



Endbericht

Fußverkehrs-Checks NRW 2025

Gemeinde Ostbevern

Impressum

Auftraggeber

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Geschäftsstelle

Glockengasse 37-39

50667 Köln

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle

Westfalen-Lippe:

Sybille Ellermann

Telefon: 0160 618 5776

E-Mail: s.ellermann@nwl-info.de

Im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und
Verkehr Nordrhein-Westfalen.

Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Niklas Rischbieter

Bildnachweise im Bericht

Planersocietät (wenn nicht anders vermerkt)

Inhaltsverzeichnis

	Abbildungsverzeichnis	3
	Tabellenverzeichnis	3
	Abkürzungsverzeichnis	4
1	Einleitung	5
2	Analyse	7
3	Handlungsfelder	11
	3.1 Barrierefreiheit (A)	12
	3.2 Querungen (B)	21
	3.3 Verkehrssicherheit (C)	26
4	Verstetigung	30
	4.1 Umsetzungshorizont	30
	4.2 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	33
	4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW	34
5	Fazit	36
6	Dokumentation	38
	6.1 Auftakt-Workshop	38
	6.2 1. Begehung	45
	6.3 2. Begehung	56
	6.4 Maßnahmen-Workshop	66
7	Quellenverzeichnis	71

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Urkundenübergabe an die Gemeinde Ostbevern	5
Abbildung 2: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2025	6
Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Ostbevern	9
Abbildung 4: Barrierefreiheit	12
Abbildung 5: Unterschiedliche Überquerungsanlagen	22
Abbildung 6: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg	27
Abbildung 7: Fußverkehrsförderung	36
Abbildung 8: Ergebnisse der Stellwand zum Routen-Entwurf der 1. Begehung	40
Abbildung 9: Diskussion an der Stellwand zur 1. Route	42
Abbildung 10: Routen-Entwurf der 2. Begehung	42
Abbildung 11: Diskussion an der Stellwand zur 2. Route	44
Abbildung 12: Routenverlauf der 1. Begehung Ostbevern (ca. 2,0 km)	45
Abbildung 13: Teilnehmende diskutieren die neue Schulstraße	47
Abbildung 14: Neugestaltung der Fußgängerzone an St. Ambrosius	48
Abbildung 15: Querungssituation Bahnhofstraße/Erbdrostenstraße	50
Abbildung 16: Teilnehmende diskutieren die Kreuzungssituation Erbdrostenstraße/ Großer Kamp	51
Abbildung 17: Veranschaulichung der Probleme am Lienener Damm	52
Abbildung 18: Diskussion über den Zebrastreifen am Eichenweg	53
Abbildung 19: Markierung einer Gehwegvorstreckung im Hanfgarten	54
Abbildung 20: Routenverlauf der 2. Begehung Ostbevern (ca. 1,9 km)	56
Abbildung 21: Eine neue Perspektive am Parkplatz des Rathauses	58
Abbildung 22: Durchquerung des Straßenraums mit Seheinschränkungen	59
Abbildung 23: Durchquerung des Straßenraums mit Seheinschränkungen	60
Abbildung 24: Querungssituation Bahnhofstraße/Erbdrostenstraße	61
Abbildung 25: Ein Baum verengt den Gehweg an der Erbdrostenstraße	62
Abbildung 26: Diskussionen über den Zebrastreifen Eichenweg und die Engelstraße	63
Abbildung 27: Verkehrssituation entlang der Hauptstraße	64
Abbildung 28: Maßnahmen-Workshop im Bever-Forum	66
Abbildung 29: Prozess- und Ergebnis-Bewertung der Teilnehmenden des Workshops	70

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stärken und Schwächen im Fußverkehr in Ostbevern	10
Tabelle 2: Umsetzungshorizont der Maßnahmen	31

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
DIMR	Deutsches Institut für Menschenrechte
DIN	Deutsches Institut für Normung
FGÜ	Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
Kfz	Kraftfahrzeug
KNP	Knotenpunkt (Kreuzung)
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MUNV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
R-FGÜ	Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
StVO	Straßenverkehrsordnung
UBA	Umweltbundesamt
ZNM NRW	Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen

1 Einleitung

Gehen ist die ursprünglichste Form der Fortbewegung: Einfach, umwelt- und sozialverträglich, zudem gesund. Die fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßen und Plätzen ist eine wichtige Voraussetzung, um die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Sicherheit für alle Menschen in Städten und Gemeinden zu erhöhen. Gleichwohl wurde der Fußverkehr von der Stadt- und Verkehrsplanung in den vergangenen Jahrzehnten oft vernachlässigt und als „Sowieso-Verkehr“ angenommen.

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

So konnte sich die Gemeinde Ostbevern aus 31 Bewerbungen als eine von zwölf geförderten Kommunen durchsetzen.

Abbildung 1: Urkundenübergabe an die Gemeinde Ostbevern



Quelle: © go.Rheinland GmbH / Smilla Dankert

In Begleitung der Planersocietät hat Ostbevern den Schwerpunkt vor allem auf die Barrierefreiheit, das sichere Queren und die Verkehrssicherheit auf Schulwegen gelegt. Gemeinsam wurden in mehreren Vor-Ort-Terminen eine Bestandsanalyse sowie vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt. Vorab legte die Verwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro die Schwerpunkträume fest und bereitete den Fußverkehrs-Check vor. Am öffentlichen Auftakt-Workshop am 30. Juni 2025 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben und gemeinsam mit den Teilnehmenden mögliche Routenverläufe der Begehungen und erste Problemstellen diskutiert. Anschließend fanden am 17. September 2025 morgens und nachmittags die Begehungen statt. Die eruierten Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in einem öffentlichen Abschluss-Workshop am 10. Dezember 2025 gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert.

