

# FUßVERKEHRS-CHECKS IN NORDRHEIN-WESTFALEN

## Bottrop

im Auftrag des  
Zukunftsnetz Mobilität NRW



Fotoquelle: Planungsbüro VIA

# FUßVERKEHRS-CHECKS 2019 IN NRW

## **Bottrop**

Auftraggeber:  
Zukunftsnetz Mobilität NRW,  
Geschäftsstelle Glockengasse 37-39  
50667 Köln

[www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de)

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr:  
Inga Molenda  
Mail: [molenda@vrr.de](mailto:molenda@vrr.de)  
Tel. 0209/1584-323

## **Planungsbüro VIA eG**

Marspfortengasse 6  
D-50667 Köln  
Tel. 0221 / 789 527-20  
Fax 0221 / 789 527-99  
Mail [viakoeln@viakoeln.de](mailto:viakoeln@viakoeln.de)  
[www.viakoeln.de](http://www.viakoeln.de)

Bearbeitet durch:  
Andrea Fromberg  
Kirsten Niklas  
Kathrin Krienke

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird im folgenden Bericht auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung, wie z.B. Bürger/innen, verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung im Folgenden für beide Geschlechter.

7. April 2020

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zielsetzung .....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Ausgangslage in der Modellkommune Bottrop.....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Veranstaltungen in Bottrop .....</b>	<b>14</b>
3.1	Interner Startertermin .....	14
3.2	Auftakt-Workshop.....	19
3.3	Erste Begehung .....	23
3.4	Zweite Begehung .....	25
3.5	Abschluss-Workshop.....	26
<b>4</b>	<b>Maßnahmenempfehlungen .....</b>	<b>28</b>
4.1	Für Bottrop besonders relevante Maßnahmen .....	28
4.1.1	Kfz freundliche Straßenraumaufteilung .....	29
4.1.2	Bordsteinabsenkungen.....	32
4.1.3	Oberflächen .....	34
4.1.4	Baustellenmanagement.....	35
4.1.5	Fußgängerfreundliche LSA.....	37
4.1.6	Querungen im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Berliner Platz) .....	39
4.1.7	Fußgängerachsen .....	41
4.2	Maßnahmenprogramm für infrastrukturelle Maßnahmen .....	42
4.3	Maßnahmen zu Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit .....	46
4.3.1	Thema: Schulwegesicherung .....	46
<b>5</b>	<b>Empfehlungen zur Umsetzung .....</b>	<b>51</b>
<b>6</b>	<b>Fazit.....</b>	<b>54</b>
<b>7</b>	<b>Quellen.....</b>	<b>56</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Ziele der Fußverkehrs-Checks in NRW .....	7
Abbildung 1-2:	Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks 2019 .....	8
Abbildung 1-3:	Ablauf der Fußverkehrs-Checks 2019 .....	9
Abbildung 2-1:	Referenzgebiet der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ und Gebiet „Quartier in Bewegung“ .....	11
Abbildung 2-2:	Ausschnitt Kinderstadtplan im Rahmen des Schulwegcheck in der Stadt Bottrop .....	11
Abbildung 2-3:	Ausgangslage in Bottrop .....	12
Abbildung 2-4:	vorgeschlagener Untersuchungsraum Bottrop .....	13
Abbildung 3-1	modifiziertes Untersuchungsgebiet .....	15
Abbildung 3-2:	Relevante Quellen und Ziele .....	16
Abbildung 3-3:	Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2014 bis April 2019 .....	17
Abbildung 3-4	Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2014 bis April 2019 im Detail .....	18
Abbildung 3-5:	erste Route: Schülerinnen und Schüler .....	21
Abbildung 3-6:	zweite Route: Senioren und Mobilitätseingeschränkte .....	22
Abbildung 3-7:	Presse-Ausschnitt aus der der Westfälischen Rundschau .....	23
Abbildung 3-8:	Eindrücke zu der Begehung mit Schülerinnen und Schülern .....	24
Abbildung 3-9:	Eindrücke zu der Begehung mit Seniorinnen und Senioren .....	26
Abbildung 4-1:	Infrastruktur zur Förderung des Radverkehrs .....	28
Abbildung 4-2:	Infrastruktur zur Förderung des Fußverkehrs .....	28
Abbildung 4-3:	Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs .....	29
Abbildung 4-4:	Kfz freundliche Straßenraumaufteilung .....	30
Abbildung 4-5:	städtebauliche Bemessung nach RASt .....	31
Abbildung 4-6:	häufig ist in Bottrop ein aufwändiger Umbau der Nebenanlagen erforderlich .....	32
Abbildung 4-7:	Differenzierte Bordhöhe an Querungsstellen .....	33
Abbildung 4-7:	Differenzierte Bordhöhe an Querungsstelle in Bottrop .....	34
Abbildung 4-8:	Ausgestaltung der Grundstücks-Ein- und Ausfahrten .....	35

Abbildung 4-9: Mindestgehwegbreiten (Beispiel Schützenstraße).....	35
Abbildung 4-10: Problematische Baustellenführung.....	36
Abbildung 4-11: Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen .....	36
Abbildung 4-12: Deutlich zu gering bemessene Mittelinsel .....	37
Abbildung 4-13: Fußgängerampel in Singapur.....	38
Abbildung 4-14: Straßenraumgestaltung Berliner Platz.....	40
Abbildung 4-15: Querungsstelle im Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich am Berliner Platz in Bottrop.....	41
Abbildung 4-16: Querungsstelle Schützenstraße / Pferdemarkt.....	42
Abbildung 4-17 Katasterblatt des Maßnahmenkatasters.....	43
Abbildung 4-18 Maßnahmenkarte der Route 1 .....	44
Abbildung 4-19 Maßnahmenkarte der Route 2 .....	45
Abbildung 4-20: Kennzeichnung von Elternhaltestellen in Bottrop .....	46
Abbildung 4-21: Fahrradstraße sichtbar gestalten .....	47
Abbildung 4-22: Markierung einer Fahrradstraße.....	48
Abbildung 4-23: Flyer zu Fahrradstraßen der Stadt Bottrop .....	49
Abbildung 4-24: Achtung Fahrradstraße: Banner in Konstanz.....	50

## 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. So gibt es zwar seit 2002 die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen<sup>1</sup>, doch erst 2011 veröffentlichte das Land Berlin eine Fußverkehrsstrategie<sup>2</sup> und 2012 das Land Nordrhein-Westfalen einen Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität<sup>3</sup>. Aktuell hat das Land Baden-Württemberg ein Grundlagenpapier<sup>4</sup> und eine Leitfaden-Broschüre zu Fußgängerchecks<sup>5</sup>, das Land Hessen eine Nahmobilitätsstrategie<sup>6</sup> und ebenfalls einen Leitfaden für Nahmobilitäts-Checks<sup>7</sup> und das Land Nordrhein-Westfalen ein Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen mit Arbeitsbuch und Fragebogen<sup>8</sup> herausgegeben. Im Jahr 2014 fand der 1. Deutsche Fußverkehrskongress in Wuppertal statt, 2018 der 2. in Berlin, hier wurde eine bundesweite Fußverkehrsstrategie<sup>9</sup> vorgelegt.

### Fußverkehrs-Checks in NRW

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 Juli 2019 bis März 2020 zehn Fußverkehrs-Checks durchgeführt.

- 
- 1 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002, wird zurzeit überarbeitet
  - 2 Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Fußverkehrsstrategie für Berlin – Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte. Berlin, 2011
  - 3 Land Nordrhein-Westfalen: Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Düsseldorf 2012
  - 4 Land Baden-Württemberg: Fußverkehr – sozial und sicher. Stuttgart 2017
  - 5 Land Baden-Württemberg: Fußgängerchecks in Baden-Württemberg. Stuttgart, 2016, wurde in wesentlichen Teilen übernommen von Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks. Köln 2018
  - 6 Land Hessen: Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden, 2017
  - 7 Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen: Nahmobilitäts-Checks. Wiesbaden 2018
  - 8 Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.: Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Krefeld 2018
  - 9 Umweltbundesamt: Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau 2018

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

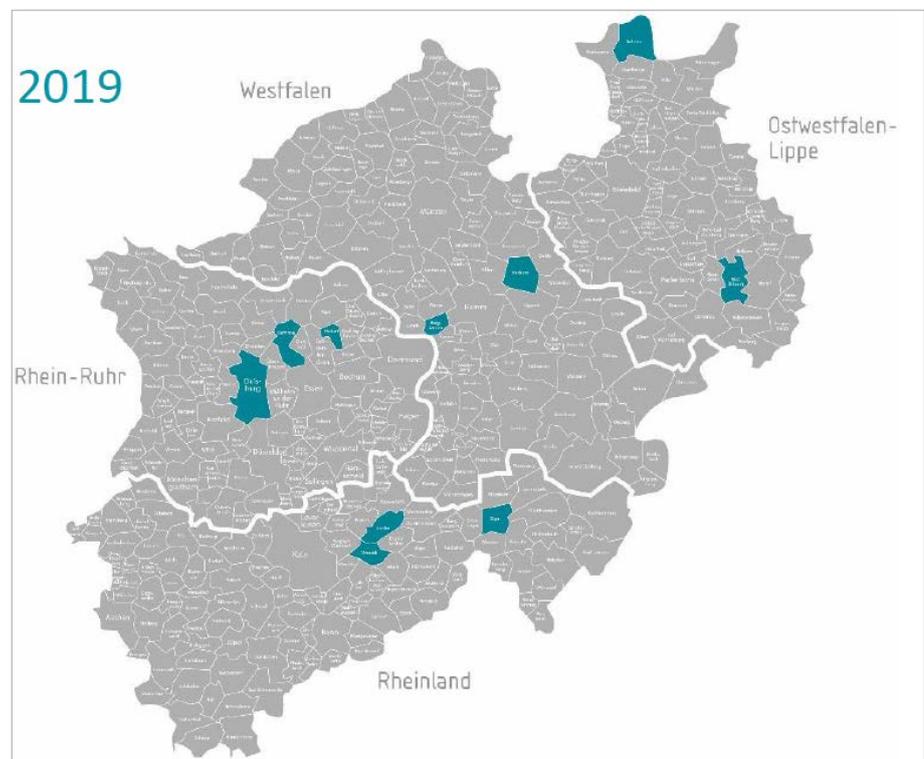


Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2019

#### Modellkommunen 2019

26 Mitgliedskommunen haben sich um die Durchführung der Fußverkehrs-Checks 2019 beworben, zehn Modellkommunen wurden durch das Ministerium für Verkehr des Landes NRW und das Zukunftsnetz Mobilität NRW ausgewählt. In der Koordinierungsstelle Rheinland sind dies Lindlar, Olpe und Overath, in der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr Bottrop, Duisburg und Herten, in der Koordinierungsstelle Westfalen Bergkamen und Beckum und in der Koordinierungsstelle Ostwestfalen-Lippe Bad Driburg und Rahden.

Abbildung 1-2: Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks 2019



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2019

### Methodik und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

Die Methodik wurde über den Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks<sup>10</sup> weitgehend definiert. In jeder Kommune fanden mindestens fünf Vor-Ort-Termine statt:

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

Der Ablauf, die Inhalte und die Ergebnisse dieser Veranstaltungen in der Stadt Bottrop sollen im Folgenden beschrieben werden.

<sup>10</sup> Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Köln 2018

Abbildung 1-3: Ablauf der Fußverkehrs-Checks 2019



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2019

## 2 Ausgangslage in Bottrop

Bottrop ist eine kreisfreie Stadt mit rund 117.000 Einwohnern im nördlichen Ruhrgebiet. Die Stadtverwaltung hat sich im Hinblick auf die Fußverkehrsförderung als Einsteigerkommune charakterisiert. Der Fußverkehrs-Check soll in der Stadt Bottrop zum Anlass genommen werden, verstärkt das Thema Fußverkehr zu bearbeiten.

### vorliegende relevante Konzepte

Die Stadt Bottrop beschloss bereits 2004 einen Prüfkriterienkatalog für eine kinderfreundliche Stadtentwicklung. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Förderung zusammenhängender Spiel- und Freiflächen und der Fuß- und Radwegeverbindungen.

2011 wurde ein Fußwegeleitsystem für die Bottroper Innenstadt erarbeitet. Dieses Projekt wurde jedoch nicht umgesetzt.

Vielversprechende Anregungen zum Thema Fußverkehr entstanden aus der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle“, die in 2016 und den folgenden Jahren durchgeführt wurde. Eines der zentralen Ziele war die Förderung der Selbständigkeit und der eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen zur sicheren Teilnahme am Verkehr.<sup>11</sup> Im Rahmen dieser Kampagne fanden Projekte statt wie die Einrichtung mehrerer Hol- und Bringezonen, die Durchführung von Schulwegchecks und die Veranstaltung von Verkehrssicherheitstagen unter anderem mit dem Schwerpunkt „Fußgänger und Radfahrer“.

Im Modellvorhaben „Quartier in Bewegung“<sup>12</sup> soll erprobt werden, „ob es möglich ist, mit kreativen Aktionen und Kommunikationsmaßnahmen die Bewohnerinnen und Bewohner zu einem aktiveren Lebensstil zu bewegen“.<sup>13</sup> Die Stadt Bottrop hatte sich für eine Teilnahme beworben, bislang jedoch keinen Zuschlag erhalten.

