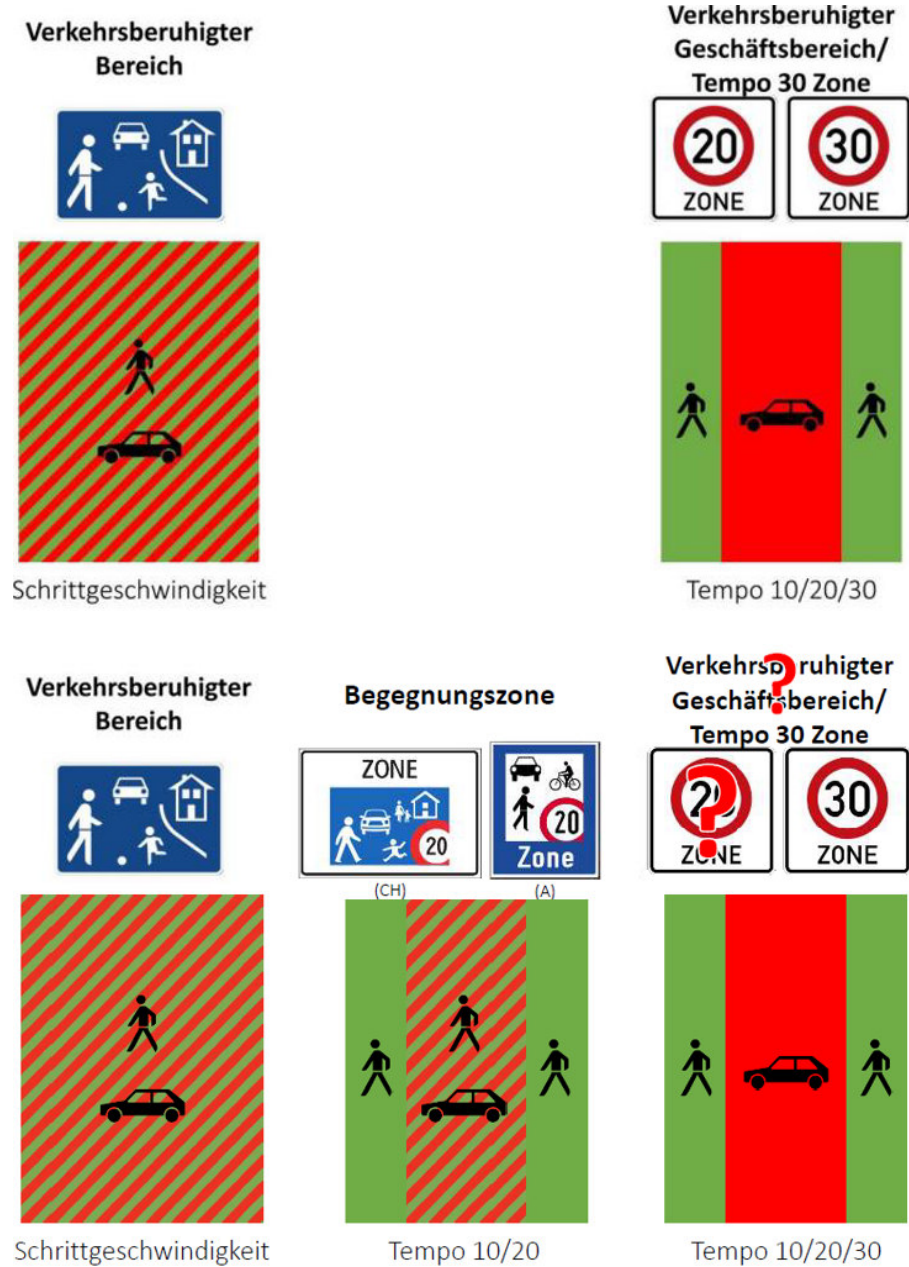
Auf den zweiten Blick jedoch fällt ein nicht geringer Parksuch- und vermutlich auch Schleichverkehr in einigen Straße auf: beispielhaft sollen hier genannt werden die Clemensstraße und am Markt vor dem Rathaus. Hier wurde bei einer Geschwindigkeitsmessung festgestellt, dass 15% des Kfz-Verkehrs 24 km/h oder schneller fahren. Das ist für den angeordneten Verkehrsberuhigten Bereich sehr hoch.

Perspektive Begegnungszone mit Tempo 20 und Kreuzungsumgestaltung

In der StVO gibt es eine viel diskutierte Lücke zwischen Schrittgeschwindigkeit und Tempo 20 bzw. 30. In der Verkehrsministerkonferenz 2021 haben sich die Länder einstimmig für die Übernahme der sog. Begegnungszone in die künftige StVO in Deutschland ausgesprochen. Sie hat sich in der Schweiz, in Belgien, Frankreich und Österreich hundertfach bewährt – gerade auch für Situationen wie in Mettingen. Der Shared-Space-Gedanke gegenseiger Rücksichtnahme nach §1 StVO lag nicht nur dem Ortskern-Konzept in Mettingen zugrunde (keine reine Fußgängerzone), sondern ist mit den Hinweisen zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens der FGSV Teil des technischen Regelwerks.

Vielleicht lohnt es sich in Mettingen, mit der Entscheidung zur Geschwindigkeitsregelung bis zur nächsten StVO-Novelle zu warten – oder mit der Straßenverkehrsbehörde über einen Verkehrsversuch zur Begegnungszone zu verhandeln, da die gestalterischen Voraussetzungen im Ortskern bereits sehr gut sind.

Abbildung 4-21: Lücke in der StVO – künftig mit Begegnungszone?
 (Quelle: Niels Weiland, Freie Hansestadt Bremen, beim Fußverkehrskongress 3, 21.10.2020)



**Parkraummanagement zu-
gunsten des Fußverkehrs**

Dennoch stellt sich die Frage, ob nicht kleine zentrale Bereiche besser weniger Kfz-Verkehr haben sollten. Dies ist an Markttagen an der Kirche heute schon der Fall. Dazu bedarf es nicht einer Umwidmung oder expliziten verkehrsrechtlichen Anordnung als Fußgängerzone (Radverkehr frei), sondern es ist in erster Linie eine Frage von Durchfahrtsbeschränkungen sowie des Parkplatzangebots. Denn die wenigen „Vorzugsparkplätze“ ziehen bisweilen mehr Parksuchverkehr zu den allerzentralsten Stellplätzen an als Stellplätze angeboten werden. Das wird daran deutlich, dass auch außerhalb der markierten Parkstände (d.h. illegal) geparkt wird und so das Wohlfühlen und auch die Sicherheit zu Fuß eingeschränkt wird.