Abbildung 2: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2025



Quelle: Planersocietät

Ziel des Fußverkehrs-Checks in Ostbevern ist es, barrierefreie, sichere und attraktive Wegeverbindungen im Fußverkehr zu schaffen. Die Fußverkehrs-Checks sollen zugleich ein Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs bei Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit bewirken. Zudem sollten die Beteiligungen auch die Belange von Mobilitäts- und Seheingeschränkten, Kindern und Senior:innen als besonders sensible Gruppen in den Fokus rücken. Dies fand bei der Wahl der Routen und dem geladenen Teilnehmendenkreis besondere Berücksichtigung.

2 Analyse

Die Gemeinde Ostbevern zählt rund 11 500 Einwohnende und besteht neben dem Ortskern aus einem weiteren Ortsteil und Bauerschaften. Ostbevern liegt im Münsterland, nordöstlich des Oberzentrums Münster, im Norden Nordrhein-Westfalens und gehört dem Kreis Warendorf im Regierungsbezirk Münster an.

Der Kernort zeichnet sich durch eine kompakte Siedlungsstruktur aus, in der zentrale Versorgungseinrichtungen, Schulen, Kindertageseinrichtungen und weitere soziale Infrastruktur überwiegend im Ortskern und angrenzenden Wohnbereichen lokalisiert sind. Die räumliche Nähe zwischen Wohnen, Versorgung und Bildung schafft grundsätzlich günstige Rahmenbedingungen für kurze Wege und eine hohe Nutzung von umweltfreundlicher Mobilität.

Die Betrachtung des Modal Splits¹ von 2023 veranschaulicht, dass 10 % der Wege in Ostbevern zu Fuß zurückgelegt werden. Im Vergleich zu anderen Gemeinden in Deutschland der gleichen Raumtypologie (*Mittelstadt, städtischer Raum in Stadtregionen*) fällt dieser verhältnismäßig gering aus (25 %, Mittelwert)². Den Eindruck bestätigt ein Vergleich auf Landesebene (25 %; vgl. infas, DLR, IVT und infas 360 2025). Dieser Unterschied lässt sich auf den überdurchschnittlich hohen Radverkehrsanteil von 27 % (10 % in gleicher Raumtypologie) zurückführen. Besonders deutlich wird dies bei der Betrachtung des Modal Splits im Kreis Warendorf nach Entfernungsklassen. Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl nach Entfernung zeigt, dass mehr als 38 % aller Wege bei einer Distanz von unter 1 km zu Fuß zurückgelegt werden. Dieser Wert geht auf 12 % zurück bei der nächsthöheren Entfernungsklasse (1 bis < 2,5 km). Gemessen an der kurzen Distanz fällt dieser Wert verhältnismäßig gering aus. Ab dieser Kategorie dominiert der Radverkehr deutlich und ist überproportional hoch (vgl. Kreis Warendorf 2023). Anhand der Verkehrsmittelwahl lässt sich das Potential eines Modal Shifts, also einer Verlagerung vom Auto- auf den Fußverkehr, vor allem bei den Distanzen unter 2,5 km erkennen.

¹ Der Modal Split stellt den Anteil der zurückgelegten Wege nach den Hauptverkehrsmitteln dar.

² Die Erhebungen weisen methodische Unterschiede auf, die Einfluss auf die Vergleichbarkeit nehmen.

Durch die hohe Nutzungsdichte und kompakte Stadtstruktur besteht ein hohes Potential als *Stadt der kurzen Wege*. Wenngleich das Auto oder der Öffentliche Nahverkehr genutzt wird, so wird mindestens eine Etappe durch die Zu- und Abgänge zum Stellplatz oder zur Haltestelle immer zu Fuß zurückgelegt. Durch eine stärkere Fokussierung und eine Änderung der Prioritäten in der Straßenraumplanung, von außen nach innen, werden Flächenkonkurrenzen und Nutzungskonflikte im Seitenraum zwischen dem Fuß- und Radverkehr reduziert und der Fußverkehr zukünftig nachhaltig gefördert.

Das *Integrierte Mobilitätskonzept für die Gemeinde Ostbevern* setzt wichtige Rahmenbedingungen und leitet Handlungsnotwendigkeiten und Ziele für den Fußverkehr ab. So sind für den Fußverkehr folgende Schwerpunkte definiert worden, die auch beim Fußverkehrs-Check durch einen thematischen Fokus besondere Berücksichtigung gefunden haben (vgl. Gemeinde Ostbevern 2023):

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Quermöglichkeiten
- Gerechte Aufteilung der Verkehrsflächen
- Herstellung Barrierefreiheit

Des Weiteren sieht das Mobilitätskonzept eine verstärkte Förderung des Schulischen Mobilitätsmanagements vor. Mit der Erstellung von Schulplänen und der Einrichtung einer Schulstraße nach dem erfolgreichen Verkehrsversuch 2024/25 wurden wichtige Grundlagen für die schulische Mobilität geschaffen und im Fußverkehr-Check aufgegriffen.