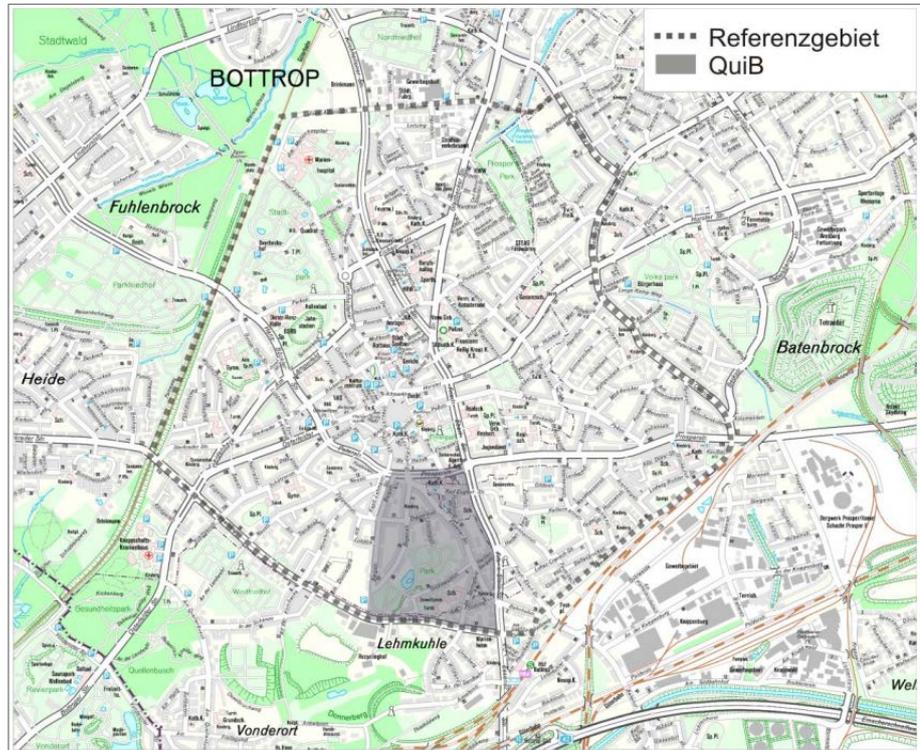
---

11 Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle! Handlungskonzept der Stadt Bottrop. Dezember 2016

12 Das Modellvorhaben wurde durch die Arbeitsgruppe „Bewegungsaktivierende Infrastruktur“, die aus Vertretern und Vertreterinnen der Ministerien für Gesundheit, Sport, Umwelt und Verkehr sowie des Landessportbundes, der Deutschen Sporthochschule Köln und der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. besteht, 2013 initiiert.

13 [https://quartier-in-bewegung.de/?page\\_id=2](https://quartier-in-bewegung.de/?page_id=2), abgerufen am 17.3.2020

Abbildung 2-1: Referenzgebiet der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ und Gebiet „Quartier in Bewegung“



Quelle: Handlungskonzept Stadt Bottrop

Abbildung 2-2: Ausschnitt Kinderstadtplan im Rahmen des Schulwegcheck in der Stadt Bottrop



Quelle: Handlungskonzept Stadt Bottrop

Die Stadt Bottrop ist seit 2010 InnovationCity Ruhr. Unter dieser Dachmarke können außergewöhnliche (Pilot-)Projekte, die den Herausforderungen des Klima- und Strukturwandels begegnen, unter anderem im Bereich Mobilität, umgesetzt werden.

Der 2014 beschlossene Masterplan zum klimagerechten Stadtumbau enthält auch Einzelprojekte zur Förderung der Nahmobilität, darunter auch die Schaffung und Aufwertung verschiedener Fußwegeverbindungen. 2015 wurde der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) „Klimaschutzteilkonzept Mobilität“ vom Rat verabschiedet. In beiden Konzepten spielt der Fußverkehr jedoch insgesamt nur eine untergeordnete Rolle.

Bottrop ist seit 2013 Mitglied der AGFS und seit Ende 2016 Mitglied im Netzwerk Verkehrssicheres NRW bzw. Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Vor Ort ist sichtbar, dass die Stadt Bottrop in den letzten Jahren viel in die Förderung des Radverkehrs investierte. Zusätzlich soll nun die Fußverkehrsförderung durch den Fußverkehrs-Check verstärkt in den Fokus genommen werden. Die Fußverkehrs-Checks sollen vor allem auch dazu dienen, die Bewohner und die Vertreter der Politik sowie der Verwaltung für den Fußverkehr zu sensibilisieren.

**Schwerpunkte in Bottrop**

*Abbildung 2-3: Ausgangslage in Bottrop*

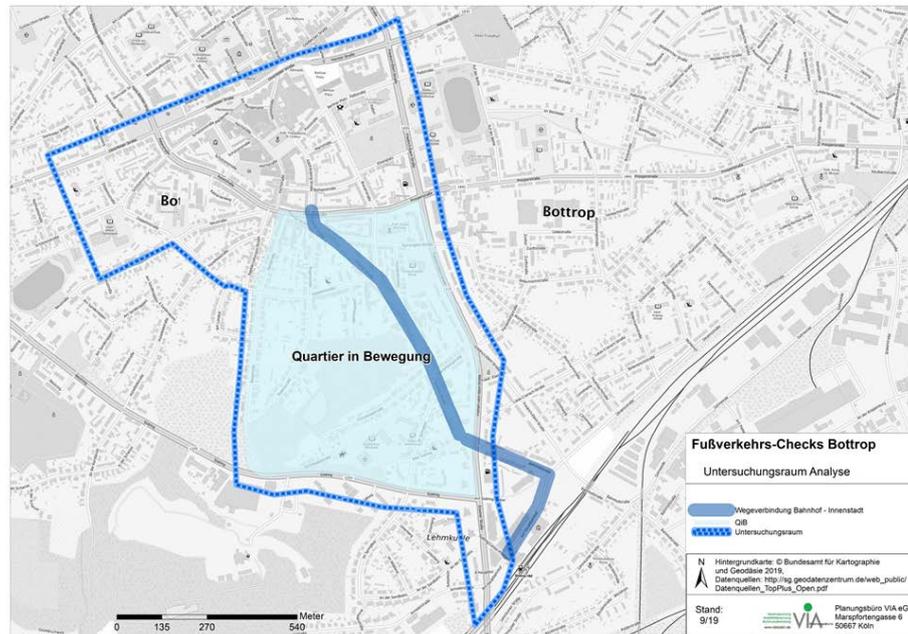
<b>Thematischer Schwerpunkt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Aufenthaltsqualität</li> <li>• Verbesserung der Fußwegebeziehungen</li> </ul>
<b>Untersuchungsraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindungsachse Bahnhof – Innenstadt</li> <li>• Weitere innenstadtnahe Wohngebiete</li> <li>• „Quartier in Bewegung“-Gebiet</li> </ul>
<b>Zielgruppe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamte Bürgerschaft</li> <li>• Kinder und Jugendliche</li> </ul>
<b>Aktivitäten zum Thema Fußverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitetes, aber nicht umgesetztes Fußwegeleitsystem (2011)</li> <li>• Modellvorhaben „Quartier in Bewegung“-Förderanträge wurden bisher erfolglos gestellt (wegen fehlender Planungsvorleistungen)</li> <li>• Gestaltungsideen zu einigen Untersuchungsräumen liegen bereits vor.</li> </ul>

**Untersuchungsraum**

Die Stadt Bottrop wünschte sich in den Bewerbungsunterlagen eine Analyse des innenstadtnahen Gebiets des Projektvorhabens „Quartier in Bewegung“ sowie der Verbindungsachse zwischen dem Bahnhof

und der Innenstadt und weiteren innenstadtnahen Wohngebieten. Die folgende Karte zeigt den vorgeschlagenen Untersuchungsraum.

Abbildung 2-4: vorgeschlagener Untersuchungsraum Bottrop



Quelle: Planungsbüro VIA

## **3 Veranstaltungen in Bottrop**

### **3.1 Interner Startertermin**

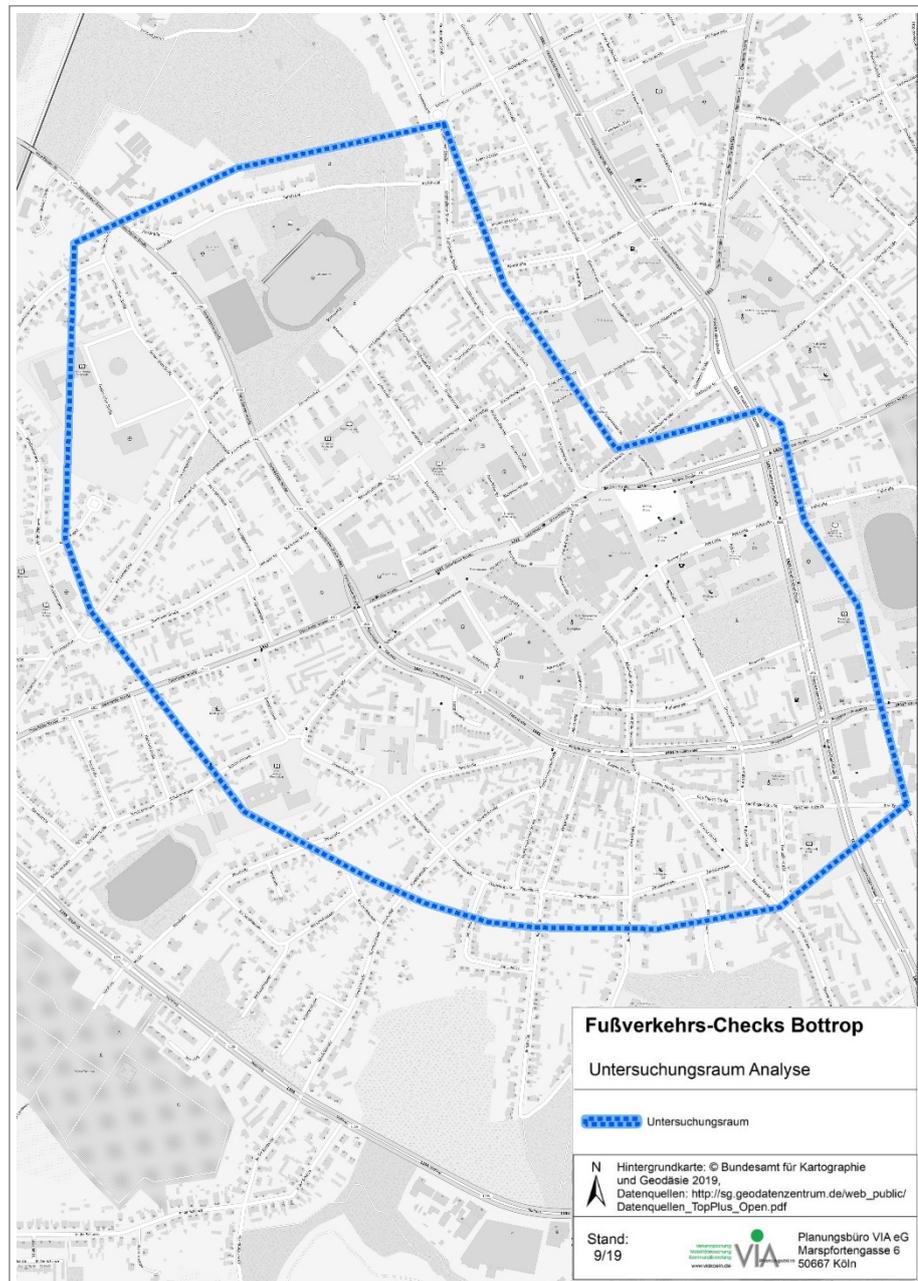
Am 29. August 2019 fand ein verwaltungsinterner Startertermin in Bottrop statt. Anwesend waren Natascha Dietz und Christina Trappmann (Stadtplanungsamt), Frank Naujoks und Steffen Jonek (Tiefbauamt), Monika Werner und Jasmin Impekoven (Straßenverkehrsamt), Nina Heithausen aus dem Fachbereich Jugend und Schule sowie Jan Pfeifer vom Zukunftsnetz Mobilität NRW, Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr sowie Andrea Fromberg und Kirsten Niklas vom Planungsbüro VIA, Köln. Die Ansprechpartnerin für den Fußgänger-Check in Bottrop ist Frau Trappmann.

Frau Trappmann stellte kurz die Motivation und die Erwartungen der Stadt Bottrop vor. Andrea Fromberg, Planungsbüro VIA, präsentierte erste Ergebnisse der Bestandsanalyse. Im Anschluss wurden die Termine für die Veranstaltungen vereinbart sowie die Aktivitäten in Bezug auf die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit abgestimmt.

Das Untersuchungsgebiet wurde im Startertermin modifiziert und durch das Gebiet um das Heinrich-Heine-Gymnasium erweitert. Der Appendix im Süden (Richtung Bahnhof) ist dagegen nicht mehr Teil des Untersuchungsraums, da zum Zeitpunkt der Checks umfangreiche Baumaßnahmen eine Begehung verhinderten.

