

# Protokoll

**Fußverkehrs-Checks NRW 2022**

**Stadt Billerbeck**

**1. Begehung Route Nord am 22.08.2022**

Ort: Billerbeck, Route Nord

Datum: 22.08.2022

Uhrzeit: 17:00 - 19:00 Uhr

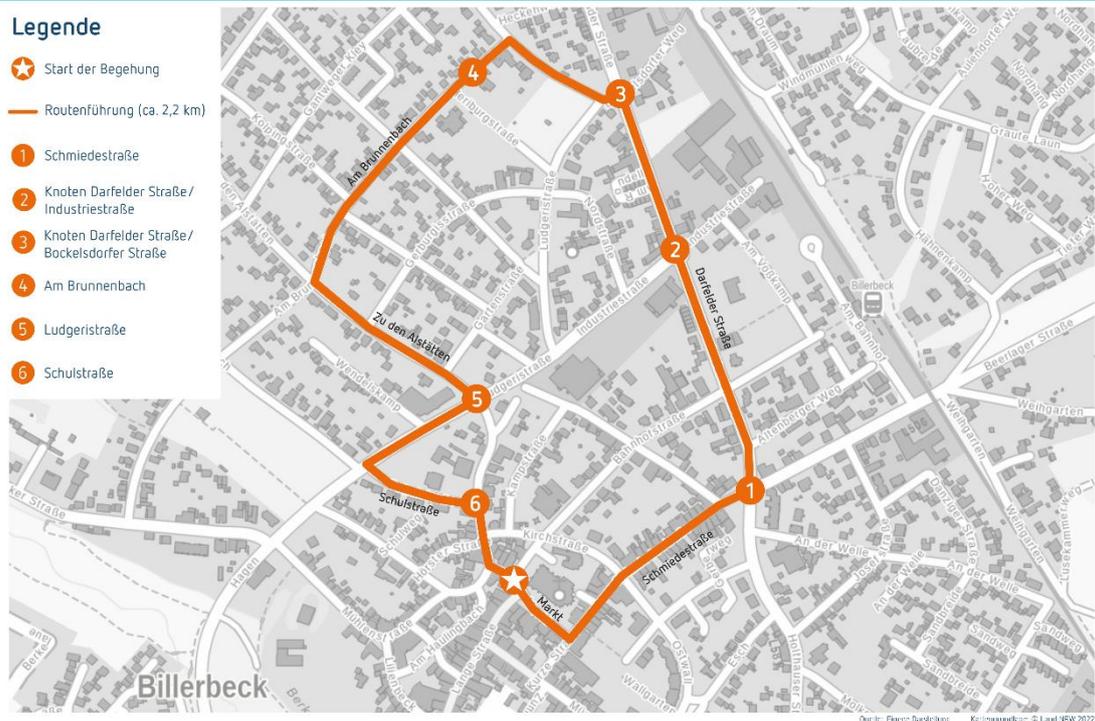
Anwesende: 23 Personen

## Begrüßung

Am 22.08.2022 um 17 Uhr findet die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks im nördlichen Innenstadtbereich und dem umliegenden Altbaugelände in Billerbeck statt. Die Begehung startet vor dem Dom, am Markt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus 23 Personen zusammen: Vertreter\*innen der kommunalen Verwaltung, Interessensvertretungen, der Politik und Bürger\*innenschaft sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Rebecca Hilmer (Klimaschutzmanagerin, Stadt Billerbeck) begrüßt die Teilnehmenden und stellt die beteiligten Personen vom Zukunftsnetz Mobilität NRW und des Gutachterbüros vor. Im Anschluss daran übergibt sie Herrn Rischbieter von der Planersocietät aus Dortmund das Wort, der sich und das Büro zunächst kurz vorstellt. Daran anknüpfend erläutert er den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen.

## Fußverkehrs-Check Billerbeck - 1. Begehung Nord (ca. 2,2 km)



Quelle: Planersocietät Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

### Startpunkt: Dom/Markt

Im Anschluss an die Begrüßung befragt Herr Rischbieter die Teilnehmenden zur Nutzung und Aufenthaltsqualität des Platzes vor dem Dom. Der Platz ist vor einigen Jahren bereits barrierefrei umgestaltet worden.

- Die Teilnehmenden loben die barrierefreie Gestaltung des Marktplatzes, der für mobilitätseingeschränkte Personen seit der Umgestaltung ebenfalls gut passierbar sei.
- Der Platz sei sehr belebt und vor allem in den warmen Monaten werde er stark genutzt.
- Von einigen Personen wird bemängelt, dass Autos auf dem Markt zugelassen sind und dort auch parken können. Es wird vorgeschlagen, den Kfz-Verkehr aus diesem Bereich herauszunehmen, um die Aufenthalts- und Verweilqualität weiter zu stärken und Konflikte mit dem Fußverkehr zu reduzieren. Ebenfalls wird diskutiert, ob der Markt von Radfahrenden zukünftig weiterhin befahrbar bleiben sollte.