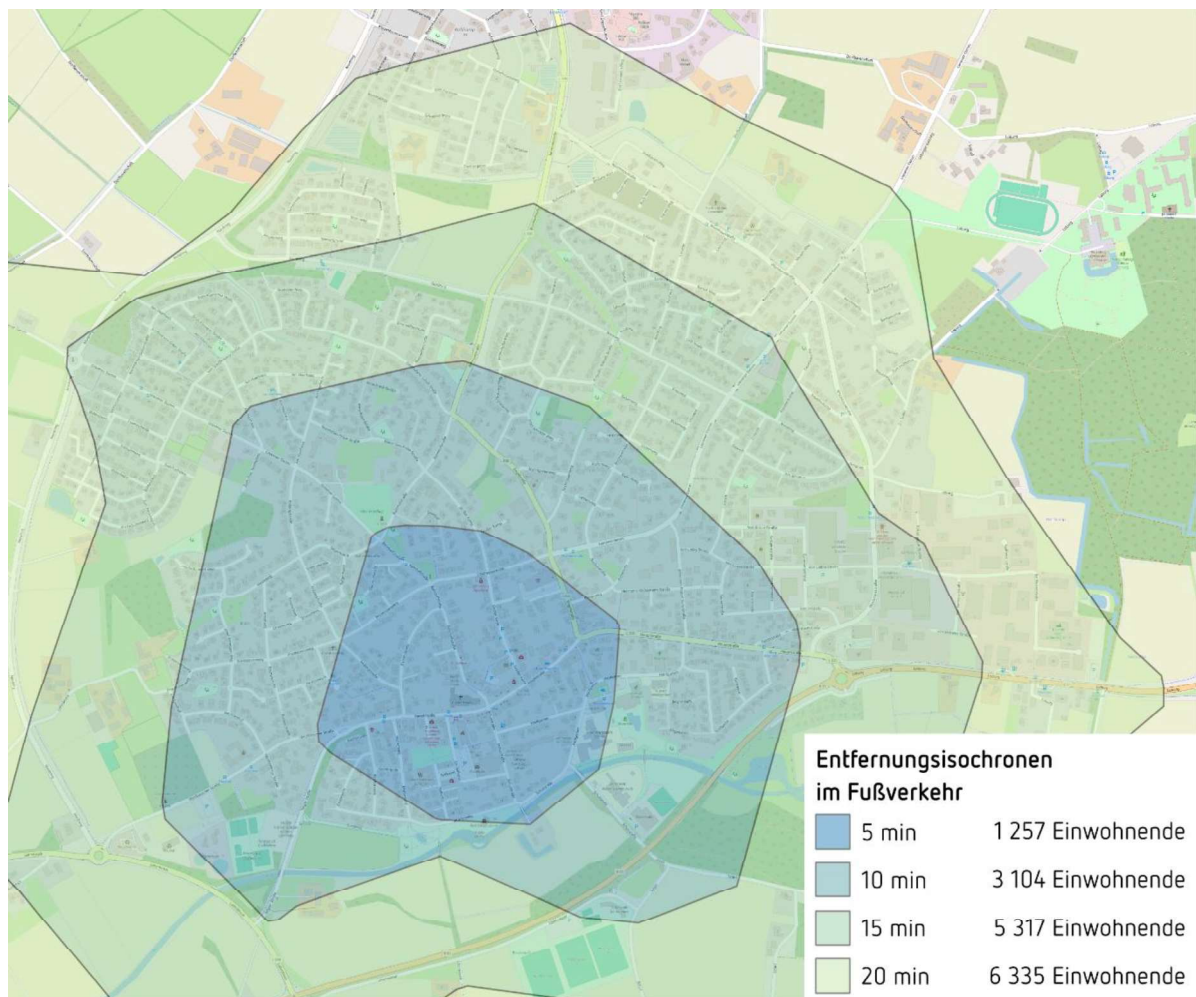
Mithilfe des Fußverkehrs-Checks soll der in der Vergangenheit nachrangig behandelte Fußverkehr nun nachhaltig gefördert werden und eine stärkere Sensibilisierung bei Bürger:innen, Verwaltung und Politik erzielt werden.

Erreichbarkeitsanalyse

Die kurzen Distanzen innerhalb Ostbeverns lassen sich durch eine Erreichbarkeitsdarstellung mittels Isochronen bestärken. Die in Abbildung 3 dargestellten Isochronen lassen gut erkennen, dass wichtige Ziele im Ortskern innerhalb von wenigen Minuten fußläufig zu erreichen sind.

Ebenfalls zeigt sich eine gute Erreichbarkeit zu Fuß vom Ortskern in die Wohngebiete. So erreichen rund 6 000 der Einwohner:innen Ostbeverns die Ortsmitte (*Neue Mitte*) fußläufig in 20 min. Eine Gehminute entspricht dabei durchschnittlich ungefähr 90 m, abhängig von der Personengruppe.

Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Ostbevern



Quelle: Service © openrouteservice.org | Map data © OpenStreetMap contributors
<https://www.openstreetmap.org/copyright>

Stärken- und Schwächen-Analyse

Trotz der grundsätzlich guten Voraussetzungen ergeben sich innerhalb des Ortskerns und den angrenzenden Wohngebieten einige Einschränkungen für den Fußverkehr. In den vergangenen Jahren sind bereits einige zentrale Plätze und Wege im Ortskern attraktiviert und barrierefrei umgebaut worden. Die *Neue Mitte* und die Hauptstraße zeigen, wie Räume mit dem Fokus auf den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität aussehen können.

Zudem ermöglicht die eingerichtete Schulstraße im direkten Schulumfeld eine sichere und selbstaktive Mobilität der Schulkinder.