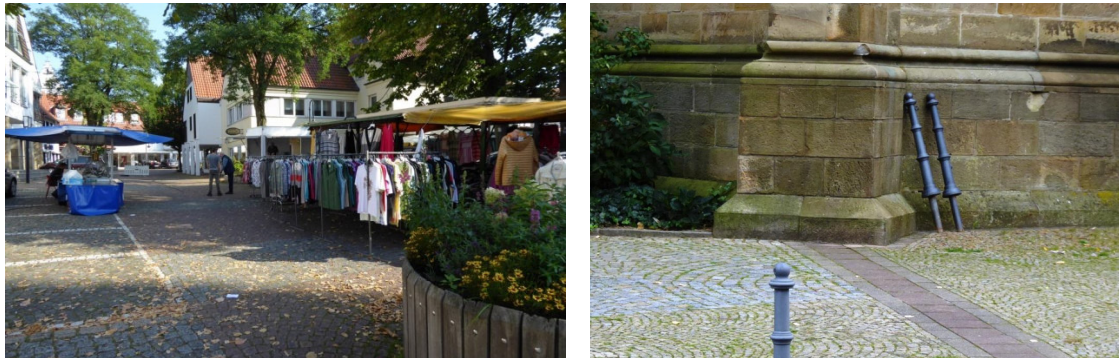
Abbildung 4-22: Kritischer Bereich des Ortskerns mit rangierenden Kfz am Alten Rathaus, Marktplatz



Eine neue Regelung des Parkens könnte so aussehen:

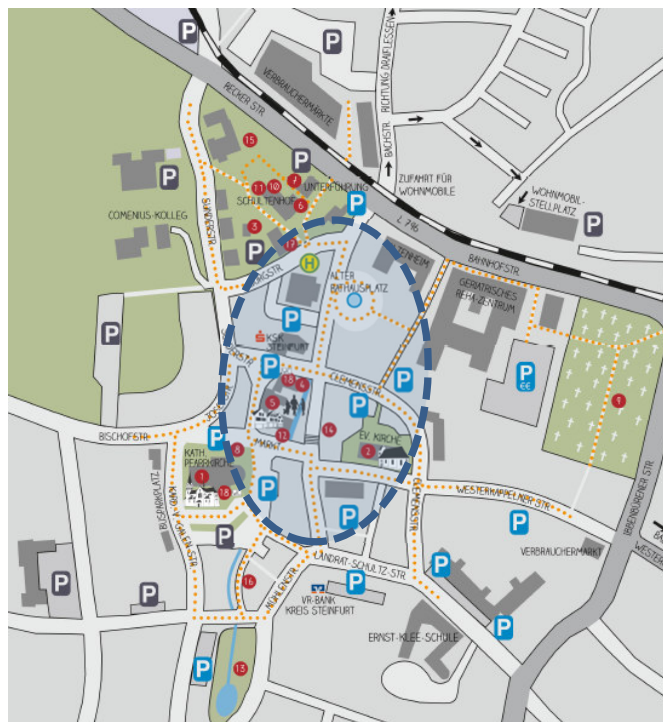
- Wegfall der Stellplätze am Markt und Am Alten Rathaus (hier mit dem Rückwärtsrangieren aus den Senkrechtparkständen besonders hindernd)
- im Ortskern nur Kurzzeitparken
- Langzeitparken der Beschäftigten und Anwohnenden weiter draußen.

Abbildung 4-23: Markt autofrei an Markttagen, mit Absperrpfosten



Trotz einer geringeren Anzahl von Stellplätzen kommt es durch das Kurzzeit- statt Langzeitparken faktisch zu einer Art Stellplatzvermehrung mit mehr Nutznießern. Der Preis dafür ist, dass fürs Langzeitparken die gerade in ländlichen Gebieten typische Gewohnheit, immer möglichst bis vor die Tür zu fahren, zumindest für den Weg zur Arbeit überprüft wird.

Abbildung 4-24: Kurzparkbereich – Vorschlag



Bei diesem in vielen Kommunen praktizierten Parkraummanagement kann vor allem in der Übergangszeit eine intensivierte Kontrolle und Ansprache helfen.

Für dauerhafte Parkraumüberwachung gibt es inzwischen neue digitale Möglichkeiten. Die Gemeinde Nordkirchen hat dazu ein Konzept

eingeführt, welches durch Sensoren die individuelle Parkdauer aufnimmt und somit dem Ordnungsamt konkrete Orte nennt, wo gegen das ausgewiesene Parkangebot verstoßen wird.

Abbildung 4-25: Digitale Parkraumüberwachung in Nordkirchen



Quelle: Ruhr Nachrichten vom 05.01.2021: <https://www.ruhrnachrichten.de/nordkirchen/sensoren-auf-rund-100-parkplaetzen-in-nordkirchen-sind-in-betrieb-w1589275-p-2000155980/>

Mehr Abstand zwischen Fuß- und Radverkehr wo möglich

Auf den straßenbegleitenden Fuß-Radwegen in Mettingen ist die gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr Standard und unumgänglich bei starkem Kfz-Verkehr (ebenso in der Unterführung unter der Bahnhofstraße). Aber im Ortskern ist es gerade für unsichere zu Fuß Gehende und freies Kinderspiel doch ein Diskussionsthema. Obwohl in Mettingen nach eigener Beobachtung insgesamt routiniert und rücksichtsvoll Rad gefahren wird, gibt es einige Stellen, wo Radverkehr den zu Fuß Gehenden unnötig zu nahe kommt, ohne dass dies räumlich nötig wäre. Das kann über eine verdeutlichte Führung mit einem

geringfügigen Umweg vermieden werden (am Platz Altes Rathaus durch Kennzeichnung am Brunnen vorbei, z.B. mit Fahrradlogos im Pflaster oder einem Hinweisschild).

Auch am nördlichen Ende der Unterführung an der Geschwister-Voß-Straße sollte der Radverkehr in mehr Abstand um die Ecke des Drogeriegebäudes herumfahren statt auf kürzesten Weg ohne ein Sichtdreieck die Ecke schneiden (verdeutlichen durch ein Straßenmöbel, z.B. einen Pflanzkübel).

Rücksicht hat Vorfahrt

In der Unterführung unter der Bahnhofstraße teilen sich der Radverkehr und der Fußverkehr den selbstständig geführten Weg. Um hier Konflikte zu vermeiden, sollte die Kommunikation zur gegenseitigen Rücksichtnahme intensiviert werden.

Abbildung 4-26: Hinweise auf Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer (links: Stadt Kempen; rechts: Donauufer-Radweg Stadt Wien)



Hierzu gibt es verschiedene Beispiele, die die gegenseitige Rücksichtnahme und das Schritttempo für Radfahrende verdeutlichen. Es sollten möglichst vielfältige Möglichkeiten zur Informationsvermittlung genutzt werden, wie z. B. Bodenmarkierungen, Lichtinstallationen oder Botschaften in Sprühkreide.

Diese Maßnahmenempfehlung können auch an weiteren Stellen geprüft werden, an denen es zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr kommt.

Grundsätzlich gilt, dass Rad fahrende Kinder von der Fahrbahnführung ausgenommen sind:

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

Im Rahmen der Abschlussveranstaltung wurde auch die Möglichkeit einer Trennung von Rad- und Fußverkehr an der Unterführung Bahnhofstraße diskutiert. Dies wäre eine Maßnahme mit stärkerem Eingriff (auch Reduzierung der Fläche für den Fußverkehr²) für den Fall, dass die kommunikativen Maßnahmen nicht ausreichen.

Abbildung 4-27: Trennung von Rad und Fußverkehr



„Mobilität braucht manchmal Nicht-Mobilität“

Ein wiederkehrender Wunsch in allen Kommunen der Fußwege-Checks ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. In der Gemeinde Mettingen war das angesichts der erreichten Qualität im Ortskern weniger ein Schwerpunktthema. Im Rahmen der Begehungen wurde an einigen Stellen Sitzmobiliar gewünscht, um neben der sozialen Funktion bei spontanen Begegnungen auch Älteren und Mobilitätseingeschränkten auf den Wegen zu Fuß vom Einkaufen eine Pausenmöglichkeit zu ermöglichen.