**angepasstes Untersuchungsgebiet**

Abbildung 3-1 modifiziertes Untersuchungsgebiet

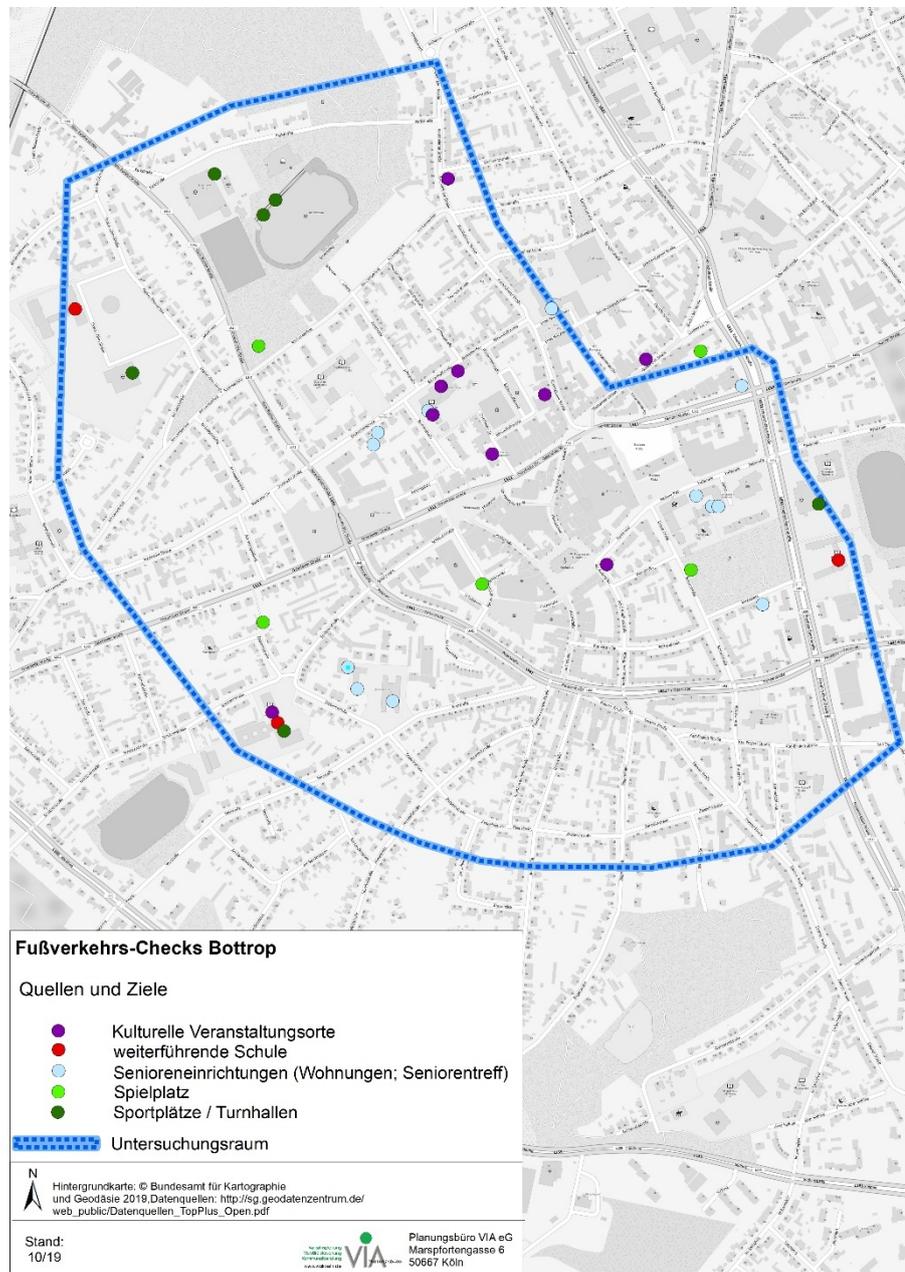


Quelle: Planungsbüro VIA

## Bestandsanalyse

Zum Startertermin wurden erste Bestandsanalysen vorgestellt. So wurde eine Karte präsentiert, auf der die relevanten Quellen und Ziele im Untersuchungsraum verortet sind. Die folgende Karte zeigt dies bezogen auf das modifizierte Untersuchungsgebiet.

Abbildung 3-2: Relevante Quellen und Ziele

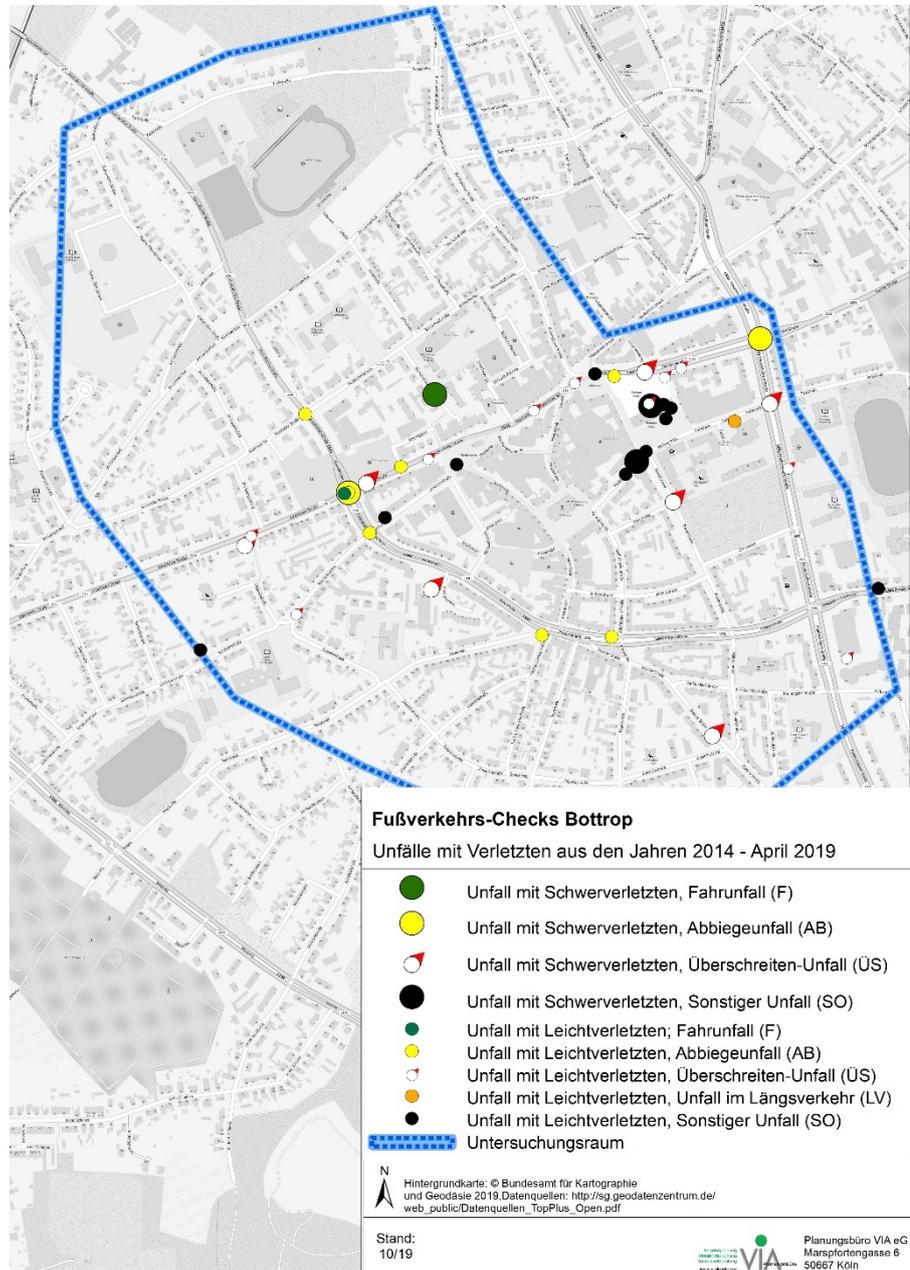


Quelle: Planungsbüro VIA

## Unfallanalyse

Zudem sind von der Stadt Bottrop die Unfälle mit Fußgängerbeteiligung aus den Jahren 2014 bis April 2019 zur Verfügung gestellt worden. Die Unfälle wurden kartografisch verortet - die folgende Karte zeigt das Ergebnis:

Abbildung 3-3: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2014 bis April 2019



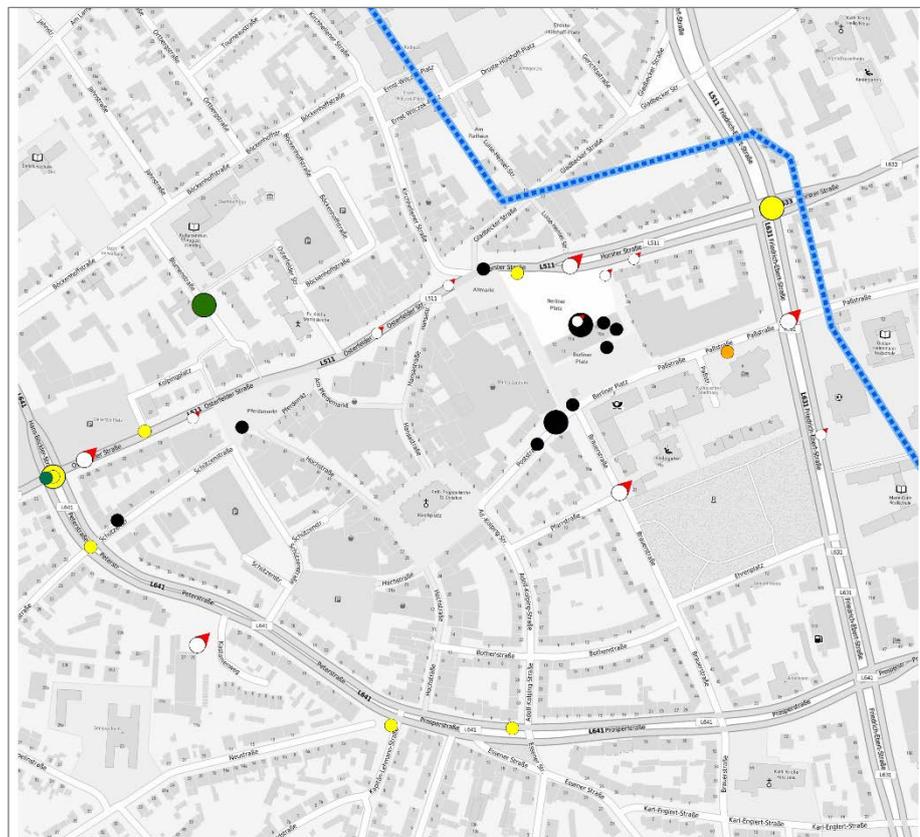
Quelle: Planungsbüro VIA

Es fanden in den untersuchten 5,5 Jahren 45 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung in dem Untersuchungsgebiet statt.

Besonders viele Unfälle geschahen an der Hauptverkehrsstraße Osterfelder / Horster Straße sowie am ZOB und am Berliner Platz. Auf der Hauptstraßenachse handelt es sich vor allem um Überschreiten-Unfälle mit leicht- und schwerverletzten Fußgängern (7 Unfälle). Am ZOB

sind die „Sonstigen Unfälle“ häufig (4 Unfälle), hier finden Unfälle vor allem zwischen Fußgängern und Bussen statt. Drei weitere „Sonstige Unfälle“ wurden in den untersuchten 5,5 Jahren am Berliner Platz bzw. auf der Poststraße registriert; sie hatten einen Schwerverletzten und zwei Leichtverletzte zur Folge. Zudem wurden auf der Peterstraße fünf Abbiegeunfälle in der Statistik geführt, in denen Fußgänger durch abbiegende Kfz angefahren wurden.

Abbildung 3-4 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2014 bis April 2019 im Detail



Quelle: Planungsbüro VIA

Die gemeldeten Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung wurden in die Karten des Maßnahmenkatalogs integriert und fanden bei der Maßnahmenplanung Berücksichtigung.

#### Terminplanung

Folgende Termine wurden vereinbart:

- **Auftakt-Workshop:** Dienstag, 05.11.2019 von 15:00 bis 17:00 Uhr in der Mensa des Josef-Albers-Gymnasiums
- **erste Begehung:** Dienstag, 10.12.2019 ab 9:00 Uhr
- **zweite Begehung:** Mittwoch, 11.12.2019 ab 10:00 Uhr

**Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**

- **Abschluss-Workshop:** Dienstag, 03.03.2020 von 15:30 - 17:30 Uhr in der Mensa des Josef-Albers-Gymnasiums

Die Stadt Bottrop entschied sich, für die Veranstaltungen breit über die örtliche Presse zu werben. Darüber hinaus wurde der Facebook-Account der Stadt Bottrop genutzt. Das Zukunftsnetz Mobilität stellte eine Musterpressemitteilung zur Verfügung.

Die Stadt Bottrop entschied sich zusätzlich, für die Veranstaltungen bestimmte bekannte Personenkreise, Initiativen und Netzwerke persönlich anzusprechen und einzuladen. Diese sind zum großen Teil im Untersuchungsgebiet vor Ort beheimatet, wie z.B. die Senioreneinrichtungen und die Schulen.

**Dokumentation**

Die Tagesordnung, die Präsentation und das Protokoll zum Startertermin sind im Anhang des Berichts zu finden.

### **3.2 Auftakt-Workshop**

Im Auftakt-Workshop, am 05.11.2019 wurde das Gesamtprojekt und das Vorhaben in Bottrop inhaltlich und in Bezug auf den Ablauf erläutert. Nach einem plenaren Teil wurden in zwei Gruppen allgemeine Einschätzungen zum Fußverkehr und zur Mobilität im Untersuchungsraum sowie konkrete Hinweise, Anregungen und Mängelmeldungen der Bürger aufgenommen. Bezogen auf die Fußverkehrs-Checks wurden die Routenvorschläge für die Begehungen diskutiert. Zudem bestand bereits die Möglichkeit, sich in den ausliegenden Listen für die Begehungen anzumelden.

**Attraktivität des zu-Fuß-Gehens im Untersuchungsgebiet**

Zu Beginn der Gruppenarbeit am Thementisch zu den Fußverkehrs-Checks wurde grundsätzlich die Attraktivität des Zufußgehens in Bottrop abgefragt: 14 Teilnehmer gaben an, dass sie in Bottrop gerne zu Fuß gehen, 29 sagten, sie gehen teils gerne und teils nicht so gerne und eine Person gaben an, sie gehe hier nicht gerne zu Fuß.