Abseits der umgestalteten (Straßen-)Räume sind jedoch einige Defizite und Mängel während des Fußverkehrs-Checks identifiziert worden. So erschweren fehlende Bordsteinabsenkungen, starke Querneigungen und Oberflächenschäden an Gehwegen das Zufußgehen vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen. Des Weiteren sind die Gehwege oftmals relativ schmal und teilweise durch Hindernisse zusätzlich in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt, wodurch nicht nur die Gehgassenbreite verringert wird, sondern sich auch Gefahren für sehingeschränkte Personen ergeben, da diese die Hindernisse schlecht wahrnehmen können. Auch Konflikte mit dem Radverkehr sind aufgrund z. T. veralteter Straßenraumgestaltung zugunsten des Kfz-Verkehrs festzustellen.

Die Tabelle soll einen allgemeinen Überblick über die Stärken und Schwächen darstellen und ist nicht als allumfassend anzusehen.

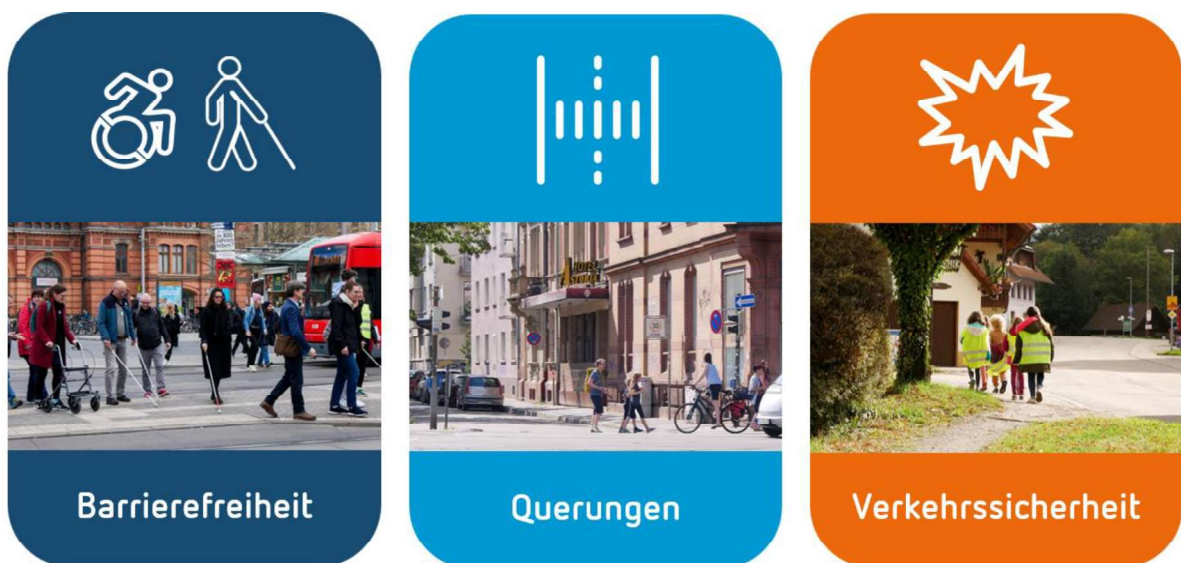
Tabelle 1: Stärken und Schwächen im Fußverkehr in Ostbevern

Stärken 	Schwächen 
• kurze Wege zwischen Ortsmitte und angrenzenden Wohngebieten • attraktive Gestaltung der <i>Neuen Mitte</i> und der Hauptstraße im Ortskern mit hoher Aufenthaltsqualität • Geschwindigkeitsreduktion im Nebennetz und im Ortskern (v. a. Tempo 20- und 30-Zonen) • grundsätzlich Querungsmöglichkeiten im Fußwegenetz • taktile Leitelemente und barrierefreie Gestaltung bei Neubau- oder Umbaumaßnahmen	• Defizite in der Barrierefreiheit im Bestand, u. a. an Querungsstellen • punktuell fehlende (sichere) Querungsanlagen • z. T. eingeschränkte Sichtbeziehungen an Querungsstellen • schmale Gehwege und Hindernisse im Gehwegbereich oder Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr

3 Handlungsfelder

Die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge sind das Ergebnis der vier partizipativen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks NRW 2025 in Ostbevern. Auf Grundlage der Diskussionen und Anregungen während der Workshops und der Begehungen sowie planerischer Rückschlüsse aus den gewonnenen Eindrücken wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge formuliert und in Handlungsfelder unterteilt. Diese Handlungsfelder konnten herausgearbeitet werden: Barrierefreiheit, Querungen und Verkehrssicherheit. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmenvorschläge stellvertretend für das gesamte Gemeindegebiet stehen und auch auf gleichartige Situationen in anderen Quartieren übertragbar sind. Zudem überschneiden sich einige Maßnahmenvorschläge in den einzelnen Handlungsfeldern und sind daher ganzheitlich zu betrachten.

Um eine übersichtliche Darstellung zu ermöglichen, werden die Maßnahmenvorschläge nach einer kurzen Einführung zum jeweiligen Themenfeld in Form von Steckbriefen bereitgestellt. Die Steckbriefe beginnen mit der jeweiligen Überschrift, die auf die Maßnahme hinweist. Anschließend erfolgt eine Kurzbeschreibung des Mangels, um die Problematik zu erläutern. Der konkrete Maßnahmenvorschlag wird durch Erläuterungen ergänzt. Abschließend werden Good-Practice Beispiele aus anderen Kommunen oder Skizzen zur Veranschaulichung der Maßnahme abgebildet und ggf. weitere Einsatzorte genannt.