Herr Rischbieter teilt im Folgenden einen Langstock und Brillen aus, die unterschiedliche Einschränkungen der Sehkraft simulieren. Gemeinsam mit einem Langstock soll so die Perspektive

Abbildung 1: Diskussion mit Teilnehmenden am Markt



sehbehinderter Menschen eingenommen und die Bedürfnisse dieser Personengruppe herausgestellt werden.

Quelle: Planersocietät

### **Station 1: Schmiedestraße**

Im weiteren Verlauf führt die Begehung über die Schmiedestraße zum Knoten Schmiedestraße/Holthauer Straße/Darfelder Straße. Herr Rischbieter erkundigt sich bei den Teilnehmenden nach den Erfahrungen der Gruppe mit den Sehbrillen und was ihnen auf dem Weg aufgefallen ist.

- Die Teilnehmenden berichten, dass die Sehbrillen teilweise die Orientierung und Mobilität stark einschränken. So sei der Raum häufig nur schemenhaft erkennbar. Herr Rischbieter erläutert, dass es für Sehbehinderte daher besonders wichtig sei, dass Gehgassen hindernisfrei und der Straßenraum möglichst kontrastreich gestaltet sind.
- An der Einmündung zum Richtengraben zeigt sich, dass der Seitenraum eine starke Querneigung aufweist und es an ausreichend Bordsteinabsenkungen fehlt. Die anwesenden Rollstuhlfahrenden zeigen auf, dass für sie das Queren an dieser Stelle nicht oder nur sehr schwer möglich ist.
- Herr Rischbieter erläutert, dass es aus diesen Gründen wichtig ist, die Barrierefreiheit bei der Planung immer zu beachten und diese sukzessive auch im Bestand umzusetzen. Eine barrierefreie Gestaltung ermögliche mobile Selbstständigkeit und die Teilhabe am sozialen Leben.

Herr Rischbieter erläutert anhand des signalisierten Knotens die barrierefreie Ausstattung einer Lichtsignalanlage. Es gelte dabei das „Zwei-Sinne-Prinzip“, zwei Sinne sollten mindestens angesprochen werden. Neben einem taktilen und akustischen Signalgeber sei die Einrichtung einer Doppelquerung in Kombination taktiler Bodenindikatoren für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Menschen wichtig zur Vereinfachung der Querung und Verbesserung der Orientierung.

- Ein Rollstuhlfahrer ergänzt, dass er von den barrierefreien Übergängen für Seheingeschränkte mit kontrastierenden weißen Bodenindikatoren und Borden ebenfalls profitiert. So könne er direkt erkennen, wo das Bord auf Nullniveau abgesenkt ist.
- Teilnehmende merken an, dass die Grünphase für zu Fuß Gehende relativ kurz ist. Mobilitätseingeschränkte Personen hätten Schwierigkeiten, die Straße innerhalb der Grünphase zu queren.

Abbildung 2: Die Teilnehmenden erproben Brillen und Langstock



Quelle: Planersocietät

Auf dem Weg zur nächsten Station wird ein kurzer Stopp an der Altenberger Straße eingelegt. Herr Rischbieter erläutert, dass an dieser Einmündung eine Sperrfläche eingerichtet wurde, um den Kurvenradius zu verringern und die Geschwindigkeit einbiegender Kfz-Fahrender zu reduzieren. Die Sperrfläche dürfe von Kfz- und Radverkehr nicht überfahren werden, zu Fuß Gehende dürfen sie jedoch überlaufen. Durch die Markierung verkürze sich der ungesicherte Querungsweg für den Fußverkehr und die Sichtverhältnisse verbesserten sich. Herr Rischbieter befragt die Teilnehmenden, ob sie vor dem Queren auf dem Gehweg oder auf der Sperrfläche warten.

- Die Teilnehmenden berichten, dass sie in der Regel den Gehweg nutzen und die Sperrfläche nicht als markierten, vorgezogenen Seitenraum wahrnehmen.

Herr Rischbieter ergänzt, dass es sich bei der Markierung um eine temporäre, kostengünstige Variante handele. Er schlägt vor, in der Mitte der Sperrfläche einen Gehbereich unmarkiert zu lassen und diesen mit einem Fußverkehrs-Piktogramm als markierte Gehwegvorstreckung zu versehen, um die Nutzung für zu Fuß Gehende zu verdeutlichen. Zusätzlich ließe sich eine Sperrfläche auch immer durch beispielsweise Poller sichern, um die objektive und subjektive Sicherheit zu verbessern – wäre bei einer schwachbefahrenen Einmündung wie dieser aber nicht zwingend notwendig.