**Hinweise, Anregungen, Mängelmeldungen**

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

- Angenehme Umgebung schaffen (ohne Lärm und Abgase)
- Bessere Querungsmöglichkeiten (Lichtsignalanlagen, Querungsstellen)
- Weniger Umwege
- Weniger ruhender Verkehr (vor allem auf Gehwegen)
- PKW-Verkehr in der Innenstadt verringern

- Reduzierung von Hindernissen (Mülltonnen z.B. an der Osterfelder Str.)
- Beleuchtung optimieren (z.B. Ehrenpark)
- Ampelphasen verbessern (Grünphase zu kurz, zu lange Wartezeiten)
- Wegebreiten optimieren
- Mehr Grün (Blumen, Bäume)
- Sitz- und Aufenthaltsgelegenheiten schaffen (Bänke)
- Saubere Fußwege (Müll entfernen)
- City-Schneise durchschneidet Stadt (Fußgänger werden abgedrängt)
- Barrierefreie Oberflächen schaffen (Kopfsteinpflaster, Oberflächen schadhafte)
- Fußgängerfreundliche Baustellenumgehungen schaffen
- Durchgängigkeit nimmt ab: Hansapassage - Karstadt
- Einrichten von Elterntaxi-Haltestellen
- „Fußautobahn“ in der Innenstadt als Vorschlag zur Optimierung der Fußwegeverbindungen.

**thematische  
Schwerpunkte**

Es wurden drei thematische Schwerpunkte vorgeschlagen, die von allen als sehr wichtig erachtet werden:

- Barrierefreiheit
- Stärkung der Fußwegebeziehungen
- Aufenthaltsqualität stärken.

Es wurden weitere Schwerpunkte genannt, die in der Bearbeitung berücksichtigt werden:

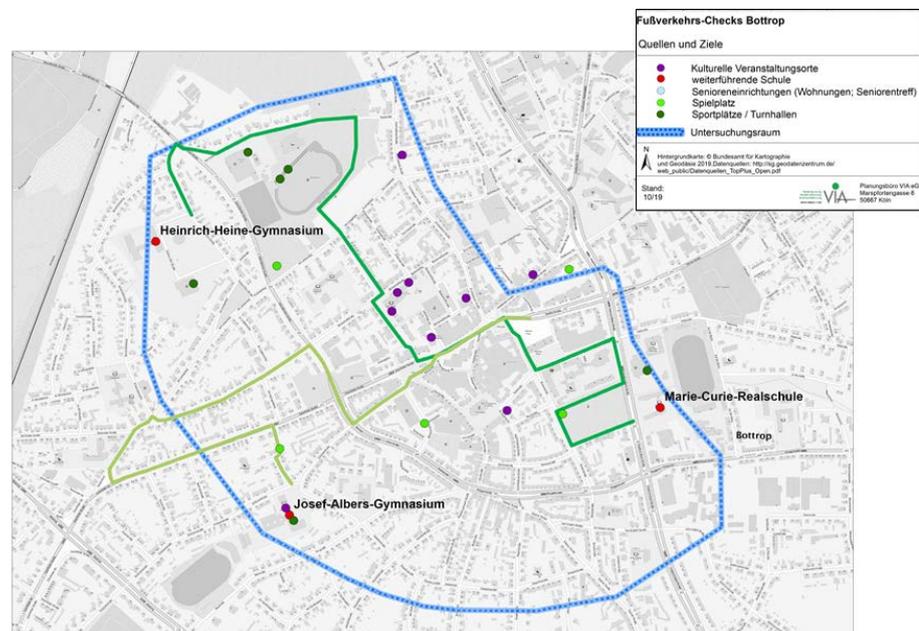
- Querungen (Wegebeziehungen)
- Wegbreite und -qualität
- Kurze Wege
- Hol- und Bringzone / Elternhaltestelle
- Verkehrssicherheit.

## Routenvorschläge

Die vorgeschlagenen Routen für die beiden Begehungen wurden folgendermaßen modifiziert:

Die erste Route, die sich an Schülerinnen und Schüler richten sollte, wurde verlängert und in zwei Teile geteilt, da eine hohe Teilnehmerzahl an Schülerinnen und Schülern von zwei verschiedenen Schulen erwartet wurde. Der Startpunkt der ersten Route war das Josef-Albers-Gymnasium, als Ziel wurde der Berliner Platz gewählt. Die zweite Route begann an der Marie-Curie-Realschule und endete im Norden des Untersuchungsgebiets am Heinrich-Heine-Gymnasium.

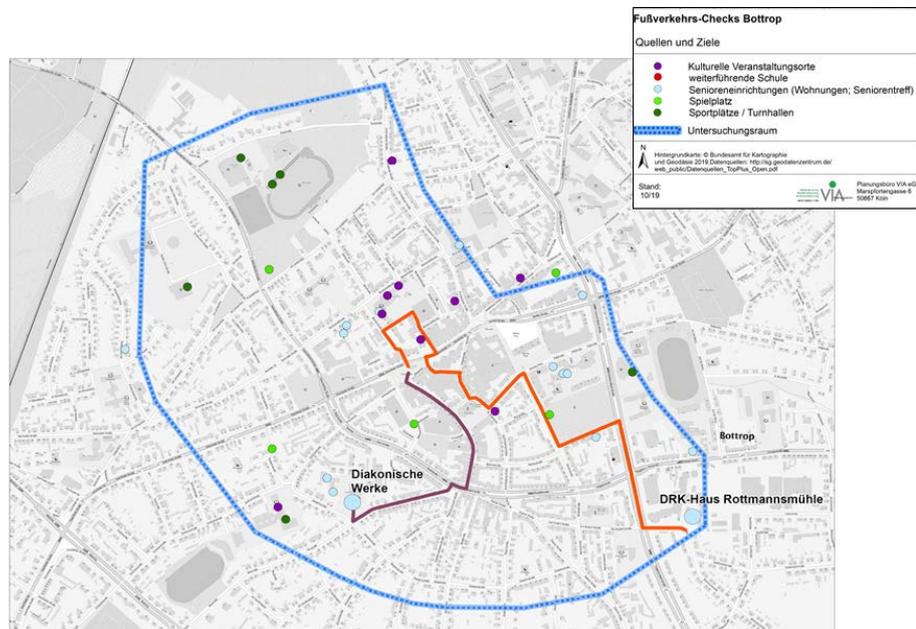
Abbildung 3-5: erste Route: Schülerinnen und Schüler



Quelle: Planungsbüro VIA

Auch für die zweite Route, die sich an Senioren und Mobilitätseingeschränkte richten sollte, wurde vorgeschlagen, diese in zwei Begehungen zu unterteilen. Als Startpunkt der ersten Begehung wurde das DRK-Haus Rottmannsmühle vorgeschlagen. Ziel war der Pferdemarkt. Die zweite Begehung begann am Pferdemarkt und führte bis zum Seniorenzentrum Käthe Braus.

Abbildung 3-6: zweite Route: Senioren und Mobilitätseingeschränkte



Quelle: Planungsbüro VIA

**Dokumentation**

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

**Presseberichterstattung**

Die örtliche Presse berichtete über die Veranstaltung. Beispielhaft steht dafür der folgende Presseartikel:

Abbildung 3-7: Presse-Ausschnitt aus der Westfälischen Rundschau



**BOTTROP.** Die Begehungen gehören zu den Fußverkehrs-Checks in Bottrop. Sie sollen Verbesserungen liefern und den Anteil der Fußgänger erhöhen.

Quelle: Westfälische Rundschau<sup>14</sup>

### 3.3 Erste Begehung

#### Durchführung

Die erste Begehung fand am Dienstag dem 10.12.19 ab 9:00 Uhr statt. Mit 24 Schülerinnen und Schülern sowie einem Lehrer und Vertretern der Verwaltung startete die Begehung am Josef-Albers-Gymnasium. Von dort aus verlief die Route über einen viel genutzten Rad- und Fußweg von der Zeppelinstraße zur Osterfelder Straße. Die Osterfelder Straße wurde in Richtung Westen bis zur Kreuzung mit der Straße Heidenheck begangen. Über diese führte die Route auf die Sterkrader Straße bis zur Hans-Böckler-Straße. Entlang dieser Straße wurde die große Kreuzung mit der Osterfelder Straße überquert und in die Schüt-

<sup>14</sup> <https://www.wr.de/staedte/bottrop/bottrop-junge-und-aeltere-testen-fusswege-in-der-city-id227814357.html>; abgerufen am: 05.12.2019

zenstraße eingebogen. Diese parallel zur Hauptverkehrsstraße verlaufende Strecke führt zum Pferdemarkt und die Innenstadt. Vom Pferdemarkt aus führte die Route entlang der Osterfelder auf die Horster Straße bis zum Berliner Platz.

Der zweite Teil der Schüler-Begehung startete mit ca. 25 Teilnehmern, darunter 10 Schüler, an der Marie-Curie-Realschule an der Friedrich-Ebert-Straße. Die Hauptverkehrsstraße querend, führte die Route um den gegenüberliegenden Ehrenpark. Entlang der Paßstraße wurde die westliche Seite des Berliner Platz abgegangen. Weiter in westlicher Richtung führte die Route über die Hauptverkehrsstraße Osterfelder Straße und bog in die Blumenstraße ein. Von dort aus wurde die Jahnstraße bis zum Jahnstadion entlang des Schevewegs und der Parkstraße begangen. Die Begehung endete auf der Gustav-Ohm-Straße am Heinrich-Heine-Gymnasium.

Anhand der im Auftaktworkshop erarbeiteten Anregungen und Mängelmeldungen zum Fußverkehr in Bottrop wurden Zwischenstopps auf der Route eingelegt. Hier wurden Erfahrungen, Probleme sowie Verbesserungsvorschläge seitens der Schülerinnen und Schüler besprochen. Diese Anmerkungen wurden vom Planungsbüro VIA an den Standorten dokumentiert. Mit Hilfe von Fotos und der Mitschrift auf einem GPS-getrackten Tablet, sind die Ergebnisse aus der Begehung in die Maßnahmen-Ausarbeitung mit eingeflossen.

#### Dokumentation

Die Teilnehmerliste befindet sich im Anhang.

*Abbildung 3-8: Eindrücke zu der Begehung mit Schülerinnen und Schülern*



Quelle: Planungsbüro VIA

### 3.4 Zweite Begehung

#### Durchführung

Die zweite Begehung fand am Mittwoch, den 11.12.19 ab 10:00 Uhr statt. Diese wurde ebenfalls in zwei Routen unterteilt, die beide auf die Zielgruppe Senioren und Mobilitätseingeschränkte ausgerichtet war.

Die erste dieser beiden Begehungen startete mit rund 25 Personen an dem Seniorenheim DRK-Haus in der Karl-Englert-Straße. Entlang der Friedrich-Ebert-Straße wurde der Knotenpunkt Prosperstraße gequert und in die Straße Ehrenplatz eingebogen. Die Brauerstraße wurde bis zur Poststraße, mit Zwischenstopp an der Querung am Berliner Platz begangen. Von dort aus ging es über den Kirchplatz durch die Hansastraße und über die Straße Am Pferdemarkt zur Hauptverkehrsstraße Osterfelder Straße. Auch in dieser Begehung war die Querung der Osterfelder Straße ein Thema, über das sich ausführlich ausgetauscht wurde. Entlang der Martinskirche wurden kleinere Wege begangen, die für Fußgänger attraktiv sind. Über die Blumenstraße zurück und über die Osterfelder Straße endete diese Begehung auf dem Pferdemarkt.

Die zweite Route mit Seniorinnen und Senioren sowie Mobilitätseingeschränkten startete mit einer kleineren Gruppe von etwa acht Teilnehmenden auf dem Pferdemarkt und führte von dort aus über die gesamte Länge der Fußgängerzone Hochstraße bis hin zur Prosperstraße. Diese Hauptverkehrsstraße wurde gequert und in die gegenüberliegende Neustraße abgebogen. Diese führt bis zum Seniorenzentrum Käthe Braus, womit die Neustraße eine alltägliche Verbindung zur Innenstadt für die Bewohner des Seniorenzentrums darstellt.

Auch bei diesen beiden Begehungen wurde sich auf die Route, die im Auftaktworkshop gemeinsam erarbeitet und später noch einmal feinabgestimmt wurde, bezogen. An den als problematisch empfundenen Punkten versammelte sich die Gruppe, um sich über die Problemlage auszutauschen. Hierbei wurden besonders die mobilitätseingeschränkten Teilnehmenden zu ihren Erfahrungen und Problemen befragt.

Die genannten Anmerkungen wurden auch bei dieser Begehung vom Planungsbüro VIA dokumentiert. Dies geschah anhand von Fotos sowie der Mitschrift auf einem GPS-getrackten Tablet.

#### Dokumentation

Die Teilnehmerliste befindet sich im Anhang.

Abbildung 3-9: Eindrücke zu der Begehung mit Seniorinnen und Senioren



Quelle: Planungsbüro VIA

### 3.5 Abschluss-Workshop

Der Abschluss-Workshop des Fußverkehrs-Checks in der Stadt Bottrop fand am Dienstag, den 03.03.2020 ab 15:30 Uhr in der Aula des Josef-Albers-Gymnasium statt.

Im Plenum wurden die Teilnehmenden von Frau Kleinheims, der Amtsleiterin des Stadtplanungsamtes der Stadt Bottrop mit einleitenden Worten zum Projekt und Erläuterungen zu den Projektzielen begrüßt. Folgend stellte Frau Fromberg, Planungsbüro VIA die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks in der Stadt Bottrop vor.

Anschließend wurde an zwei Thementischen gearbeitet. An diesen wurden die beiden begangenen Routen mit den vom Planungsbüro empfohlenen Maßnahmen vorgestellt. Die Teilnehmenden hatten dabei die Möglichkeit, die Maßnahmenempfehlungen zu kommentieren sowie Ergänzungen zu machen.