Quelle: Planersocietät

3.1 Barrierefreiheit (A)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u.a. zur physischen Umwelt. Personen mit Körperbehinderung, Hör-, Seheinschränkungen oder Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit, daher sollte sich am Prinzip eines Designs für alle orientiert werden, um Barrieren abzubauen.

Im Hinblick auf den demografischen Wandel ist dies für rund 10 Prozent der Bevölkerung Grundvoraussetzung, weitere 30 Prozent der Bevölkerung sind auf eine gute Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur angewiesen (vgl. DIMR 2018).

Auch für Personen, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie Personen mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Personen mit Gepäck, ist dies komfortabler.

Abbildung 4: Barrierefreiheit



Quelle: Planersocietät nach <https://www.vdk.de>

Eine barrierearme Nutzung muss sowohl im Längsverkehr als auch im Querverkehr gegeben sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Die wichtigsten Elemente der Barrierefreiheit werden nachfolgend näher erläutert und nach Längsverkehr und Querverkehr unterschieden. Mit dem Längsverkehr ist besonders der Verkehr auf der Strecke entlang von Gehwegen gemeint, der Querverkehr bezieht sich auf Situationen im Straßenraum, bei denen die Fahrbahn gequert werden muss.

Längsverkehr: Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Gehwegbreiten und deren Zustand, sie beeinflussen die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Häufig sind Gehwege jedoch durch parkende Fahrzeuge und andere Hindernisse eingengt. Ein ungehinderter Durchgang sollte allzeit gewährleistet sein, besonders in sensiblen Bereichen wie Schulen und Senioreneinrichtungen.

Im Regelfall sollten sich zwei Zufußgehende im Seitenraum begegnen können. Eine nutzbare Mindestbreite als Bewegungsraum zweier sich begegnender Zufußgehender liegt bei mindestens 1,80 m. Zusätzlich sollte ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung (0,2 m) und zur Fahrbahn (0,5 m) eingehalten werden, woraus eine Seitenraumbreite von 2,50 m resultiert (vgl. FGSV 2006 RAS: 75). Eine Mindestbreite insofern, da die verschiedenen Zielgruppen im Fußverkehr einen unterschiedlichen Raumbedarf haben. So benötigen Rollstuhlfahrende oder Personen mit Rollator mehr Platz in Form der nutzbaren Gehwegbreite, um sich begegnen zu können. Daraus resultiert die Seitenraumbreite von 2,70 m unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit (vgl. FGSV 2011 H BVA: 40). Für gemeinsam geführte Wege von Fuß- und Radverkehr wird hingegen eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 2,50 m veranschlagt. Hinzu kommt ein Abstand von 0,2 m zur Hauswand, bei niedrigen Einfriedungen kann dieser in Ausnahmefällen entfallen. Zur Fahrbahnseite ist ein Sicherheitsabstand von 0,5 m einzurichten (vgl. FGSV 2006 RAS: 76). Bei einer hohen Fußgängerfrequenz, Bebauungsdichte oder Geschäftsnutzung empfiehlt sich eine Gehgasse (nutzbare Gehwegbreite) von über 2,50 m.

Die Qualität der Oberfläche ist entscheidend für eine sichere Fortbewegung. Besonders für mobilitätseingeschränkte Personen ist es wichtig, ebene Oberflächen mit niedrigem Reibungsverlust zu haben. Einbußen in Komfort und Sicherheit gehen neben unebenen Oberflächen auch von Witterungsbedingungen aus. Neben ausreichenden Breiten und der Oberflächenbeschaffenheit, ist auch die Querneigung ein wichtiger Faktor in der Barrierefreiheit. Neigungen sind häufig topographisch bedingt und auch im Rahmen von städtebaulichen Änderungen nur eingeschränkt beeinflussbar. Dennoch kann durch geeignete Maßnahmen häufig eine Reduzierung des Kraftaufwandes ermöglicht werden oder zumindest die Gelegenheit für Erholungsphasen.

Die **Längsneigung** von Gehwegen sollte maximal 6 % betragen. Wenn der Wert über 3 % beträgt sind zudem alle 10 m Ruheflächen mit einer Längsneigung von höchstens 3 % vorzusehen.

Zudem sollten **Querneigungen** von über 2 % vermieden werden, wenn gleichzeitig eine Längsneigung vorliegt (sonst max. 2,5 %) (FGSV 2011 H BVA: 23, DIN 18040-3). Eine notwendige Neigung zur Entwässerung kann zu diesem Zweck auch durch die Kombination von Längs- und Querneigung nachgewiesen werden.

Zusätzlich sollten Gehwege, die keine Orientierung für blinde Personen entlang von Einfriedungen zulassen, durch ein taktiler Wegeband (FGSV 2011 H BVA: 29) sowie bei gemeinsamer Führung mit dem Radverkehr durch einen Begrenzungsstreifen ausgestattet sein (FGSV 2006 RAST: 85).

Querverkehr: Die Barrierefreiheit an Querungsstellen ist entscheidend, um die Bedürfnisse von Menschen mit Geh- und Seheinschränkungen zu erfüllen. Bodenindikatoren und zusätzlich akustische Signalgeber an Lichtsignalanlagen sind besonders an gesicherten Querungen wichtig, Bodenindikatoren sollten möglichst an jeder Kreuzung bzw. Quermöglichkeit vorhanden sein. Ebene Übergänge erleichtern die Bewegung für Personen mit Gehhilfen, während Tastkanten für Sehbehinderte unverzichtbar sind (DIN 32984). Idealerweise sollten separate Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe vorgesehen werden. Wenn nicht möglich, ist eine Kompromisslösung mit einer Bordhöhe von 3 cm akzeptabel. Eine korrekte Bauausführung und Farbkontraste sind wichtig, um die Erkennbarkeit zu verbessern.