² Einseitige Zweirichtungsradswege sollen innerorts in der Regel gemäß ERA 3,00 m breit sein. Die Mindestbreite von Zweirichtungsradswegen beträgt 2,00 m. (Siehe FGSV: ERA, 2010, S 26)

Abbildung 4-28: Sitzplatzangebote im Ortskern



Das technische Regelwerk für barrierefreie Verkehrsanlagen³ benennt wesentliche Merkmale des Mobiliars für verschiedene Altersgruppen der Bevölkerung, für Menschen mit Behinderung, Schwangere und viele andere mehr:

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

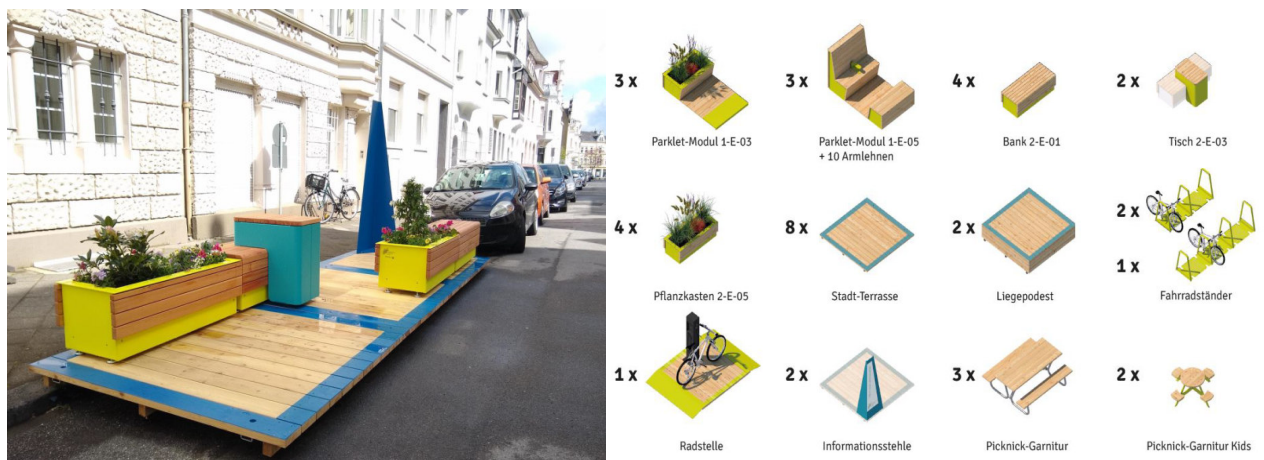
Ein „besitzbares“ Mettingen gibt mehr Möglichkeiten für spontane Treffen (ohne Verzehrzwang). Auch außerhalb des Ortskerns können Sitzgelegenheiten zusammen mit Begrünung („Bank und Baum“) die Aufenthaltsqualität erhöhen.

³ H BVA, FGSV 2011: 59

Platz zum Sitzen statt zum Abstellen von Kfz?

Sitzgelegenheiten an Stelle von Pkw-Stellplätzen lassen sich erproben ohne bereits irreversible Fakten zu schaffen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet mit der ausleihbaren Möblierung über das Projekt „Stadt-Terrassen“ die Möglichkeit, in einem zeitlich begrenzten Versuch die Vorteile einer alternativen Nutzung auf ehemaligen Autostellplätzen zu erproben.

Abbildung 4-29: „Stadt-Terrassen“ (Quelle Katalog des Zukunftsnetz Mobilität NRW)



„Stadt-Terrassen“

Einladende Fußwegeverbindung ins Köllbachtal

Die Wege vom Wanderparkplatz an der Kirche bis zum Taleingang werden durch ungestaltete Wohnstraßen– verglichen mit der Gestaltqualität des Ortskerns – als „Durststrecke“ empfunden. So gibt es auch unnötigen Parksuchverkehr am Taleingang. Von Süden kommend ist an der Mühlenstraße der Mühlenweg zum Markt nur schwer auffindbar.

Abbildung 4-30: Wegeverbindung Mühlenweg



Daher könnte die Kardinal-von-Galen-Straße über die Kreuzung mit der Bgm.-Meyer-Straße hinweg einladend mit breitem Gehweg oder als Verkehrsberuhigter Bereich freiraumplanerisch neu gestaltet und mit einem durchgängigen Fußgängerleitsystem mit Hinweisen auf weitere touristische Ziele und Funktionsziele (öffentlich zugängliche Toiletten (ggf. auch private Angebote „netter Toiletten“)) ergänzt werden. Attraktive Wegeverbindungen können auch gestalterisch in Wert gesetzt und so hervorgehoben werden.

Abbildung 4-31: Fußverkehrswegweisung und Fußwegeinszenierung (links in Rangsdorf; rechts in Lüdenscheid)



Weg in Lüdenscheid

4.4 Barrierefreiheit der Fußwegebeziehungen

Ein wichtiges Thema im Zusammenhang mit den Fußverkehrs-Checks ist grundsätzlich die Barrierefreiheit. Barrierefreiheit nützt allen Personen, unabhängig von besonderem Bedürfnis bzw. temporärer oder dauerhafter Behinderung. Erst durch bauliche Hindernisse treten einzelne Personenkreise als davon behindert in Erscheinung, für andere ist es nur ein Komfortverlust.

Flächengerechtigkeit

Das Thema Flächengerechtigkeit spielt im Fußverkehr eine relevante Rolle. Viele Verkehrsräume sind auf eine komfortable Nutzung mit dem Kfz ausgelegt. Aufgrund von räumlich begrenzten Straßenbreiten leidet darunter meist der Fuß- und Radverkehr. Zu schmale Nebenanlagen, (illegal) parkende Kfz und weitere Barrieren schränken das sichere und komfortable zu Fuß Gehen vor allem für Mobilitätseingeschränkte ein.

Abbildung 4-32: Den Fußverkehr störendes Parken

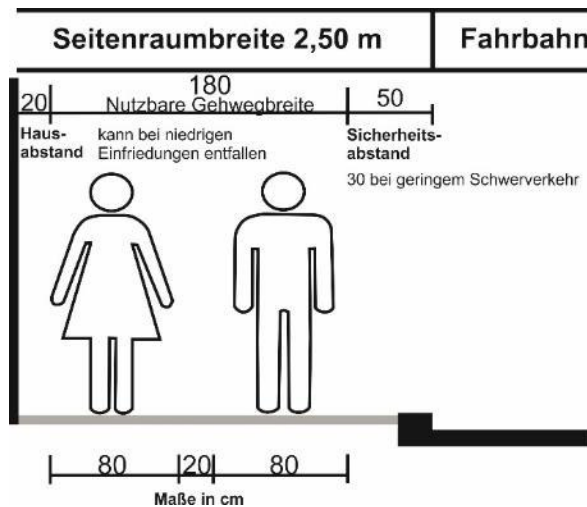


Gehwegbreiten

Die nutzbare Gehwegbreite soll grundsätzlich mindestens 1,80 m betragen und vom Parken freigehalten werden. Nach den RAST 06 (FGSV-Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), den H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) und den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) entspricht dies im Regelfall (Wohnstraße mit Hauswand und fließenden Verkehr) einer Gehwegbreite von 2,50 m.⁴ Damit ist auch der Begegnungsfall ohne Ausweichen auf die Fahrbahn möglich; statt „Gänsemarsch“ kann auch eine Person durch eine andere Person geführt werden.

⁴ FGSV: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen" (EFA), S.16

Abbildung 4-33: Soll-Gehwegbreiten werden oft nicht erreicht



Quelle: FGSV: EFA, 2002: 16

Im Ortskern ist mit der Zonierung in gut und weniger erschütterungsfrei berollbaren Klinkerstreifen für in der Bewegung Eingeschränkte schon ein gutes Angebot vorhanden.

Abbildung 4-34: Zonierung mit gut berollbaren Streifen



Barrierefreie Borde zur Fahrbahn

Querungsstellen mit einer niedrigen Bordsteinkante sind häufig für mobilitätseingeschränkte Personen z.B. mit Rollator ein ärgerliches Hindernis. Auf der anderen Seite benötigen Blinde den taktilen Kontrast zur Barrierefreiheit, um mit dem Langstock den Übergang zur Fahrbahn zu detektieren.