Im Wesentlichen sahen die Teilnehmenden die Anregungen aufgenommen und zeigten sich mit den Vorschlägen des Planungsbüros zufrieden. Folgende Hinweise zur ersten Route wurden noch geäußert:

- Der von VIA empfohlene Kompakt-Kreisverkehr an der Kreuzung Osterfelder Straße/Heidenheck wurde hinsichtlich der hohen Baukosten kritisch gesehen. Der Vorteil, dass dadurch Fußgänger an allen Knotenpunktzufahrten über Fußgängerüberwege bevorrechtigt werden können und somit weitere Querungsmöglichkeiten entstehen, wurde erkannt.
- Die problematische Wegeverbindung zum mittleren Bussteig am ZOB ist der Verwaltung bekannt. Weitere Querungsstellen können nach Auskunft der Verwaltung derzeit nicht eingerichtet werden, da alle Flächen des mittleren Bussteigs mit Bushaltestellen belegt sind und die hohen Borde für den barrierefreien Ein-/Ausstieg gebraucht werden.

Zur zweiten Route wurden folgende Anregungen genannt:

- Die sogenannten Bettelampeln (Fußgänger bekommen an der Ampel nicht automatisch grün, sondern müssen dies über einen Taster anfordern) an der Osterfelder Straße sollen entfernt werden. An allen Ampelanlagen soll es eine Grünzeit für Fußgänger mit jedem Ampelumlauf geben.
- An den Markttagen soll der Autoverkehr an den Straßen Poststraße und Adolf-Kolping-Straße unterbunden werden.

Diese Ergebnisse wurden dokumentiert und vom Planungsbüro in der weiteren Maßnahmenbearbeitung mit einbezogen.

#### Dokumentation

Die Teilnehmerliste, die Präsentation sowie die Maßnahmenposter befinden sich im Anhang.

## 4 Maßnahmenempfehlungen

Im Folgenden sollen die empfohlenen Maßnahmen beschrieben und begründet werden. Dabei werden zuerst die Themenbereiche behandelt, die in den Begehungen von besonderer Bedeutung waren. Anschließend wird auf die ausführliche Beschreibung der empfohlenen Maßnahmen im Maßnahmenkataster verwiesen. Zum Schluss werden Maßnahmenempfehlungen aufgeführt, die die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit betreffen.

### 4.1 Für Bottrop besonders relevante Maßnahmen

Die Begehungen zeigten eindrucksvoll, dass in Bottrop bereits viele Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität realisiert wurden. Sichtbar wurde vor allem Infrastruktur für den Fahrradverkehr geschaffen, so z.B. durch Markierungen an Strecken und Knotenpunkten, durch Lichtsignalanlagen für den Fahrradverkehr, Wegweisung und Routenmarkierungen.

Abbildung 4-1: Infrastruktur zur Förderung des Radverkehrs



Quelle: Planungsbüro VIA

Auch im Bereich der Fußverkehrsförderung sind viele positive Beispiele aufgefallen. Hier wären beispielhaft zu nennen die Straßenraummöblierung mit vielen attraktiven Sitz- und Spielgeräten, barrierefreie Querungsanlagen und Rampen an öffentlichen Gebäuden.

Abbildung 4-2: Infrastruktur zur Förderung des Fußverkehrs



Quelle: Planungsbüro VIA

Schließlich sollen an dieser Stelle auch beispielhaft Kommunikationsmaßnahmen aufgeführt werden, die eine Förderung der Nahmobilität und vor allem des Fußverkehrs zum Ziel haben: Vor allem die Ausweisung von Elternhaltestellen, die Markierung von Schulwegen, aber auch die Organisation von Aktionstagen, die eine Förderung der Nahmobilität zum Ziel haben, sind in Bottrop ganz besonders positiv aufgefallen.

Abbildung 4-3: Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs



Quelle: Planungsbüro VIA

#### 4.1.1 Kfz freundliche Straßenraumaufteilung

Nichtsdestotrotz erscheinen die Straßenräume in Bottrop Ortsfremden als sehr autoorientiert gestaltet. In der Bewerbung zu den Fußverkehrs-Checks sollten die Kommunen beschreiben, mit welcher Motivation sie am Fußverkehrs-Check teilnehmen. Die Stadt Bottrop wünschte sich, mit den Fußverkehrs-Checks nicht nur ein Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs zu schaffen, sondern auch eine entsprechende Umgestaltung des Verkehrsraums anzustoßen. Durch die Erfahrungen und Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks kann dieses Ziel nur bestätigt werden.

Insbesondere die Straßenräume der Hauptverkehrsstraßen sind sehr Kfz-orientiert gestaltet. Für eine Stadt mit knapp 120.000 Einwohnern erscheinen viele Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen und vor allem auch die Knotenpunkte zum Teil überdimensioniert, während die Gehwege oftmals nicht einmal das Mindestmaß von 1,80 m erreichen. Auch viele Lichtsignalanlagen sind Kfz-orientiert geschaltet, eine möglichst flüssige und komfortable Abwicklung des Kfz-Verkehrs erscheint als oberstes Gebot.

Abbildung 4-4: Kfz freundliche Straßenraumaufteilung



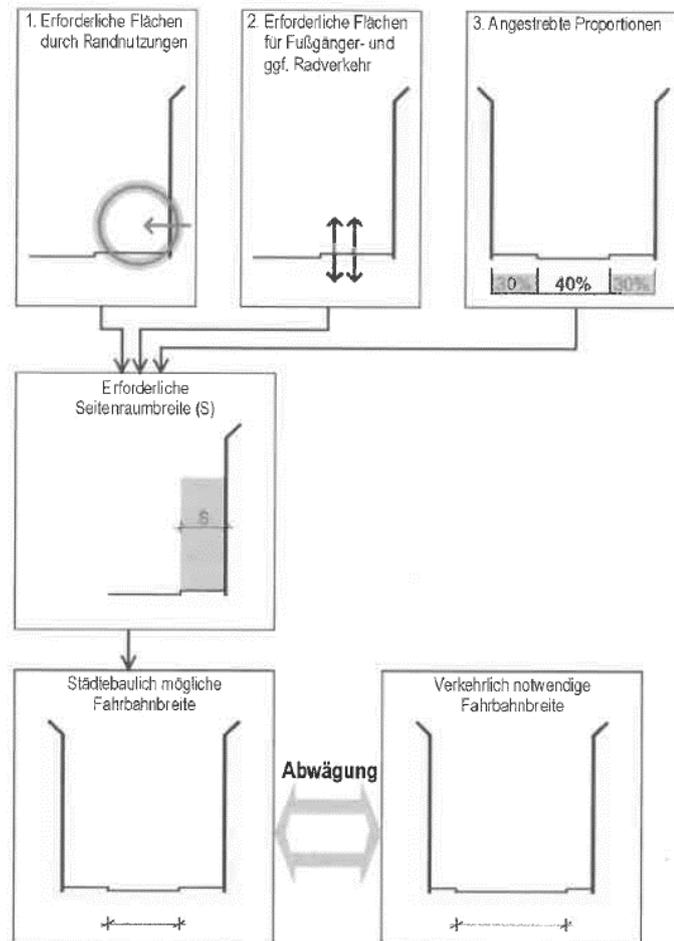
Fotoquelle: Planungsbüro VIA

Grundsätzlich hat Bottrop mit seinen breiten Straßenräumen ein großes Potenzial zur Flächenumverteilung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs. Schließlich sollte der Straßenraum, wie in der RAS<sup>15</sup> empfohlen, von den Rändern her geplant werden. Dabei sollten die angestrebten Proportionen 30% - 40% - 30% sein, d.h. 60% sollte den Nebenanlagen zur Verfügung stehen und 40% den Kfz-Fahrbahnen.

---

<sup>15</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAS). Köln, 2006. Seite 21

Abbildung 4-5: städtebauliche Bemessung nach RASt



Quelle: RASt 06, Seite 21

Für den Radverkehr kann eine Flächenumverteilung kurzfristig, d.h. unaufwändig und schnell durch Markierungen erreicht werden. Diesen Weg geht die Stadt Bottrop bereits. Im Fußverkehr sind Flächenumverteilungen deutlich schwieriger zu erreichen, da häufig ein grundlegender Umbau nötig ist, wenn Gehwege verbreitert werden sollen. Da dies meist aber nicht einfach zu realisieren ist, muss es Ziel sein, die bestehenden Nebenanlagen möglichst ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung zu stellen. Radverkehr und Kfz-Parken sollte demnach möglichst auf Kfz-Fahrbahnflächen verlagert werden, damit Fußgänger mindestens Flächen im Regellaß von 2,50 m erhalten, die ein Grundangebot an Bewegungsraum bieten.

Abbildung 4-6: häufig ist in Bottrop ein aufwändiger Umbau der Nebenanlagen erforderlich



Fotoquelle: Planungsbüro VIA

Dass eine andere Aufteilung des Straßenraumes von Seiten der Bevölkerung gewünscht wird, geht sehr deutlich auch aus dem Vorschlag von Teilnehmenden an den Fußverkehrs-Checks hervor, den zentralen Straßenzug Osterfelder Straße / Horster Straße perspektivisch nur noch dem Umweltverbund zur Verfügung zu stellen, d.h. hier sollen zukünftig nur noch Busse fahren dürfen und ansonsten die Flächen dem Rad- und Fußverkehr zur Verfügung stehen. Diese Regelung gilt bereits heute an Stadtfesten. Die Auswirkungen einer Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf die umliegenden Straßen sollten in einem Verkehrsgutachten untersucht und bewertet werden.

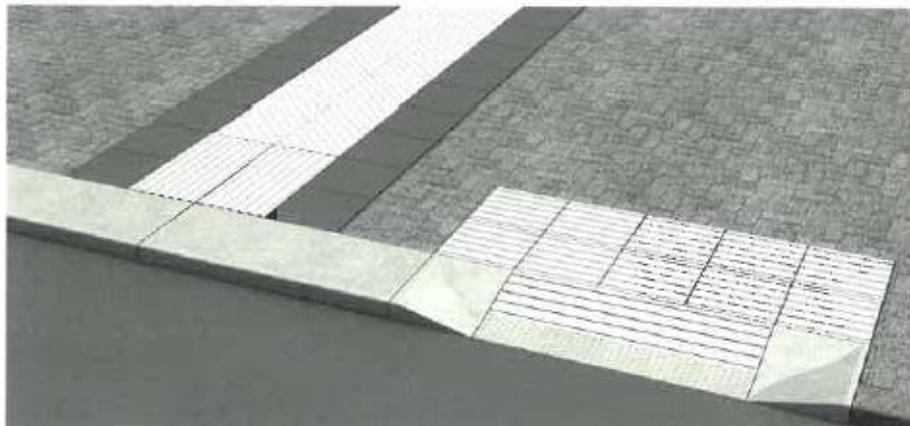
Schließlich wurde auch gewünscht, die Straßenzüge Poststraße und Adolf-Kolping-Straße an Markttagen für den Kfz-Verkehr zu sperren, um die Bedingungen für die Nahmobilität zu verbessern und zu sichern.

#### **4.1.2 Bordsteinabsenkungen**

Vielerorts sind die Bordsteine, die eine Kante aufweisen, eine gefährliche, wenn nicht sogar unüberwindliche Barriere für Rollatornutzende oder Rollstuhlfahrende.

Aktuell wird für den barrierefreien Ausbau von Querungsstellen für den Fußverkehr eine differenzierte Bordhöhe von 0 cm und mehr als 4 cm, meist 6 cm empfohlen. 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. Damit löst die Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe die Querungsstelle mit 3 cm Bord ab, die als „Kompromisslösung“ davor empfohlen wurde. Diesen Empfehlungen entspricht folgende Musterlösung:

*Abbildung 4-7: Differenzierte Bordhöhe an Querungsstellen*



Quelle: Kohaupt 2015: 95

Diese Musterlösung sollte in Bottrop an allen innerörtlichen Querungsstellen zur Anwendung kommen, auch an den Fußgängerquerungsstellen an den innerörtlichen Kreisverkehren.<sup>16</sup> Im Zuge der Begehungen konnten bereits positive Beispiele aufgenommen werden:

---

<sup>16</sup> Sind die Breiten für den Einbau der differenzierten Bordhöhe nicht vorhanden (Querungsbreite kleiner als 2,50 m), sollte der gesamte Bereich mit einem 3 cm-Bord versehen werden. Siehe Leitfaden Barrierefreiheit 2012 des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW, Seite 19

Abbildung 4-8: Differenzierte Bordhöhe an Querungsstelle in Bottrop



Fotoquelle: Planungsbüro VIA

### 4.1.3 Oberflächen

In einigen Straßen sind die Gehwege aufgrund der Oberflächen nicht barrierefrei begehbar. So ist z.B. das Natursteinpflaster am Kirchplatz schwer mit dem Rollstuhl befahrbar. Hier sollte geprüft werden, ob das Pflaster (ggf. nach Beendigung der dortigen Baumaßnahmen) barrierefrei aufgearbeitet werden kann. Alternativ sollte rechts und links vom Pflasterbelag ein Bereich von Außengastronomie und Geschäftsauslagen freigehalten werden, der barrierefrei von Fußgängern genutzt werden kann. Grundsätzlich wird in Bereichen mit Natursteinpflaster ein ebener Streifen als deutlich besser befahrbar bewertet.

Für mobilitätseingeschränkte Personen, die einen Rollator als Gehhilfe nutzen, sind Neigungswechsel in der Oberfläche nur sehr beschwerlich zu bewältigen. Zukünftig sollten Grundstücksein- und -ausfahrten barrierefrei gestaltet werden, indem die Nebenanlage durchgängig auf einem Niveau fortgeführt wird und die Ein- bzw. Ausfahrten nur über einen Kantstein abgesenkt werden.

Abbildung 4-9: Ausgestaltung der Grundstücks-Ein- und Ausfahrten



Quelle: Planungsbüro VIA

Instandhaltungsmängel stellen an einigen Stellen im Untersuchungsgebiet zusätzliche Barrieren dar. So sind insbesondere ältere gepflasterte Wege teilweise uneben, manchmal ist auch der Abfluss von Oberflächenwasser nicht mehr gewährleistet. Auch werden die Gehwegbreiten eingeschränkt, z. B. durch parkende Fahrzeuge oder Baumscheiben. Die nutzbare Gehwegbreite sollte mindestens 1,80 m betragen.