Das "Zwei-Sinne-Prinzip" sollte an Lichtsignalanlagen angewendet werden (FGSV 2011 H VBA: 23). Hierfür muss zusätzlich zum taktilen Element mindestens ein akustischer oder taktiler Signalgeber vorhanden sein. Bei Lichtsignalanlagen ist zusätzlich die Freigabezeit so zu bemessen, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (FGSV 2010: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit mit 0,5 bis 0,8 m/s vieler mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen verweisen für Berechnungen auf eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s.

A1 – Bordsteinabsenkungen und Schrägborde

Problematik

Einige Querungsstellen in Ostbevern weisen hohe oder unebene Borde auf. Diese sind häufig an Straßeneinmündungen in Wohngebieten zu finden. Besonders für Personen, die in der Bewegung eingeschränkt sind oder rollende Fortbewegungsmittel mit sich führen, können hohe Borde ein unüberwindbares Hindernis bedeuten oder ihnen zumindest das Queren erschweren. Auch starke Gehwegneigungen an Grundstückszufahrten bedeuten Komforteinbußen, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen.



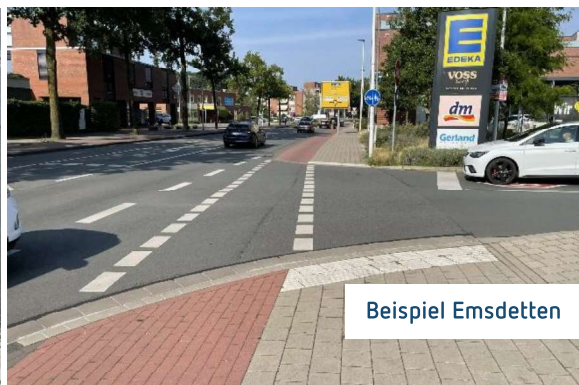
Maßnahmenempfehlung

Sämtliche Borde an Querungsbereichen sollten abgesenkt bzw. Unebenheiten ausgeglichen werden. Der Einsatz von getrennten Überquerungsstellen und taktilen Elementen ermöglicht eine leichte Überrollbarkeit, genauso wie ein Erasten des Übergangs. Eine Kompromisslösung von 3 cm Bordhöhe kann bei geringen Platzverhältnissen zum Einsatz kommen. Bei Um- oder Neubaumaßnahmen im Seitenraum sollten die Borde abgesenkt werden, weitere Absenkungen können sukzessive mit der Priorität auf Hauptfußwegeachsen angepasst werden. An Grundstückszufahrten sollten Schrägborde zugunsten der Barrierefreiheit eingebaut werden, um Querneigungen möglichst gering zu halten.

Regelwerke

DIN 32984; FGSV:2011 H BVA; FGSV 2002 EFA

Good-Practice-Beispiele: Querungsstellen mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Elementen



Einsatz

- z. B. im Bereich der KulturWerkstatt
- Maßnahmenprogramm für Absenkungen (und Schrägborde) entlang von Hauptfußwegeachsen und an sensiblen Einrichtungen
- Bei Neubau- und Umbaumaßnahmen berücksichtigen

A2 – Barrierefreie Querungsanlagen

Problematik

Es kann unterschieden werden zwischen Querungen, die einen Vorrang für den Fußverkehr einräumen (LSA, FGÜ) und zwischen solchen, an denen der Fußverkehr wartepflichtig ist (Gehwegnasen, Querungshilfen). Einige Querungsanlagen weisen Mängel in der Barrierefreiheit auf: Abgenutzte Markierungen, Oberflächenschäden, fehlende taktile Bodenindikatoren oder fehlende akustische und taktile Elemente an Lichtsignalanlagen schränken den Gehkomfort und die Sicherheit Zufußgehender ein.



Maßnahmenempfehlung

Bodenindikatoren sollten an allen Querungsanlagen zum Standard gehören. Um allen Personengruppen gerecht zu werden, ist nach Möglichkeit immer eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm Bordhöhe für sehingeschränkte Personen und eine Nullabsenkung für gehingeschränkte Personen) einzurichten. Dabei ist auf eine kotrastrierende Gestaltung zu achten. An Lichtsignalanlagen ist das „Zwei-Sinne-Prinzip“ anzuwenden, bei dem mindestens zwei Sinne (visuell, taktil, akustisch) angesprochen werden, um der Barrierefreiheit gerecht zu werden. Neben Bodenindikatoren wird für Lichtsignalanlagen daher die Ausstattung mit taktilen Signalgebern und akustischen Orientierungs- und Freigabesignalen empfohlen.

Regelwerke DIN 32981; FGSV:2011 H BVA

Good-Practice-Beispiele: differenzierte Bordhöhe und taktiler Signalgeber



Einsatz:

- u. a. FGÜ Engelstraße, Mittelinsel Hauptstraße/Hanfgarten
- Maßnahmenprogramm zur barrierefreien Ausstattung von Querungsanlagen entlang von Hauptfußwegeachsen und an sensiblen Einrichtungen bei Neubau- und Umbaumaßnahmen berücksichtigen

A3 – Oberfläche ausbessern

Problematik

Hervorgerufen durch Witterungs- oder Wurzelschäden finden sich auf den Gehwegen im Gemeindegebiet Oberflächen- und Strukturschäden. Dadurch werden die Hindernisfreiheit und Begehrbarkeit der Gehwege vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen beeinträchtigt.