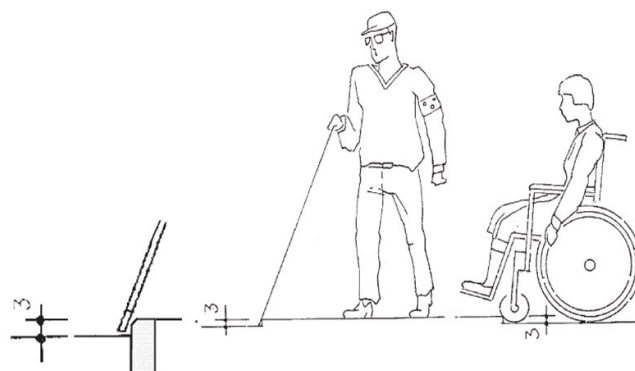
Dieser Zielkonflikt könnte in Mettingen künftig mit dem sog. Doppelbord gelöst werden. Auf der Begehung wurde dies an der Ampelanlage Ibbenbürener Straße / Landrat-Schultz-Straße diskutiert.

Abbildung 4-35: Differenzierte Bordhöhen



Nach Möglichkeit sollten Doppelborde an Querungsstellen angelegt werden, um den Anforderungen von Mobilitäts- (Nullabsenkung) und Seheingeschränkten (Tastkante) gerecht zu werden. Im NRW-Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum wird aktuell an Querungsstellen eine differenzierte Bordhöhe von 0 cm und mehr als 4 cm, meist 6 cm empfohlen.⁵ Dies entspricht zum einen den Ansprüchen von Rollator- und Rollstuhlfahrenden, die die Querungsstelle ohne Kante leicht und gefahrlos passieren können und zum anderen den Ansprüchen von Blinden und Sehbehinderten, die auf eine mit dem Langstock gut ertastbare Kante angewiesen sind.

Abbildung 4-36: Zielkonflikt um die Anschlaghöhe am Bord



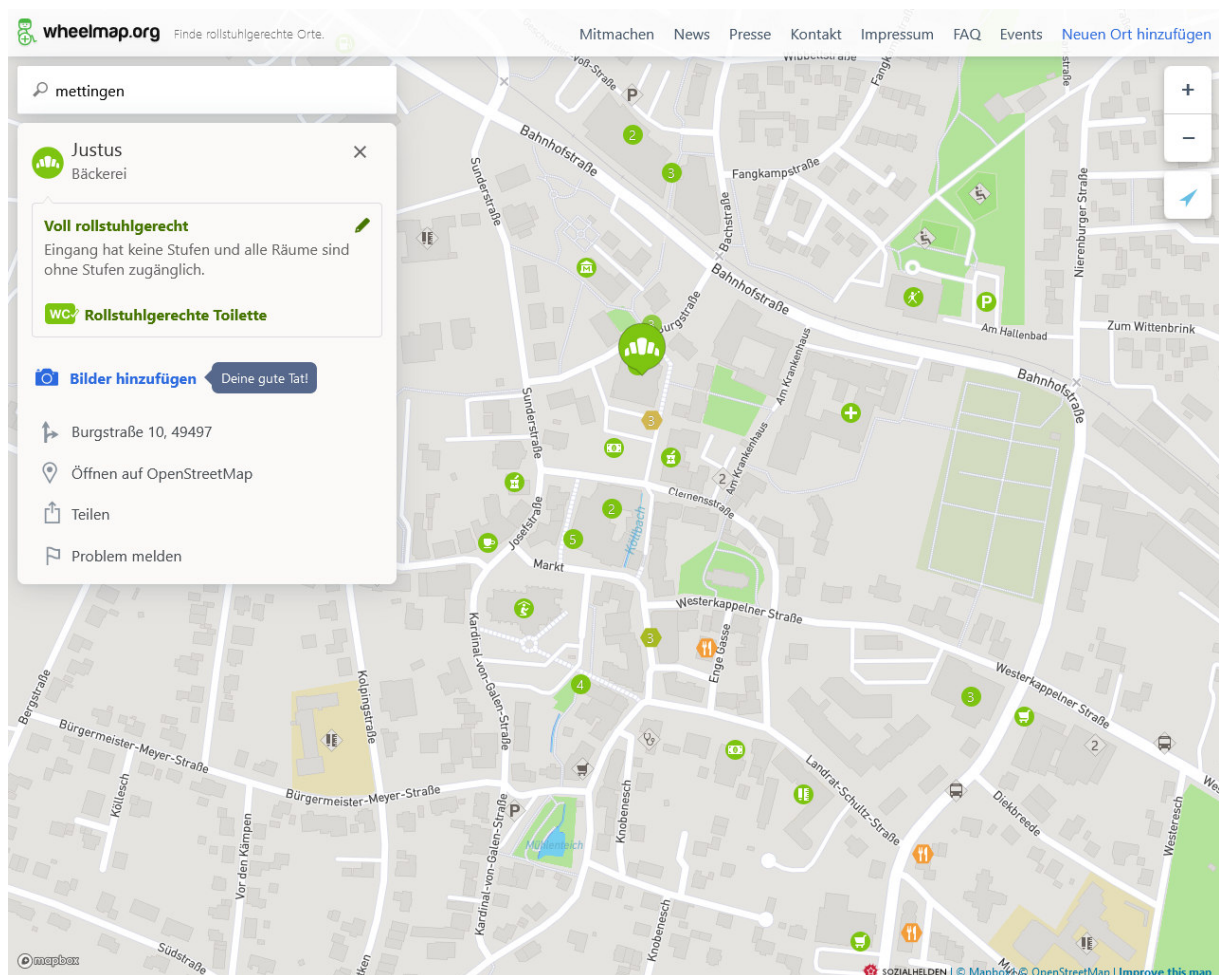
Quelle: Bayerische Architektenkammer (1998), Broschüre zur DIN 18024, Barrierefreies Bauen

⁵ Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen S. 33

Damit löst die Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe die Querungsstelle mit 3 cm Bord ab, die als „Kompromisslösung“ in der Vergangenheit empfohlen wurde. Sie kann bereits bei 2,50 m Breite eingerichtet werden. In Zusammenarbeit z.B. mit dem Seniorenbeirat und Behindertenbeirat sollte eine Prioritätenliste für den Umbau von barrierefreien Knotenpunkten erarbeitet werden.

Im Portal www.wheelmap.org haben aktive Rollifahrende und andere ihre Bewertungen zusammengetragen – in Mettingen mit bemerkenswerten vielen „grünen“ Bewertungen, auch bei den für diesen Personenkreis öffentlich zugänglichen Toiletten.

Abbildung 4-37: Bewertung der barrierefreien Zugänglichkeit mit dem Rollstuhl (Quelle: www.wheelmap.org)



Kleine Gehwegmängel

Kleine, aber gemeine „Stolperfallen“ stellen in allen Gemeinden und Städten ein Problem dar, die in die Jahre gekommene gebaute Infrastruktur muss erhalten werden. Das für die Gesundheit hochaltriger Menschen große Sturzrisiko – in der Wohnung wie im Straßenraum – wird leicht unterschätzt und stellt wegen der vielen Kilometer Gehweg eine große planerische Herausforderung für die Kommunen dar. Da reicht es auf Dauer nicht, nur Hinweisschilder aufzustellen und auf eine spätere grundhafte Erneuerung zu verweisen.

Abbildung 4-38: Hinweise auf Stolperrisiken



Im gesamten Untersuchungsgebiet sollten punktuelle Oberflächenschäden behoben werden. Die bereits beschilderten Strecken mit Gehwegschäden sollte flächenhaft überprüft und kurzfristig zu behebbende Schäden angegangen werden.