Abbildung 4-10: Mindestgehwegbreiten (Beispiel Schützenstraße)



Quelle: FGSV: EFA, 2002: 16 (linkes Bild); Planungsbüro VIA (rechtes Bild)

#### 4.1.4 Baustellenmanagement

Um die Sicherheit des Fußverkehrs auch bei temporären Einschränkungen, z.B. durch Baustellen oder Großveranstaltungen, zu gewährleisten, ist die Einrichtung einer Baustellenführung notwendig. Baustellenführungen dürfen keine zusätzlichen Barrieren für mobilitätseingeschränkte Personen aufweisen.

Abbildung 4-11: Problematische Baustellenführung



Quelle: Planungsbüro VIA

Die Verwaltung sollte bei eigenen Bauvorhaben darauf achten, dass entsprechende Wege eingerichtet, ausreichend dimensioniert und für die Dauer des Vorhabens nutzbar gehalten werden. Auch private Bauherren, Veranstalter oder auch andere Baulastträger sollten dazu verpflichtet werden. Eine Überprüfung bzw. Überwachung durch die Verwaltung muss regelmäßig erfolgen.

Als Grundlage für eine anforderungsgerechte Führung kann die AGFS-Broschüre zur „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“ genutzt werden. Diese sollte auch an die entsprechenden Vorhabenträger weitergegeben werden.

Abbildung 4-12: Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen



Quelle: AGFS

#### 4.1.5 Fußgängerfreundliche LSA

Bei den Begehungen wurde festgestellt, dass bei einigen Lichtsignalanlagen Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Fußgängerfreundlichkeit besteht. So können auf der Osterfelder Straße die Grünphasen für Fußgänger an den Lichtsignalanlagen nur mit dem Taster angefordert werden und sind nicht in jedem Ampelumlauf enthalten („sog. Bettelampel“). Folgende Wünsche an eine fußgängerfreundliche Ampelanlage wurden während der Begehungen gestellt:

- An den Lichtsignalanlagen soll es eine Grünzeit für Fußgänger mit jedem Ampelumlauf geben.
- Die Grünzeit soll so bemessen sein, dass auch mobilitätseingeschränkte Menschen in einem Zug, d.h. ohne Warten auf der Mittelinsel, die Straße überqueren können.

Grundsätzlich müssen Mittelinseln ausreichend dimensioniert sein (mind. 2,50 m x 4,00 m), damit auch Rollstuhlfahrende und Sonderfahräder (z.B. Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger, etc.) sicher darauf Platz finden.

*Abbildung 4-13: Deutlich zu gering bemessene Mittelinsel*



Quelle: Planungsbüro VIA

In Singapur können seit 2011 Ampeln mit dem „Green Man Plus“ ausgestattet werden. Wer über 60 Jahre alt oder körperlich behindert ist, kann mit Hilfe einer Chipkarte die Grünphase für Fußgänger verlän-

gern. In einem Pilotprojekt in Ebersberg (Bayern) wurde eine Lichtsignalanlage installiert, an der Senioren und Mobilitätseingeschränkte für das Überqueren der Straße nun 16 Sekunden anfordern können.<sup>17</sup>

Abbildung 4-14: Fußgängerampel in Singapur



Fußgängerampel mit dem "Green Man Plus" in Singapur.

Fotoquelle: Zubaidah Jalil<sup>18</sup>

Folgende Empfehlungen für fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen werden gegeben:

- Es sollte geprüft werden, ob eine konfliktfreie Phase für Fußgängergrün eingerichtet werden kann oder Fußgänger zumindest einen Vorlauf erhalten können (Vermeidung des „feindlichen Fußgängergrüns“).
- Die Grünphasen für Fußgänger sollten möglichst komfortabel bemessen sein. „Bettelampeln“ sollten entfernt werden.
- Mittelinseln müssen ausreichend groß dimensioniert werden (mindestens 2,50 m x 4,00 m): Größerer Platzbedarf für Mobilitätseingeschränkte (Kinderwagen, Rollstuhl) und Radfahrende/Sonderfahrzeuge wie Lastenräder, etc.
- 2-Sinne-Prinzip: Querungsstellen an Lichtsignalanlagen sollen mit taktilen und akustischen Leitsystemen ausgestattet sein.

---

<sup>17</sup> Süddeutsche Zeitung: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/ebersberg/pilotprojekt-in-ebersberg-laenger-gruen-1.4140497>; abgerufen am: 13.02.2020

<sup>18</sup> [https://www.t-online.de/nachrichten/panorama/id\\_86427190/ampeln-mit-sonderschaltung-singapur-gibt-aelteren-mehr-zeit-fuers-ueberqueren-der-strasse.html](https://www.t-online.de/nachrichten/panorama/id_86427190/ampeln-mit-sonderschaltung-singapur-gibt-aelteren-mehr-zeit-fuers-ueberqueren-der-strasse.html); abgerufen am 13.02.2020

#### 4.1.6 Querungen im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Berliner Platz)

Wikipedia erläutert den Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich folgendermaßen:

*Ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ist in Deutschland – in Anlehnung an die Festlegungen der Tempo-30-Zone – laut § 45 Abs. 1d der StVO eine Tempozone mit einer Höchstgeschwindigkeit von weniger als 30 km/h. Er wird in „zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion“ empfohlen und findet überwiegend als Tempo-20-Zone Anwendung. Durch die straßenverkehrsrechtliche Zugehörigkeit zur Tempo-30-Zone gelten deren rechtliche Rahmenbedingungen und Richtlinien sowie Gestaltungsmöglichkeiten. Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich wurde zum 1. Januar 1990 mit der Veröffentlichung der „Zehnten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung“ eingeführt (BGBl. 1989 I S. 1976).*

*Als Bindeglied zwischen Tempo-30-Zone und Verkehrsberuhigtem Bereich ist der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich insbesondere dazu geeignet, zum Teil denkmalgeschützte Innenstadtbereiche hinsichtlich des Verkehrs flächig zu beruhigen. Durch die geringen Geschwindigkeiten verbessert sich die Verkehrssicherheit für Fußgänger, zumal sich meist zugleich eine Minderung des Durchgangsverkehrs ergibt. Dies ist besonders in den oftmals schmalen Straßen von Innenstädten relevant, sowie wenn gastronomische Aufstellflächen vorhanden sind. Speziell bei historischem Straßenpflaster kann von einer Lärmentlastung der Anwohner ausgegangen werden. Im Allgemeinen erhöht sich die Aufenthaltsqualität der Verkehrsflächen für Fußgänger in dem Maße, in dem sich die Fahrgeschwindigkeit verringert.<sup>19</sup>*

Im Bereich des Berliner Platzes ist der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich flächenhaft angeordnet. Diese Anordnung ist in Deutschland eine der weitreichendsten Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung. Geparkt werden darf nur auf markierten und beschilderten Flächen. Dieser Bereich ist teilweise wie eine Mischfläche gestaltet, hat jedoch abgegrenzte Gehwege gegenüber der Straße. Auf der Straße hat zwar

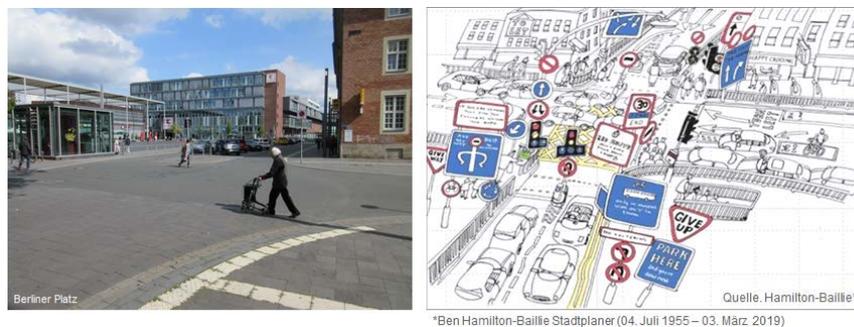
---

<sup>19</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsberuhigter\\_Gesch%C3%A4ftsbereich](https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsberuhigter_Gesch%C3%A4ftsbereich), abgerufen am 7.1.2020

der Autoverkehr Vorrang, aber im gesamten verkehrsberuhigten Geschäftsbereich ist damit zu rechnen, dass Passanten, ohne besonders auf den Verkehr zu achten, von einer Straßenseite auf die andere wechseln. Autofahrer nehmen daher Rücksicht auf den querenden Fußverkehr. Der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich ist ein Beitrag zum Abbau der Regelungsdichte im Straßenverkehr, die so oft beklagt wird.

Am Berliner Platz fehlt den Teilnehmenden der Begehungen eine sichere Führung im Bereich von Querungen.

Abbildung 4-15: Straßenraumgestaltung Berliner Platz



In allen Begehungen wurde intensiv über die Situation am Berliner Platz diskutiert, auch erneut in der Abschlussveranstaltung. Deutlich wurde, dass die Kommunikation zu den Verkehrsregeln im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich intensiviert werden muss. Viele Teilnehmende fanden es sinnvoll, den „Schilderwald“ abzubauen und auf mehr gegenseitige Rücksicht und Aufmerksamkeit zu setzen. Auch wurde mit Interesse das Ergebnis der Unfallanalyse aufgenommen, das hier in 5,5 Jahren nur zwei Unfälle polizeilich registriert wurden (ein weiterer noch etwas westlicher auf der Poststraße). Auch wurde festgestellt, dass an Fußgängerüberwegen und Lichtsignalanlagen auch keine absolute Sicherheit garantiert sei und dass diese Querungshilfen die Möglichkeiten zu queren, räumlich auch stark einschränken. Auf der anderen Seite ist nicht von der Hand zu weisen, dass gerade Senioren, vor allem aber auch sehbehinderte Personen mit dieser „offenen“ Regelung vielfach ein Problem haben.

So sollte geprüft werden, ob definierte Querungsstellen, wie z.B. an der östlichen Seite des Berliner Platzes sichtbar gemacht werden können, z.B. durch eine zusätzliche Markierung von Fußgänger- und/oder Radfahrer-Piktogrammen. Auch sollte das taktile Leitsystem hier ergänzt werden.

Abbildung 4-16: Querungsstelle im Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich am Berliner Platz in Bottrop



Quelle: Planungsbüro VIA

#### 4.1.7 Fußgängerachsen

Die Schützenstraße ist im Rahmen der Schülerbegehungen als wichtige Fußgängerachse in die Innenstadt thematisiert worden. Die deutlich zu geringen Breiten der Nebenanlage könnten durch eine Überprüfung der notwendigen Flächen für den Kfz-Verkehr optimiert werden, auch im Hinblick auf größere Fußgängergruppen. Es wurde diskutiert, dass das Parkhaus an der Schützenstraße nur noch südöstlich anfahrbar sein könnte und die Durchfahrt am Pferdemarkt möglicherweise unterbrochen werden könnte. Aus Sicht des Gutachters sollte auf jeden Fall geprüft werden, ob die Kfz-Stellplätze im Straßenraum entfallen können, zumal ausreichend Parkraum in der Parkieranlage vorhanden ist.

Abbildung 4-17: Querungsstelle Schützenstraße / Pferdemarkt



Quelle: Planungsbüro VIA

Sollte die Durchfahrt weiterhin möglich sein, so empfehlen wir, die Querungsstelle zum Pferdemarkt umzugestalten. Es sollte geprüft werden, ob der Knotenpunktbereich auf das Niveau der Nebenanlagen angehoben werden kann und Fußgänger so Vorrang bekommen oder zumindest gleichberechtigt werden.