Maßnahmenempfehlung

Die beschädigten Gehwege sind so auszubessern, dass gleichmäßige Oberflächenstrukturen entstehen. Durch die Instandsetzung der Gehwegschäden kann die Qualität im Fußverkehr deutlich verbessert werden. Bei der (Neu-) Pflanzung von Bäumen sollte darauf geachtet werden, dass der zur Verfügung stehende Bodenraum ausreichend dimensioniert ist, um Verwerfungen der Gehwegoberfläche vorzubeugen.

Einsatz:

- u. a. Hauptstraße
- sukzessive Prüfung und Umsetzung

A4 – Entschärfung einer Engstelle

Problematik

Entlang der Erbdrostenstraße wird der vorhandene Gehweg durch einen Baum stark verengt. Dies sorgt dafür, dass Personen mit größerem Raumbedarf, wie z. B. mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder Langstock Herausforderungen beim Passieren haben, da durch die Bepflanzung zusätzlich Oberflächenmängel den Komfort einschränken.



Maßnahmenempfehlung

Neben einer Ausbesserung der Oberflächenmängel wird das Anbringen einer barrierefreien Baumscheibenabdeckung empfohlen, um den verengten Gehwegbereich vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen sicher und barrierefrei zu gestalten.

A5 – Barrierefreie Zugänglichkeit

Problematik

In der Straße Am Rathaus existieren zwei taktil ausgestattete Querungsstellen vom Parkplatz des Nahversorgers über die Straße. Es kommt jedoch regelmäßig vor, dass die Querungsbereiche als Zu- und Ausfahrt vom Kfz-Verkehr genutzt werden oder als zusätzlichen Parkplatz genutzt und zugeparkt werden. Dadurch wird die Verkehrssicherheit der querenden Personen eingeschränkt und die Barrierefreiheit eingeschränkt.



Maßnahmenempfehlung

Zur Verdeutlichung der Querungsstelle empfiehlt sich eine X-Markierung am südlichen Querungsbereich, die bereits nach der Begehung umgesetzt wurde. Im nördlichen Querungsbereich existierte eine solche Markierung bereits. Zusätzlich dazu sollen regelmäßige Kontrollen an den Querungsstellen durchgeführt werden, um widerrechtliches Verhalten zu ahnden und die Querungsbeziehungen sicherzustellen.

A6 – Hindernisfreie Gehwege

Problematik

In einigen Straßen sind die Gehwege teilweise baulich (sehr) schmal. Zudem gibt es Abschnitte in Ostbevern, in denen die nutzbare Gehwegbreite zusätzlich durch Hindernisse wie Poller, Verkehrsschilder, abgestellte Fahrräder oder Mülltonnen eingeschränkt wird. Insbesondere für Menschen mit erhöhtem Platzbedarf (z. B. Kinderwagen, Rollstuhl), aber auch bei Begegnungsverkehr auf dem Gehweg stellen solche Elemente Hindernisse dar und schränken den Bewegungsraum ein. Des Weiteren werden sie von sehingeschränkten Personen schlecht wahrgenommen, da oftmals eine kontrastreiche Gestaltung fehlt.



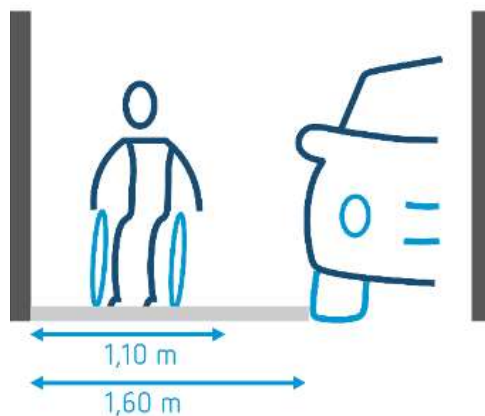
**Maßnahmen-
empfehlung**

Generell sollen Gehwege von Hindernissen jeglicher Art freigehalten werden. Hindernisse sollten daher entfernt oder versetzt werden, wie z. B. Poller. Wenn dies nicht möglich ist, so sind die Infrastrukturelemente (z. B. Verkehrsschild) kontrastreich zu gestalten und mit Retroreflektoren auszustatten, damit diese auch von sehingeschränkten Personen wahrgenommen werden können. Auch sollte hinsichtlich der Barrierefreiheit eine nutzbare Gehwegbreite von 1,20 m verbleiben, um Personen mit erhöhtem Platzbedarf die Nutzbarkeit zu ermöglichen. Im Falle der Rhein-er Straße wird der Austausch der Poller durch schmale Blumenkübel und Sitzgelegenheiten empfohlen. Ergänzend ist die punktuelle Umwandlung von Kfz-Parkplätzen für Fahrradbügel und Mülltonnen-Sammelplätze sinnvoll.