Abbildung 3: Die Teilnehmenden begutachten die Sperrfläche



Quelle: Planersocietät

### Station 3: Knoten Darfelder Straße/Industriestraße

Über die Darfelder Straße geht es weiter zum Kreisverkehr am Knoten Darfelder Straße/Industriestraße, wo Nutzungskonflikte und die Querungssituation diskutiert werden.

- Die Ecke am Landhandel sei laut Teilnehmenden oft zugeparkt. Das führe zu eingeschränkten Sichtverhältnissen und schränke die nutzbare Gehwegbreite für den Fußverkehr ein.
- Es wird berichtet, dass die Borde des Gehwegs zur Fahrbahn hin inzwischen soweit abgesenkt seien, dass der Gehweg beim Abbiegen regelmäßig von Kfz- und Lkw-Fahrenden überfahren wird. In der Runde wird diskutiert, ob der Seitenraum bspw. durch Poller abgesichert werden könne, oder ein Überfahren durch Lkw aufgrund des Kurvenradius notwendig sei. Die Nutzung der Waage des Landhandels müsse jedoch weiterhin möglich und befahrbar bleiben.
- Auch die Geschwindigkeiten werden thematisiert. Die Verwaltung berichtet, dass perspektivisch ein Tempolimit von 30 km/h angeordnet werden soll, sobald die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen worden sind.
- Die Querungsstelle samt Mittelinsel sei nicht barrierefrei ausgestaltet.

- Die Teilnehmenden bemängeln, dass es an einer Querung in südlicher Richtung fehle. Querungsbedarf bestehe dort durch die Wegebeziehung Richtung Bahnhof, Alte Landwirtschaftsschule und einer KiTa.

Abbildung 4: Querung des Kreisverkehrs



Quelle: Planersocietät

#### Station 4: Knoten Darfelder Straße/Bockelsdorfer Weg

Herr Rischbieter fragt die Teilnehmenden, was ihnen auf dem Weg aufgefallen ist.

- Hinter dem Kreisverkehr werde der Gehweg hauptsächlich zum Parken genutzt, so dass kaum noch Platz für zu Fuß Gehende bleibe. Besonders für Personen in Rollstuhl oder mit Rollator oder Kinderwagen sei es schwierig, diesen Abschnitt zu passieren. Die Querneigung trage ebenfalls dazu bei.
- Um dem Fußverkehr Vorrang einzuräumen, schlägt Herr Rischbieter an den Einmündungen zur Straße Am Rondell vor, den Gehweg als Gehwegüberfahrt durchzuziehen.
- An zu Grundstückszufahrten sollte zukünftig mit Schrägborden gearbeitet werden.
- Die vorhandene Lichtsignalanlage erfülle nicht die barrierefreien Standards und sei entsprechend umzurüsten.

### Station 5: Am Brunnenbach

Über die Gantweger Straße verläuft die Begehungsrouten in das Altbaugelbiet zum Am Brunnenbach vor den Kindergarten.

- Die Teilnehmenden bemängeln die schlechte Qualität der Gehwege. Es gebe viele Unebenheiten, Wurzelschäden und Querneigungen. Überfällige Grünschnitte erschwerten zusätzlich das Durchkommen. Teilnehmende mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl seien gezwungen, auf die Straße auszuweichen.
- Der Baumbestand entlang der Straße wird positiv wahrgenommen und vor dem Hintergrund der Klimaanpassung hervorgehoben. Der Gehweg sei durch den mit Bäumen gesäumten Grünstreifen jedoch relativ schmal und erlaube kein Begegnungsverkehr. Herr Rischbieter schlägt daher vor, Bereiche zwischen den Bäumen zu befestigen, um ein Ausweichen bei Begegnung zu ermöglichen. Es wird diskutiert, die Grünstreifen nutzbar zu machen, indem sie beispielsweise mit Rasengittersteinen ausgelegt werden.
- Herr Rischbieter erläutert die Platzbedarfe im Fußverkehr. So sollten Gehwege beim Um- oder Neubau mindestens 2,50 m haben, sofern der vorhandene Raum dies zulasse. Unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit, seien bereits 2,70 m notwendig – dazu kämen Zusatzbreiten bei Stadtmöbeln, Baumscheiben, Sitzbänken o. Ä. Die schmalen Gehwege Am Brunnenbach seien typisch für Altbaugelbiete.
- Thematisiert wird auch der Hol- und Bringverkehr am Kindergarten, der in den letzten Jahren aufgrund der Gruppen-Verkleinerung allerdings zurückgegangen sei wird berichtet.
- Mit den Eltern der Kinder habe es eine Verständigung gegeben, dass die Straße zum Holen und Bringen der Kinder über die Gantweger Straße befahren werden soll, um so die Verkehre wie bei einer Einbahnstraße zu ordnen.
- Teilnehmende berichten, dass es in dem Bereich häufiger Geschwindigkeitsdisplays angebracht werden, die auf die gefahrene Geschwindigkeit hinweisen. Für kleine Kinder sei Tempo 30 zum Teil schon zu schnell, es wird sich eine weitere Geschwindigkeitsdämpfung gewünscht.
- Herr Rischbieter führt aus, dass vorgezogene Gehwege geschaffen werden könnten, die die Fahrbahn verengen und gleichzeitig die Querungssituation verbesserten. Auch gebe es die Möglichkeit, den Bereich vor dem Kindergarten aufzupflastern, so dass eine ebenerdige Verkehrsfläche entstehe.
- Die Verwaltung erläutert, dass die Straße mit auf der Liste der Verkehrsflächen steht, die überplant werden sollen. Ein Umbau werde allerdings nicht in den nächsten 5 Jahren vorgenommen werden. Zudem weist sie daraufhin, dass es sich um keine reine Anlieger-, sondern eine Zubringerstraße handelt.