## 4.2 Maßnahmenprogramm für infrastrukturelle Maßnahmen

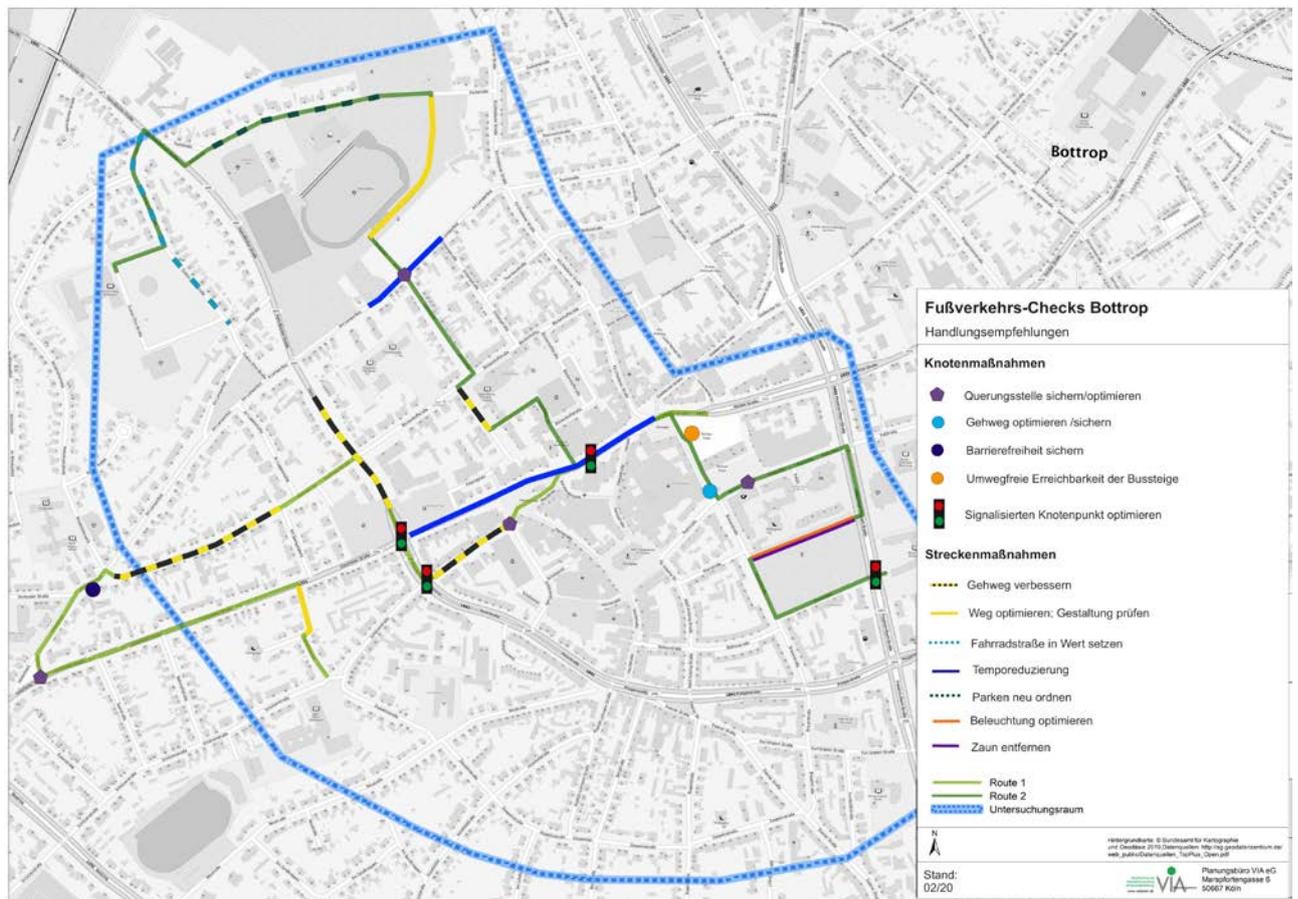
Die durch die Begehungen entwickelten Maßnahmenempfehlungen wurden in einem Maßnahmenkataster zusammengestellt. Auf jedem Katasterblatt wird die Maßnahmenempfehlung in Foto und Karte sowie Text dokumentiert.

Die Angaben zu Kosten und Umsetzungshorizonten basieren auf Einschätzungen der Gutachter. Die Kostenangaben können nur grobe Schätzwerte darstellen und sollen lediglich einen Hinweis auf das zu erwartende Investitionsvolumen geben. Nicht in allen Fällen konnten die Kosten geschätzt werden, da die empfohlene Maßnahme einer weitergehenden Prüfung unterzogen werden muss.

Das Maßnahmenprogramm ist als weitere Arbeitsgrundlage für die Verwaltung gedacht und ist im Anhang des Berichts enthalten.

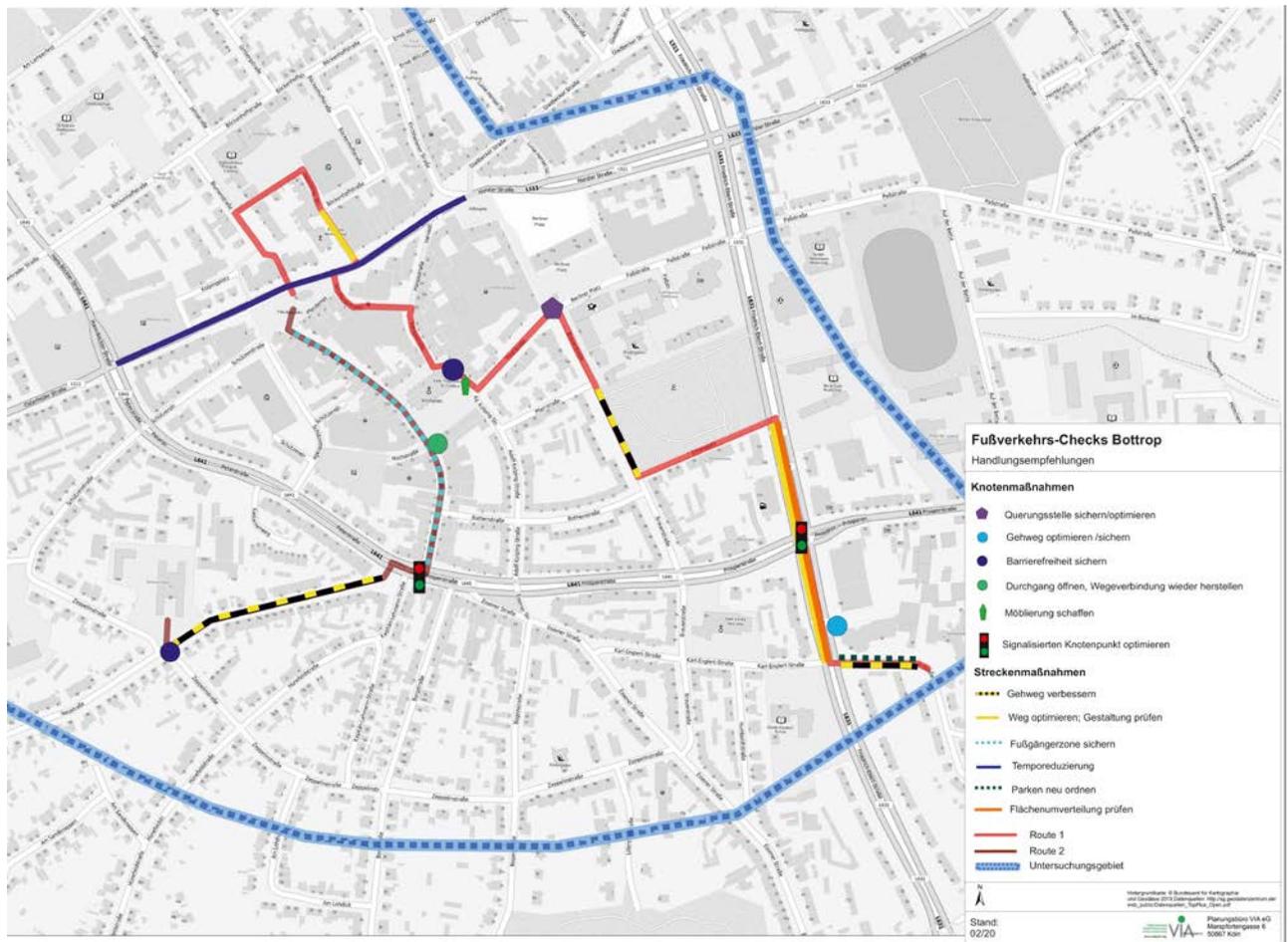


Abbildung 4-19 Maßnahmenkarte der Route 1



Quelle: Planungsbüro VIA

Abbildung 4-20 Maßnahmenkarte der Route 2



Quelle: Planungsbüro VIA

Für die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse in den Abschluss-Workshops sind die Maßnahmenkarten in Poster integriert worden, die die Problemlage und die Maßnahmenempfehlungen zusätzlich noch einmal textlich kurz erläutern und mit Fotos illustrieren. Die Poster sind dem Bericht als Anhang beigegeben.

### 4.3 Maßnahmen zu Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Zusätzlich zu den empfohlenen infrastrukturellen Maßnahmen sollen in diesem Kapitel Empfehlungen zu Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit gegeben werden. Vor allem in der ersten Begehung war die Schulwegsicherheit ein Thema. Die empfohlenen Maßnahmen sollten mit den Schulen und Elternbeiräten diskutiert werden und ggf. in ein kommunales Gesamtkonzept zum schulischen Mobilitätsmanagement einfließen.

#### 4.3.1 Thema: Schulwegesicherung

##### Elternhaltestellen

Bottrop hat bereits Halteplätze definiert, an denen Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, aussteigen können, ohne sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden. Diese Haltestellen sind Kurzzeit-Haltestellen, Kfz-Parken ist hier nicht erlaubt. Sie befinden sich meist in einer Entfernung von ca. 250 m zur Schule, damit die Kinder Gelegenheit bekommen, ein Teil des Schulweges auch eigenständig unterwegs zu sein.

Abbildung 4-21: Kennzeichnung von Elternhaltestellen in Bottrop



Quelle: Planungsbüro VIA

Die Einrichtung von Elternhaltestellen wird derzeit von Seiten des Heinrich-Heine-Gymnasiums gewünscht. Die Verwaltung bietet der Schule nachdrücklich Unterstützung bei der Einrichtung von Elternhaltestellen an, damit der Hol- und Bringeverkehr reduziert werden kann. Erprobte Bausteine zur Strategie und Kommunikation liegen vor. Die Stadtverwaltung ist jedoch darauf angewiesen, durch die Schulleitung, die Elternpflegschaft und ggf. auch die Schülervvertretung unterstützt zu werden. Das Konzept kann nur unter Beteiligung aller Akteure nachhaltig umgesetzt werden und Akzeptanz finden.

#### Fahrradstraße

Die Gustav-Ohm-Straße ist eine Fahrradstraße, hier wird jedoch viel Hol- und Bringeverkehr mit dem Pkw abgewickelt. Es wird von den Teilnehmenden berichtet, dass Radfahrer zu den Schulanfangs- und -endzeiten von Autos zur Seite gedrängt werden.

Die Akzeptanz der Fahrradstraße muss verbessert werden. Die Markierung von Fahrradstraßen sollte sichtbarer gestaltet werden. So ist insbesondere die blaue Markierung deutlich gegenüber dem dunkeln Straßenbelag hervorzuheben. Die folgende Musterlösung bildet die Empfehlungen für die Sichtbarmachung von Fahrradstraßen ab.

*Abbildung 4-22: Fahrradstraße sichtbarer gestalten*



Quelle: Planungsbüro VIA

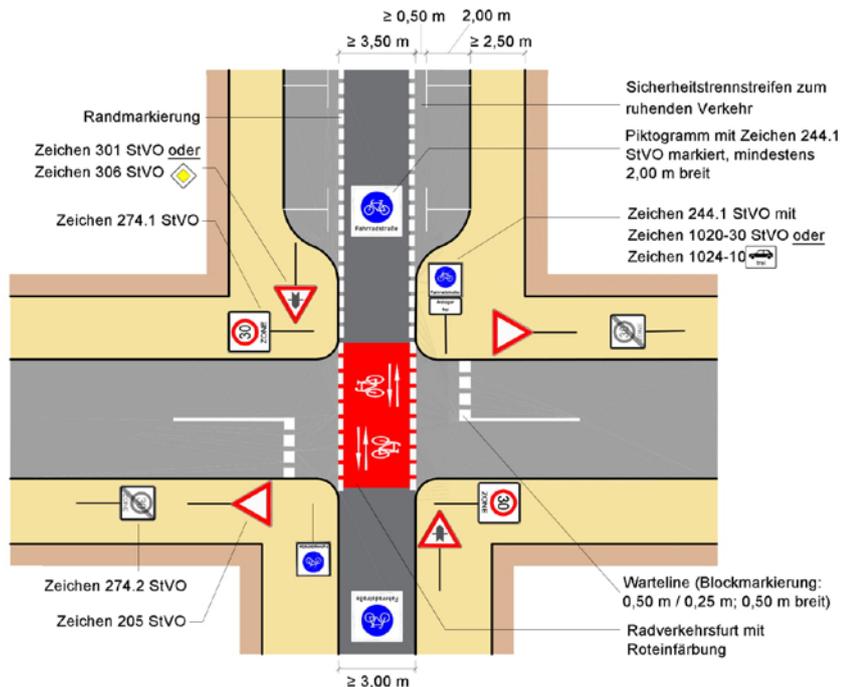
Abbildung 4-23: Markierung einer Fahrradstraße

Musterlösung

Raddirektverbindungen auf Nebenstraßen

**Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen**

**Bevorrechtigung durch Beschilderung - innerorts**



**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

**Anwendungsbereiche:**

- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radverbindung

**Hinweise:**

- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M1 zu entnehmen
- Mindestbreite wenn PKW nicht zugelassen:  $\geq 3,00$  m
- Mindestbreite wenn PKW zugelassen:  $\geq 3,50$  m
- Bei Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen kann in städtebaulich sensiblen Gebieten auf die Einfärbung verzichtet werden

	Planungsbüro VIA eG Marspfortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: N 1 Stand: Februar 2020	
---	---	---	--

Quelle: Planungsbüro VIA

Auch bei der Einrichtung von Fahrradstraßen müssen die infrastrukturellen Maßnahmen kontinuierlich durch kommunikative Maßnahmen flankiert und ergänzt werden. Insbesondere zu Schulbeginn nach den Sommerferien sollten kommunikative Maßnahmen sowie Kontrolle und Überwachung erfolgen. Hierzu hat die Stadt Bottrop bereits eine gute Handreichung erarbeitet.

Abbildung 4-24: Flyer zu Fahrradstraßen der Stadt Bottrop

**Lage**

Die erste Fahrradstraße im Bezirk Bottrop-Mitte führt über die Gustav-Ohm-Straße.



**bottrop.**  
Stadtplanungsamt

Abteilung Verkehrsplanung  
Luise-Kiesel-Straße 1 · 48236 Bottrop  
Telefon 0 20 41 - 70 37 29



**Was ist eine Fahrradstraße?**

Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird die Fahrbahn vorrangig dem Radverkehr zur Verfügung gestellt. Die gesamte Fahrbahn hat dann die Funktion eines „Radwegs“. Der Radverkehr hat dort Vorrang. Das Nebeneinanderfahren mit dem Rad ist ausdrücklich erlaubt. An Kreuzungen und Einmündungen gelten die örtlichen Vorfahrtsregeln uneingeschränkt. Eine Fahrradstraße ist durch folgendes Verkehrszeichen ausgedeutet:



Zeichen 244.1 | Beginn Fahrradstraße



Zeichen 244.2 | Ende Fahrradstraße

Quelle: Stadt Bottrop

**Zusatzzeichen**

Kraftfahrzeuge, wie zum Beispiel Autos, Lkws, Motorräder, Motorroller und Mofas dürfen die Fahrradstraße nur dann benutzen, wenn die Straße mit diesem Schild zusätzlich beschildert ist:



Für alle Verkehrsteilnehmer gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Der Kraftfahrzeugverkehr muss daher, wenn nötig die Geschwindigkeit weiter verringern.