Ohnehin enge Gehwege (z.B. auf der Begehung am Muckhorster Weg zur Paul-Gerhardt-Schule) benötigen zudem einen regelmäßigen Grünschnitt.

Abbildung 4-39: Zu geringe Gehwegbreiten auf dem Schulweg am Muckhorster Weg

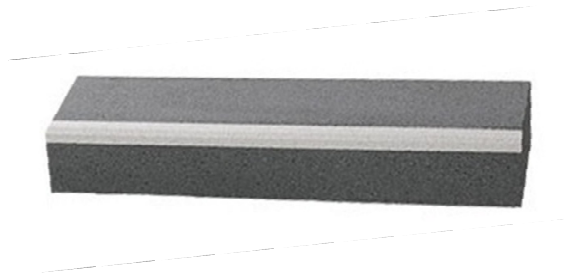


Blinde und stark sehbehinderte Menschen

Für blinde Menschen sind gerade die Straßen im Ortskern mit den Pflanzbeeten und Auslagen auf den Klinkerstreifen nur schwer „lesbar“. In einem Barrierefrei-Programm der Gemeinde wären hier eine kleinräumige Analyse nötig; ein taktiles Orientierungssystem erscheint als eine anspruchsvolle Zukunftsaufgabe.

Für Menschen mit starker Sehbehinderung jedoch, von denen es z.B. in der Folge von Diabetes mehr Betroffene gibt als viele vermuten, sind zahlreiche Sofortmaßnahmen möglich. Dies würde auch vielen Älteren zu Gute kommen, die mit zunehmendem Alter bei Nacht schlechter sehen können. Das wichtigste ist hier der Hell-Dunkel-Kontrast von Hindernissen im Gehbereich. Dunkelgraue Pfosten als Durchfahrsperrern und Treppenanlagen sind für Seheingeschränkte schwer erkennbar, da zu wenig kontrastreich gestaltet. Bei Pollern sollte die Notwendigkeit überprüft werden; falls notwendig sind die kontrastreich zu markieren. Treppenanlagen können über Vorderkantenmarkierungen sichtbar werden (wenn sie nicht nach Möglichkeit durch Rampen zu ersetzen sind).

Abbildung 4-40: Vorderkantenmarkierung einer Treppenstufe; Pfosten ohne Kontrastmarkierung aber mit Reflektoren für Kfz



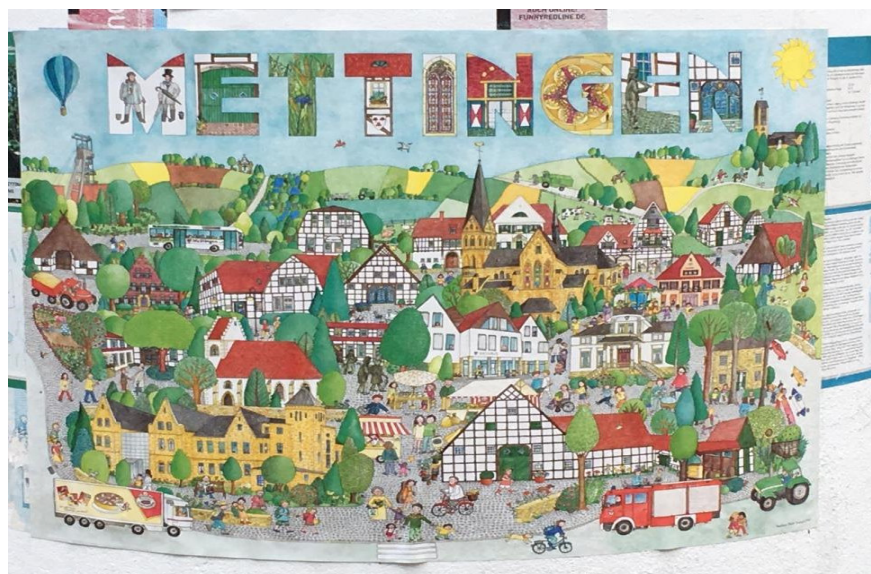
Quelle: <https://www.nuedling.de/betonelemente/produkte/treppen-stufen-podeste/blockstufe-mit-contraststreifen/>

4.5 Kommunikation für Nahmobilität zu Fuß

Stärken in der Nahmobilität betonen

In der Auftaktveranstaltung im Bürgerzentrum waren sich viele Teilnehmende einig, dass man in Mettingen gern zu Fuß geht (und auch gern mit dem Rad fährt). Dies ist eine wichtige Ressource für die künftige Mobilitätskultur in einem „Dorf“ und für den sozialen Zusammenhalt. Und das kann man öfter öffentlich kommunizieren.

Abbildung 4-41: Poster für ein einladendes Mettingen



Bezogen auf das gesamte Gemeindegebiet und die Frage nach den Lieblingsplätzen wurde deutlich, dass das Fußwegenetz im südlichen Gemeindegebiet dichter ist als im Norden.

Abbildung 4-42: Natur und Kultur für die Mobilität zu Fuß



Abbildung 4-43: Einladendes zum zu Fuß Gehen im Wohnumfeld und im Zentrum



4.6 Maßnahmenkataster für infrastrukturelle Maßnahmen

Die durch die Begehungen entwickelten Maßnahmenempfehlungen wurden in einem separaten Dokument für die Gemeindeverwaltung als sog. Maßnahmenkataster zusammengestellt. Auf jedem Katasterblatt wird die Maßnahmenempfehlung in Foto und Karte sowie Text dokumentiert.

Abbildung 4-44: Ausschnitt Maßnahmenkataster

Maßnahmen-Nr. MET005 Kommune Mettingen	Straße Mühlenstraße
---	----------------------------

Zielzustand:
Fußwegebeziehung

Einzelmaßnahme(n)

- Markierungs- und Beschilderungsmaßnahme
- Wegweiser anbringen
- innerörtliches Leitsystem installieren

Baulast
Gemeinde

Umsetzungshorizont: Kurzfristige Maßnahme

Priorisierung Ampel: grün

Beschreibung der Situation:
Dieser Durchgangsweg ist für Ortsfremde kaum zu erkennen. Auch einigen Teilnehmenden ist der verbindende Weg unbekannt.

Maßnahmenempfehlung:
Diese Wegeverbindung sollte verdeutlicht und sichtbarer gemacht werden. Dafür kann kurzfristig ein wegweisendes Schild sorgen, langfristig ist hierfür ein durchgängiges Leitsystem hilfreich. Außerdem kann der Weg durch (kreative) Markierungen in Szene gesetzt werden. Die Zuwege sollten mit einem barrierefreien Doppelbord ausgestattet werden.