Abbildung 5: Begutachtung der räumlichen und verkehrlichen Situation Am Brunnenbach



Quelle: Planersocietät

### Station 6: Ludgeristraße

Über Zu den Alstätten geht es weiter zur Ludgeristraße.

- Auf dem Weg fallen den Teilnehmenden die schmalen und von Oberflächenmängeln geprägten Gehwege auf. Sie zwingen mobilitätseingeschränkte Personen die Fahrbahn zu nutzen.
- An den Einmündungen fehle es größtenteils an Bordsteinabsenkungen, wie Anwesende im Rollstuhl verdeutlichen. Die Verwaltung merkt an, dass die Absenkung von Bordsteinen sukzessive im Gebiet erfolgt. So wurde vor kurzem eine bauliche Anpassung im Einmündungsbereich Am Brunnenbach/Gantweger Straße vorgenommen.
- Am Knoten Ludgeristraße/Zu den Alstätten fällt der große Kurvenradius auf, der die Querungswege verlängert. Herr Rischbieter stellt die Erforderlichkeit der Größe des Kurvenradius in Frage und schlägt vor, diese temporär mit einer Sperrfläche zu verkleinern.
- Die Querungshilfe auf der Ludgeristraße ist niveaugleich ausgestaltet und erleichtert mobilitätseingeschränkten Personen das Querens. Herr Rischbieter merkt an, dass dadurch jedoch die Orientierung für Sehingeschränkte fehlt.

- Die Verwaltung erläutert, dass die Ludgeristraße bis zur Kreuzung mithilfe von Fördermitteln nächstes Jahr ausgebaut werden soll. Perspektivisch sei nach rechtlicher Handhabung ebenfalls die Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h vorgesehen.

### Station 7: Schulstraße

Über die Lichtsignalanlage am Hagen geht es weiter bis zur Schulstraße, wo die Begehung ihren Abschluss findet.

- Einige Teilnehmende merken an, dass der einseitige Gehweg im Hilgenesch relativ schmal ist und regelmäßig von Autos zugeparkt wird. Durch einen regelmäßigen Grünschnitt der Friedhofshecke könne dies verhindert werden, so dass die Autos die Fahrbahn zum Parken nutzen.
- Die Rampe, die vom Hagen zur Schulstraße herunterführt, lässt sich abwärts mit dem Rollstuhl befahren, es sei Mobilitätseingeschränkten aber nicht möglich, den Weg aus Richtung Schulstraße hochzufahren, bemängeln Rollstuhlfahrende.
- Die Verwaltung führt aus, dass die Schulstraße ebenfalls überplant werden soll und eine erste Planung bereits vorliege. Diese sehe vor, dass zwischen Stellplätzen und Sportplatz der Trampelpfad zu einem breiten, befestigten Weg ausgebaut werde. Die Stellplätze blieben erhalten, um dem Parkbedarf gerecht zu werden. Zusätzlich solle eine Abholzone eingerichtet werden.

Abbildung 6: Diskussion auf der Schulstraße



Quelle: Planersocietät

**Verabschiedung & Ausblick**

Herr Rischbieter bedankt sich bei den Teilnehmenden und weist auf die zweite Begehung am 07.09.2022 um 17 Uhr im östlichen Kernstadtbereich sowie die Abschlussveranstaltung am 26.10.2022 hin, zu denen er herzlich einlädt. Frau Hilmer freut sich ebenfalls über die rege Beteiligung und vielen Hinweise. Anschließend verabschieden sie die Anwesenden.