Das zweite Zusatzschild für Fahrradstraßen ist ein Hinweisschild für die Radfahrer. Es weist darauf hin, dass aus entgegengesetzter Richtung Kraftfahrzeugverkehr zugelassen ist. In eine Fahrradstraße, die mit diesem Zusatzschild gekennzeichnet ist, darf kein Kraftfahrzeug einfahren. Die Fahrradstraße ist somit für den Kraftfahrzeugverkehr eine Einbahnstraße. Radfahrer dürfen jedoch aus beiden Richtungen passieren.



**Das ändert sich:**

- Der Radverkehr hat Vorrang auf der Fahrbahn.
- Radfahrer dürfen ausdrücklich nebeneinander fahren, auch in Gruppen, wie zum Beispiel Kinder auf dem Weg zur Schule.
- Der Radverkehr bestimmt das Geschwindigkeitsniveau. Der Kraftfahrzeugverkehr muss besondere Rücksicht nehmen und gegebenenfalls seine Geschwindigkeit anpassen.

**Das bleibt gleich:**

- Kraftfahrzeuge dürfen die Straße weiterhin befahren, wenn das Zusatzzeichen vorhanden ist.
- Alle Parkplätze bleiben erhalten.
- Die Regeln für die Vorfahrt gelten wie bisher: Sofern nicht anders beschildert, gilt „Rechts vor Links“, für Kraftfahrzeuge und Radfahrer.
- Gehwege sind weiterhin den Fußgängern vorbehalten.

Viele Kommunen setzen aber nicht nur auf Printmedien, sondern entwickeln zusätzlich andere Formen der Kommunikation. So hat die Stadt Konstanz Banner entwickelt, die am Anfang der Fahrradstraße auf die Regelungen großflächig aufmerksam machen.

Abbildung 4-25: Achtung Fahrradstraße: Banner in Konstanz



Quelle: Planungsbüro VIA

Solche Banner können in den Seitenräumen platziert werden oder auch über den Straßenraum gehängt werden. Möglich ist auch das Aufhängen von Fahnen an Lichtmasten, wie sie z.B. für die Stadtbus-Werbung in der Stadt Euskirchen verwendet wurden.

In der Stadt Düsseldorf werden Piktogramme und kurze Texte mit temporär haftender Sprühfarbe auf die Fahrbahnoberfläche aufgebracht. Auch mit Lichtinstallationen könnte kreativ auf verschiedene Verkehrsthemen aufmerksam gemacht werden. Hier sollten verschiedene öffentlichkeitswirksame Konzepte ausprobiert und evaluiert werden.

## 5 Empfehlungen zur Umsetzung

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden 35 Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr in der Innenstadt von Bottrop erarbeitet. Diese Maßnahmenempfehlungen müssen von der Stadtverwaltung Bottrop geprüft und 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.

Einem kurzfristigen Realisierungshorizont von bis zu drei Jahren sind in Bottrop recht viele Maßnahmen zugeordnet worden, so z.B. Entfernung von Barrieren (Sperrpfosten), Entfernung des Sichthindernisses an der Friedrich-Ebert-Straße, Verbesserungen an der Beleuchtung im Park am Ehrenplatz, Umsortierung und Markierung der Parkstände in der Brauerstraße und der Karl-Englert-Straße. Auch sollte kurzfristig als Beitrag zur Schulwegsicherung geprüft werden, ob die Fahrradstraße am Heinrich-Heine-Gymnasium optimiert und Elternhaltestellen eingerichtet werden können. An dieser Stelle soll noch einmal darauf hingewiesen werden, dass die Bausteine für ein schulisches Mobilitätsmanagement in Bottrop vorhanden und erprobt sind, hier kommt es vor allem auf die Unterstützung der schulischen Akteure an, um eine breite Akzeptanz zu erreichen. Schließlich kann als Sofortmaßnahme auch eine Autofreiheit von Poststraße und Adolf-Kolping-Straße an Markttagen umgesetzt werden.

Unter Maßnahmen, die nach Einschätzung der Gutachter einen mittelfristigen Umsetzungshorizont aufweisen, werden vor allem Maßnahmen eingeordnet, die eine Lichtsignalanlagen-Umprogrammierung, einen Umbau oder eine weitergehende Prüfung erfordern. Hier wären die Maßnahmenempfehlungen für eine fußgängerfreundliche Umprogrammierung der Lichtsignalanlagen an der Friedrich-Ebert-Straße, der Hans-Böckler-Straße, der Osterfelder Straße und der Prosperstraße zu nennen sowie die Anhebung des Knotenpunktes und eine Erweiterung der Nebenanlagen bzw. Änderung der Verkehrsführung in der Zeppelinstraße, eine Überarbeitung des Pflasters in der Fußgängerzone sowie eine weitere Ausstattung der Fußgängerzone mit Sitzmobiliar.

Aufgrund der Unfallanalyse erscheint es aus Gutachtersicht auch wichtig, die Sicherheit von Fußgängern auf dem ZOB zu erhöhen. Hier

müssten die Unfallhergänge im Detail untersucht und die Möglichkeiten, die Haltepositionen der Busse zu verändern, überprüft werden.

Ein langfristiger Umsetzungshorizont von ab sieben Jahren wurde Maßnahmen zugeordnet, die entweder einer Detailplanung bedürfen oder im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen zu prüfen sind. In diese Kategorie fällt nach Ansicht der Gutachter der Umbau des Knotenpunktes Osterfelder Straße /Heidenheck oder eine Flächenumverteilung auf der Hans-Böckler-Straße und der Friedrich-Ebert-Straße. Auch die Nutzung von Osterfelder Straße / Horster Straße als Umweltverbundachse gehört in diese Kategorie. Diese Projekte erfordern einen längeren planerischen Vorlauf, eine intensive politische Diskussion und Abstimmung sowie die Akquirierung von Fördermitteln.

**Kommunikationsmaßnahmen**

Über die infrastrukturellen Maßnahmen hinaus wurden Empfehlungen auch zu Projekten der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit gegeben. Wir empfehlen der Stadtverwaltung Bottrop vor allem, das schulische Mobilitätsmanagement in- und extern über die verschiedensten Kanäle zu kommunizieren. Auch ein konfliktfreies Zusammenspiel von Fußgängern und Radfahrern in der Fußgängerzone erfordert immer wieder Aufmerksamkeit, hier könnte die Zufriedenheit mit der bestehenden Regelung über alle Nutzergruppen empirisch erhoben werden. Auch die Rechte und Pflichten aller Verkehrsteilnehmer in den Verkehrsberuhigten Bereichen am Berliner Platz und in der Kirchhellener Straße sollten intensiver kommuniziert werden. Schließlich sind die Baustelleneinrichtungen am Berliner Platz in Zusammenarbeit mit dem Investor zu optimieren, vor allem weil hier absehbar ist, dass sie nicht kurzfristig entfernt werden.

**Personalressourcen**

Grundsätzlich empfehlen wir der Stadt Bottrop, eine Aufstockung der Personalressourcen im Bereich Nahmobilität zu prüfen. Wünschenswert wäre ein/e Nahmobilitätsbeauftragte/r, der/die für die verschiedenen Fachämter als zentrale und koordinierende Ansprechperson fungiert. Diese Person könnte darüber hinaus auch die Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW in Hinblick auf die Nahmobilität verstetigen.

**Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW**

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein Netzwerk, das seine Mitgliedskommunen bei der Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhalten in ihren Gebietskörperschaften unterstützt, so dass eine Mobilitäts- und folglich Verkehrswende erfolgen kann. Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Kommunalverwaltung zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die

Kommunalpolitik bzw. der Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche ist dazu notwendig.

Die zielführende Strategie hierzu ist das kommunale Mobilitätsmanagement. Das kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, für die Verkehrserzeuger und Verkehrsteilnehmer nachhaltige Mobilitätsangebote sowie verkehrssparende Raumstrukturen zu schaffen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess, in der Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit, des Bürgerdialogs und des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie zusammengeführt (kommunales Mobilitätskonzept) und realisiert werden.

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

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

Die Stadt Bottrop ist seit Ende 2016 Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW und unterstützt den Netzwerkgedanken in organisatorischer und inhaltlicher Hinsicht. Speziell in Bezug auf die Verstetigung der Fußverkehrsförderung erhält sie bzw. die dafür zuständigen Ämter nach Bedarf Unterstützung durch die zuständige Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Diese Unterstützung kann sich z.B. in Form von Hilfestellung bei Förderanträgen, inhaltlichem Input zu spezifischen Fragestellungen zur Fußverkehrsförderung oder der Begleitung/Durchführung eines Vortrags o.ä. im Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr ausdrücken und erfolgt auf Anfrage.

## 6 Fazit

Die Stadt Bottrop hat sich selbst als „Einsteigerkommune“ charakterisiert. Vor Ort zeigt sich, dass bereits viele Ansätze zur Förderung der Nahmobilität vorhanden sind, dies vor allem sichtbar in den Maßnahmen zur Fahrradförderung und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität von Fußgängern im Straßenraum. Hier ist bereits sehr viel Positives erreicht worden.

Während jedoch Fahrradinfrastruktur vergleichsweise unaufwändig durch Markierungen auf umverteilten Kfz-Flächen geschaffen werden kann, sind Verbesserungen für den Fußverkehr in den Nebenanlagen häufig nur durch Umbau zu erreichen, der nur deutlich zeit- und kostenaufwändiger realisiert werden kann.

So bleibt häufig kurzfristig nur zu prüfen, ob Fahrradverkehr als Fahrverkehr zunehmend auch auf die Fahrbahn verlagert werden kann und/oder der ruhende Kfz-Verkehr ebenfalls auf die Fahrbahn oder in Parkieranlagen bzw. auf private Flächen verdrängt werden kann, um Fußgängern möglichst die gesamte Nebenanlage zur Nutzung zur Verfügung stellen zu können. In den Quartieren sollten zudem zentrale Fußwegeachsen definiert werden, die für den Fußverkehr eine besonders hohe Bedeutung haben, und diese sollten prioritär attraktiver und sicherer gestaltet werden.

Ein wichtiges Handlungsfeld in Bottrop ist die fußgängerfreundliche Gestaltung von Lichtsignalanlagen. Die Grünzeiten für Fußgänger stehen dabei häufig in Konkurrenz zu den der anderen Verkehrsträger. Auch die Busvorrangschaltung wurde als konfliktträchtig genannt. Ein Ergebnis der Fußverkehrs-Checks sollte sein, dass aber auch die Anforderungen des Fußverkehrs – und hier speziell auch der Senioren und Mobilitätseingeschränkten – berücksichtigt und abgewogen werden müssen. Dies betrifft vor allem die Querungsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen.

Aber nicht nur die Lichtsignalanlagensteuerung, auch die Dimensionierung von Mittelinseln muss auf diesen Hauptverkehrsstraßen überprüft werden. Lichtsignalanlagen, die aus welchen Gründen auch immer, nur in zwei Zügen gequert werden können, müssen ausreichende Flächen an den Mittelinseln aufweisen.

Insgesamt sollten die Hauptverkehrsstraßen in ihrer Dimensionierung überprüft werden. Die teilweise sehr aufgeweiteten Straßenräume an den Knotenpunkten haben ihre Ursache in den benötigten Aufstellflächen vor den Lichtsignalanlagen. Aufgrund der Größe der Stadt und

der Kfz-Verkehrsbelastung sollte an den Knotenpunkten vermehrt der Einsatz von Kreisverkehrsplätzen geprüft werden. Da in NRW innerorts Kreisverkehre immer mit Fußgängerüberwegen ausgerüstet sein sollen, wäre dies – neben vielen anderen Vorteilen – auch ein Beitrag zur Fußverkehrsförderung.

Im Zuge der Klimadiskussion und der angestrebten Verkehrswende sollten auch weitergehende Anregungen aus der Bürgerschaft geprüft werden. So kam der Hinweis, dass die Osterfelder Straße / Horster Straße, die im Fußverkehr als Barriere empfunden wird, für den Pkw-Verkehr ganz gesperrt oder zumindest die Durchfahrt unterbrochen werden sollte. Dies werde bereits im Zuge von Stadtfesten praktiziert und könne auch im Alltag beibehalten werden. An solch weitreichenden Vorschlägen zeigt sich, dass das Konzept der autogerechten Stadt an Akzeptanz verliert und Nahmobilität, Lebensqualität und Kommunikation in den Fokus rücken.

## 7 Quellen

- Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW): Hol- und Bringzonen im Schulumfeld. AGFK-Faktenblatt 03. 2018
- Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.: Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Krefeld 2018
- Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen: Nahmobilitäts-Checks. Wiesbaden 2018
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement. Köln, 2018
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Köln, 2001 in EFA. Köln, 2002
- Kohaupt, B., Kohaupt, J.: Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen. Freiraum nach DIN 18040 und weiteren Regelwerken. Frankfurt, 2015
- Land Baden-Württemberg: Fußverkehr – sozial und sicher. Stuttgart 2017
- Land Baden-Württemberg: Fußgängerchecks in Baden-Württemberg. Stuttgart, 2016, wurde in wesentlichen Teilen übernommen von Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks. Köln 2018
- Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Fußverkehrsstrategie für Berlin – Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte. Berlin, 2011
- Land Hessen: Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden, 2017
- Land Nordrhein-Westfalen: Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Düsseldorf 2012
- Umweltbundesamt: Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau 2018
- Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Köln 2018