Unfallschwere

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

Unfalltyp

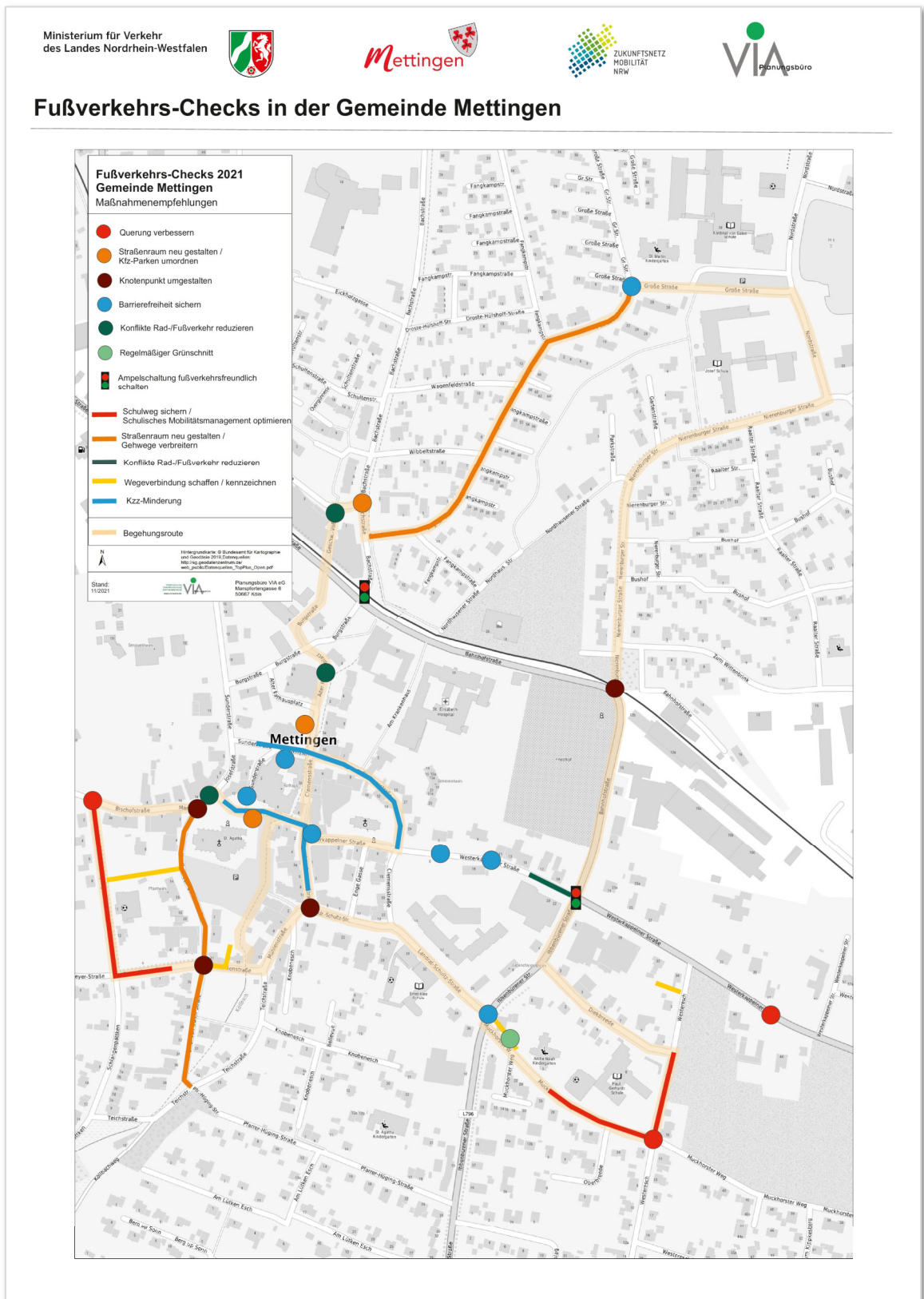
- Fahrradunfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Langsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)



- Knotenmaßnahme
- Streckenmaßnahme

01.03.2022 

Abbildung 4-45: Maßnahmenkarte zu den Begehungen in Mettingen



5 Empfehlungen zur Umsetzung

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden 31 Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr erarbeitet. Diese Maßnahmenempfehlungen sollten von der Verwaltung der Gemeinde Mettingen geprüft und müssten je nach Aufwand auch politisch beschlossen werden.

Umsetzungszeiträume

Im Maßnahmenkataster sind bereits Hinweise auf Umsetzungszeiträume gegeben worden, indem den Maßnahmenempfehlungen die Kategorien kurz-, mittel- und langfristig zugewiesen wurden. Unter kurzfristigen Maßnahmen sind z. B. die Optimierung von punktuellen Oberflächenverbesserungen und die Absenkung von Bordsteinen gefasst. Unter kurzfristig wird angenommen, dass die Verwaltung diese Maßnahmenempfehlungen innerhalb der nächsten drei Jahre umsetzen kann.

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

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

Bewertung der Maßnahmen

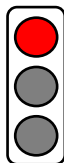
Um die Vielzahl der Maßnahmen aber nicht nur nach Umsetzungszeiträumen einordnen zu können und der Fußverkehrs-Check-Kommune noch eine weitere Bewertungsgrundlage an die Hand zu geben, wurden die Maßnahmen zudem nach den grundlegenden Bedürfnissen von zu Fuß Gehenden bewertet. Als grundlegende Bedürfnisse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

- Sicherheit
- Einschränkung der Bewegungsfreiheit und
- Attraktivität

gefasst.

Sicherheit

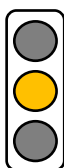
Um diese grundlegenden Bedürfnisse plakativ darstellen zu können, wurden sie mit „Ampelfarben“ hinterlegt. Dabei steht die Farbe Rot für die Sicherheit als Basis für das zu Fuß Gehen und umfasst folgende Aspekte:



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

Einschränkung der Bewegungsfreiheit

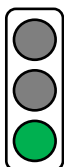
Mit der Farbe Gelb werden Maßnahmen die zur Einschränkung der Bewegungsfreiheit führen bewertet. Diese wirken insbesondere behindernd auf Menschen mit Handicap:



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

Attraktivität

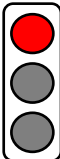
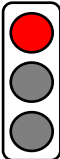
Mit der Farbe Grün werden alle Maßnahmen bewertet die die Attraktivität des zu Fuß Gehens erhöhen:



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

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

Tabelle 5-1: Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 <p>LSA fußgängerfreundlich einrichten</p>	<p>Fußgängerfreundlichere LSA-Schaltung prüfen; bedingt verträgliche Ströme möglichst vermeiden</p>	<p>Aufstellflächen vergrößern „Bettelampeln“ vermeiden</p>	<p>weite Umsetzung fußgängerfreundlicher LSA</p>
 <p>Querungsstellen verbessern</p>	<p>Provisorische Markierung zur Verdeutlichung Flächenumverteilung/Neudimensionierung prüfen Kfz-Geschwindigkeit reduzieren</p>	<p>Umbau / Bautechnische Maßnahmen (z.B. Aufpflasterung, vorgezogene Seitenräume oder Gehwegüberfahr, Knotenpunkt-Umbau) FGÜ einrichten</p>	<p>weite, systematische Umsetzung eines einheitlichen Designs an Querungsstellen LSA Querungen prüfen</p>

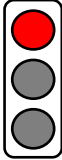
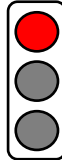
		<i>Neubau einer Querungshilfe</i>	<i>Knotenpunktumbau in Kreisverkehr prüfen</i>
		<i>Barrierefreier Umbau (Doppelbord)</i>	
	<i>Geschwindigkeit reduzieren</i>	<i>Temporäre Geschwindigkeitsmessung</i> <i>Ahndung</i> <i>Beschilderungsmaßnahme</i> <i>Kurzfristige bauliche Maßnahmen einrichten (z.B. Temposchwellen)</i> <i>Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung (VB, T20 im Ortskern.)</i>	<i>Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung</i>
	<i>Konflikte Rad- und Fußverkehr</i>	<i>Neuaufteilung des Straßenquerschnittes prüfen</i> <i>Radverkehrsführung auf Fahrbahn prüfen</i> <i>Kommunikation zur gemeinsamen Nutzung intensivieren</i> <i>Markierungsmaßnahmen (z.B. Bodenmarkierungen, Banner, Lichtinstallationen)</i>	<i>Alternative Führung des Radverkehrs</i>

Tabelle 5-2 Bewertung des Themas Schulwegesicherheit


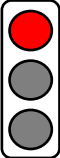

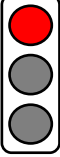
Schulwege	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 Fußwegeverbindung / Schulwege definieren und sichern	Prüfung neuer Fuß- und Radwegeverbindungen Kfz-Verkehrsberuhigung prüfen (Verkehrsberuhigter Bereich im Schulumfeld, T30 flächenhaft) Kfz-Parken reduzieren Gehwegqualität prüfen (Breite, Beleuchtung, Belag, Barrieren etc.)	Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung (z.B. Fahrbahnengstelle einrichten, Aufpflasterung eines Knotenpunktes) Gehwegqualität sichern (Breite, Beleuchtung, Belag, Barrieren etc.)	Stadtweit und systematisch Schulwegeverbindungen sichern
 Elternhaltestelle definieren	Kommunikation zur Reduzierung des Hol- und Bringverkehrs Markierungsmaßnahmen Beschilderung	Bauliche Maßnahmen (neue Wege schaffen)	
 Schulstraße	Prüfung Schulstraße (ggf. weitergehende Untersuchungen notwendig)	Pilotversuch / temporäre Einrichtung Schulstraße Ggf. bauliche Maßnahmen zur Unterstützung	
 Schulisches Mobilitätsmanagement	Fortführung und Erweiterung bestehender Projekte	Informationen/Flyer Kampagnen	Stadtweites und systematisches Schulisches Mobilitätsmanagement

Tabelle 5-3: Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit


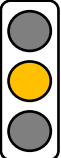




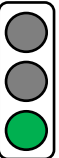
Barrierefreiheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 <p>Wegeoberflächen optimieren</p>	<p>Punktuelle Gehwegschäden entfernen</p> <p>Barrieren überprüfen und entfernen (z.B. nicht bepflanzte Baumscheiben, Bodenhülsen; Poller)</p> <p>Barrieren markieren (kontrastreich)</p>	<p>Flächendeckende Sanierung der Oberfläche</p> <p>Umbau starker Gehwegneigungen</p>	<p>weite Verlegung eines rutschfesten Oberflächenbelags</p> <p>Barrierefreier Umbau von historischem Pflaster, Erweiterung um Gehwegbahnen (s. Klinkersteine im Ortskern)</p>
 <p>Querungsstellen barrierefrei ausgestalten</p>	<p>Bordsteinabsenkung mit differenzierter Höhe (Doppelbord) punktuell prüfen und umbauen</p>	<p>Bordsteinabsenkung mit differenzierter Höhe (Doppelbord) quartiersweise prüfen und umbauen</p> <p>LSA mit akustischem Signal ausstatten</p> <p>Gehwegüberfahrt einrichten</p>	<p>Flächendeckender Umbau aller Querungsstellen</p>
 <p>Flächengerechtigkeit</p>	<p>Temporäre/Markierungsmaßnahmen zur Verbreiterung der Nebenanlagen (z.B. Fahrbahn-Engstellen einrichten, Seitenräume vorziehen, Gehwegparken unterbinden)</p> <p>Mobile Barrieren auf Nebenanlagen entfernen</p>	<p>Bautechnische Maßnahmen zur Verbreiterung der Nebenanlagen (z.B. Fahrbahn-Engstellen einrichten, Seitenräume vorziehen)</p> <p>Barrieren (Kundenstopper, Radabstellanlagen, Schilder, Außengastronomie etc.) auf Kfz-Parkfläche/ Multifunktionsfläche verlagern</p>	<p>Infrastruktur für Radfahrende auf der Fahrbahn schaffen</p> <p>Dauerhafte Verbreiterung der Nebenanlagen</p>
 <p>Konflikte Rad- und Fußverkehr</p>	<p>Nebenanlage einheitlich beschildern (VZ 239 mit Zusatz VZ 1022-10 Gehweg, Radfahrer frei)</p> <p>Kommunikation zur Radwegeführung</p>	<p>Nebenanlage baulich anpassen (Entfernung ehemaliger Radwegmarkierungen)</p>	

Tabelle 5-4: Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität

Aufenthaltsqualität	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
 <p>Verkehrsberuhigung; Autofreier Ortskern</p>	<p>Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Kontrolle, Einengung Fahrbahn, ggf. Durchfahrtsperren erweitern)</p> <p>Kfz-Parken verringern</p> <p>Prüfung Begegnungszone</p>	<p>Standards definieren und flächenweit einsetzen</p> <p>Parkraummanagement:</p> <ul style="list-style-type: none"> - digitale Parkraumüberwachung - Kurzzeitparken reduzieren - Langzeitparken verlagern - Ahndung - Stellplätze reduzieren - Parkraumuntersuchungen 	<p>Einrichtung erweiterter verkehrsberuhigender Regelungen (z.B. Begegnungszone, T-20)</p>
 <p>Sitzmöbel und Spielmöglichkeiten errichten</p>	<p>Punktueller Möblierung errichten</p> <p>Möglichkeiten für vers. Ziel- und Altersgruppen bieten</p> <p>Temporäre Sitz- und Spielmöglichkeiten auf Kfz-Stellplätzen („Stadt-Terrassen“ des Zukunftsnetzes NRW)</p>	<p>Standards definieren und flächenweit einsetzen</p>	
 <p>Wegebeziehungen ins Köllbachtal</p>	<p>Wegweisung punktuell optimieren</p> <p>Verbindungswege sichtbar machen</p> <p>Inszenierung und Attraktivierung von vorhandenen Wegen</p>	<p>Ausbau der Wegeverbindungen / Gehwegqualität sichern</p> <p>Fußwege abseits der Hauptverkehrsstraßen schaffen</p> <p>Standards für ein Fußwegenetz definieren</p>	<p>Konzept für Fußwegenetz erstellen</p> <p>Innerörtliche Wegweisung / Leitsystem einrichten (inkl. touristische und infrastrukturelle Informationen)</p>

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW

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

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

Mitgliedschaft der Gemeinde Mettingen

Die Gemeinde Mettingen ist seit Juli 2018 Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Die Bewerbung und Durchführung der Fußverkehrs-Check NRW 2021 bilden die Fortsetzung der gemeinsamen Zusammenarbeit. An der Durchführung der Fußverkehrs-Checks waren verschiedene Fachdienste und Fachbereiche sowie politische VertreterInnen der Ratsfraktionen beteiligt. Die Gespräche während der Workshops und vor allem vor Ort verdeutlichten, dass in Mettingen das Thema Barrierefreiheit schon immer einen hohen Stellenwert bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes hatte. Dennoch sind weitere Aspekte der Flächengerechtigkeit oder Schulwegsicherheit durch den Fußverkehrs-Check NRW noch einmal stärker in den Fokus der Teilnehmenden gerückt.

Bei der weiteren Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW werden mehrere Schwerpunkte gesetzt: Die Gemeinden Mettingen, Recke und Westerkappeln erarbeiten gemeinsam in den Jahren 2022/2023 ein interkommunales Mobilitätskonzept. Zum einen fließen hier die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks NRW ein, zum anderen wird die Fußverkehrsförderung weiter verstetigt. Weiterhin wird die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit in der Verwaltung sowie mit den kommunalen Akteuren im Rahmen des Prozesses weiter gestärkt.

Schwerpunkt der ersten Begehung war das Thema Schulwegsicherheit und Hol- und Bringverkehre, dieses bezieht sich auf alle Schulen im Mettinger Gemeindegebiet. Mit Unterstützung des Zukunftsnetz Mobilität NRW soll ein systematisches Schulisches Mobilitätsmanagement eingeführt werden. Dies betrifft zum einen die Umsetzung der Infrastrukturempfehlungen, wie die Einrichtung von Elternhaltestellen und die Überarbeitung der Schulwegpläne. Und zum anderen auch die Implementierung von kommunikativen Maßnahmen wie Aktionstage an den Schulen zum Thema Mobilität, Elterninformationen sowie die

Durchführung des Verkehrszähler-Programms zur Motivation der Kinder.

Während der zweiten Begehung im Innenstadtbereich wurden viele Möglichkeiten zur Regulierung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie des Durchgangsverkehrs im Hinblick zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität diskutiert. Die Durchführung eines Verkehrsversuchs könnte hier Lösungsansätze erproben. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt seine Mitgliedskommunen bei der Planung der Versuche mit dem Leitfaden Stadtexperimente und Workshops sowie bei der Durchführung der temporären Neugestaltung mit dem Verleihangebot Stadt-Terrassen. Mit diesen können die Parkplätze temporär mit Sitzmöglichkeiten, Fahrradabstellanlagen oder Bepflanzungen aufgewertet werden und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks NRW sollen im Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität sowie im Rat vorgestellt und beschlossen werden. Im Anschluss soll im Rahmen eines weiteren Gesprächs mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW erörtert werden, welche Maßnahmen priorisiert und welche Förderzugänge für die baulichen Maßnahmen zur Verfügung stehen – hier ist die Förderrichtlinie Nahmobilität explizit zu nennen.

6 Zusammenfassung und Fazit

Die Gemeinde Mettingen zeigt exemplarisch für ländliche Gemeinden in Westfalen unter welchen Voraussetzungen Nahmobilität zu Fuß, aber auch mit dem Rad, gedeihen kann. Durch die kurzen Wege in Mettingen mit Nahversorgung, kulturellem Leben und die vielen spontanen Begegnungen unterwegs wird der soziale Zusammenhalt gestärkt und lassen sich Autofahrten vermeiden. Das stellt den längerfristigen Klimaschutzbeitrag der Gemeinde im Verkehrsbereich dar, zusammen mit den guten Busverbindungen in die benachbarten Städte, zukünftig auch mit Bahnanschluss.

**fließenden und ruhenden
Autoverkehr im Kern neu
verhandeln**

Der weitgehend verkehrsberuhigte Ortskern, einladend gestaltet für die Einwohnerschaft von Mettingen und für die Gäste, lässt der Bewegungsfreiheit zu Fuß (und mit dem Rad) so viel Raum, wie es in NRW nicht so häufig ist. Dennoch wurde vor Ort diskutiert, wie ein rücksichtvolles Miteinander künftig noch besser gestaltet werden kann – oder aber der Druck von fließendem und parkendem Autoverkehr aus den Bereichen mit dem höchsten Öffentlichkeitsanspruch besser noch herausgehalten wird (wie heute schon an Markttagen).

Wenige sehr zentral gelegene Stellplätze ziehen offensichtlich Parksuchverkehr in den verkehrsberuhigten Ortskern. Durch Einführung eines Parkraummanagements (nur Kurzzeitparken drinnen, Langzeitparken der Beschäftigten in der Peripherie) wird die Nutzbarkeit auch eines mengenmäßig reduzierten Parkplatzangebots erhöht. Gleichzeitig wird für alle zu Fuß mehr gesicherter Freiraum verfügbar, bis hin zu sicherem Kinderspiel.

Eine inzwischen veränderte Verkehrsführung ums Ortszentrum herum erlaubt es, mit einer verkehrsberuhigten Umgestaltung der Kardinal-von-Galen-Straße die Qualität des Ortskerns vom (Wander-) Parkplatz an der Kirche bis zum Beginn des Köllbachtals zu erweitern.

**Sichere Wege zu Fuß zu
den Grundschulen**

Zweiter Themenschwerpunkt in Mettingen waren sichere, eigenständige Wege der Schülerinnen und Schüler, d.h. Vermeidung von „Elterntaxi“ am Schuleingang. Hol- und Bring-Haltestellen auf vorhandenen Parkplätzen kombiniert mit sicheren Wegen zu den beiden Grundschulen sind schon in Vorbereitung. Für einen durchgreifenden Sicherheitsgewinn wirken einige flankierende bauliche Maßnahmen mit einer Verhaltensänderung von Eltern zusammen. Das schulische Mobilitätsmanagement der beiden Schulstandorte hat bereits begonnen und kann durch die Gemeinde und das NRW-Zukunftsnetz unterstützt werden. Zudem kann durch die Ausgestaltung der Knotenpunkte eine Ge-

schwindigkeitsreduktion unterstützt werden: Wir empfehlen die Optimierung von Querungstellen und dort, wo das separat geführte Fußwegenetz auf die Fahrstraßen trifft, vorgezogene Seitenräume mit zusätzlichen geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen wie Teilaufpflasterung oder Plateauaufpflasterung zu kombinieren. Dies sind Maßnahmen, die die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit unterstützen und den Fußverkehr, im speziellen auch den Schulweg, sichern.

Barrierefreiheit für alle

Damit sich auch Menschen mit Behinderung gut und sicher bewegen können, wurden an mehreren Stellen kleine Maßnahmen nach dem Stand der Technik besprochen. Das betrifft z.B. die erschütterungsfreie Berollbarkeit mit dem Rollator sowie den nötigen Hell-Dunkel-Kontrast für stark sehbehinderte Menschen.

Querungen für den Fußverkehr optimieren

Schwierige Punkte im Netz für den Fußverkehr sind die Querungen der stark befahrenen Hauptstraßen. Von Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen über Anrampungen ist fast alles zu sehen, leider nicht immer barrierefrei. Es wird empfohlen, ein Gestaltungshandbuch für fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte zu erarbeiten, in dem die angestrebten Ausbaustandards für die Gestaltung von Knotenpunkten in der Baulast der Gemeinde Mettingen definiert wird. Aufbauend auf den definierten Standards sollten in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Akteuren, Haupttrouten des Fußverkehrs definiert werden – ähnlich wie bei der Radverkehrsplanung – die dann prioritär barrierefrei umgebaut werden. Zusätzlich zu den Haupttrouten sollte eine Prioritätenliste für die Absenkung von Bordsteinen (Stand der Technik derzeit: Doppelbord siehe Abbildung 4-35) erarbeitet und kontinuierlich umgesetzt werden.

Insgesamt haben die Fußverkehrs-Checks in Mettingen das Ziel, durch Partizipation ein stärkeres Bewusstsein für den Fußverkehr in Politik, Verwaltung und Bürger*innenschaft zu schaffen, weiter gestärkt. Möglicherweise können die Fußverkehrs-Checks aufgrund der positiven Erfahrungen in anderen Bereichen fortgesetzt werden. Insgesamt kann man gespannt auf die weiteren Planungen und Entwicklungen in Mettingen sein, die zeigen, dass auch kleine Gemeinden mit der Förderung des Fußverkehrs einen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz leisten können, vor allem auch, wenn die interkommunale Zusammenarbeit gestärkt wird.

Das geplante . interkommunale Mobilitätskonzept der Gemeinden Mettingen, Recke in den Jahren 2022/2023 macht neugierig auf die Ergebnisse.

7 Quellen

AGFK BW: AGFK-Faktenblatt 04: Querungshilfen für den Fußverkehr. Januar 2020

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu §§ 39 bis 43 unter Absatz 1.2: http://www.verwaltungsvorschriften-im-inter-net.de/bsvwwbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen am 21.01.2021

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.: Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Krefeld 2009

Bayerische Architektenkammer (1998), Broschüre zur DIN 18024, Barrierefreies Bauen

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens. Köln 2014

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

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Köln 2010

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

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

Verwaltungsvorschriften: http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bswvbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen am 10.01.2021

Verwaltungsvorschriften: http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bswvbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen am 18.01.2021

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