Regelwerke

FGSV 2002 EFA, MUNV NRW 2024 (Erlass Poller)

Prinzipskizze der benötigten Breite eines Rollstuhls (links) und Beispiel für eine Ausstattung eines Hindernisses mit Retroreflektoren (rechts)

**Einsatz:**

- u. a. Hauptstraße/Bahnhofstraße
- sukzessive Prüfung und Umsetzung auf Hauptfußwegeverbindungen

3.2 Querungen (B)

Querungen von Fahrbahnen stellen für Zufußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). Für den Einsatz einer geeigneten Querungsanlage spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Zufußgehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine entscheidende Rolle. Eine Verbesserung der Quersituation und Verkehrssicherheit für Zufußgehende kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden oder
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.³

Um Straßenquerungen für Zufußgehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen. Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr hat. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u.a. abhängig von der Anzahl der querenden Zufußgehenden und ob diese punktuell oder flächig entlang des Straßenraums die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Querungsanlagen können entbehrlich sein, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h liegt und die Kfz-Verkehrsstärke nicht mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt. Auch bei 50 km/h können Querungen entbehrlich sein, wenn die Kfz-Verkehrsstärke nicht über 250 Kfz/Spitzenstunde liegt (FGSV 2002: 19).

³ siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

Unabhängig von der Belastung sind Querungsanlagen jedoch zweckmäßig, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen zu rechnen ist, dies ist z. B. bei Schulwegen der Fall.

Abbildung 5: Unterschiedliche Überquerungsanlagen



Der genaue Einsatz (FGSV 2002, S.19 - 22) und die Ausgestaltung einzelner Querungsanlagen sind den Richtlinien der FGSV zu entnehmen:

- Fußgängerüberwege: FGSV 2002, S. 22; DIN 67523
- Lichtsignalanlagen: FGSV 2002, S. 22-24; RiLSA 2015
- Querungshilfen: FGSV 2002, S. 25-28

B1 – Fußgängerüberweg (FGÜ)

Problematik

Der Fußgängerüberweg an der Engelstraße Höhe Eichenweg und seine Beschilderung wird vom Kfz-Verkehr eingeschränkt wahrgenommen, so dass es zu sicherheitsrelevanten Konflikten mit querenden Zufußgehenden kommt.



Maßnahmenempfehlung

Um die Erkennbarkeit zu verbessern wird eine Überprüfung der vorhandenen Markierung empfohlen. So sollten die Maße geprüft und eine Nachmarkierung vorgenommen werden. Zusätzlich bietet sich eine Dreiecks- / Keilmarkierung auf der Fahrbahn an, die für eine visuelle Verengung und frühzeitige Wahrnehmung sorgt. Die vorhandene Beschilderung sollte durch größere Verkehrszeichen ersetzt werden. Darüber hinaus ist ein Grünschnitt sinnvoll. Die Prüfung von Tempo 30 im Bereich des FGÜ wird ebenfalls angeregt, um die Verkehrssicherheit beim Queren zu erhöhen. Die neue Straßenverkehrsordnung sieht die grundsätzliche Möglichkeit vor, an Fußgängerüberwegen Tempo 30 einzurichten. Auch eine Überprüfung der vorhandenen Beleuchtung hinsichtlich Beleuchtungsstärke wird empfohlen.

Regelwerke

FGSV 2001 R-FGÜ

B2/B3 – Gesicherte Querungsmöglichkeit

Problematik

An einigen Hauptverkehrsstraßen fehlt es für den Fußverkehr an einer gesicherten Querungsmöglichkeit. Die Straßen zeigen eine Barrierewirkung und erschweren das Queren durch ein vergleichsweise hohes Kfz-Verkehrsaufkommen. Zum Teil handelt es sich dabei um wichtige Fußwegeverbindungen, die von schutzbedürftigen Personen wie Schulkindern stark frequentiert werden und dem Schulweg entsprechen.



Maßnahmenempfehlung

Für ein sicheres und erleichtertes Queren sollte an diesen Stellen die Einrichtung einer gesicherten Querungsmöglichkeit, also einer Querungsanlage mit Vorrang für den Fußverkehr geprüft werden. Dies kann die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage sein. Häufig bestehen den Hauptverkehrsstraßen Abhängigkeiten, da die Straßenbaulast in der Regel bei Straßen.NRW oder beim Kreis liegt. Eine frühzeitige Abstimmung und Aufnahme der Gespräche ist daher empfehlenswert, da es sich dabei oftmals um langfristige Ziele handelt.

Regelwerke

FGSV:2002 EFA, FGSV:2006 RAS, FGSV:2011 H BVA

Einsatz

- Einrichtung u. a. Engelstraße/Lienener Damm, Hauptstraße/Hanfgarten
- Identifizierung weiterer Einsatzorte im Gemeindegebiet

B4 – Querungshilfe (Mittelinsel)

Problematik

Insbesondere Hauptverkehrsstraßen können beim Queren ohne zusätzliche Querungsanlage herausfordernd sein. Dies gilt auch für einige Bereiche in Ostbevern. Auf Hauptfußwegeverbindungen sollte ein regelmäßiges Angebot an Querungsmöglichkeiten bestehen. Die Wischhausstraße stellt aufgrund der Anbindung der Nahversorgung ein wichtiges Ziel im Fußverkehr dar. Der lange Querungsweg erschwert das Queren für Zufußgehende und macht ihn konfliktreich.



Wischhausstraße

Maßnahmenempfehlung

Mittelinseln erleichtern das Queren von Straßen durch den Wartebereich nach Queren einer Fahrtrichtung. Allgemein wird eine Breite von 2,5 bis 3,0 m empfohlen, um z.B. Personen mit Kinderwagen oder mit Fahrrad(anhänger) eine Aufstellfläche zu bieten. Weiter ist für die Erkennbarkeit der Zufußgehenden auf der Mittelinsel Sorge zu tragen und dies bei Gestaltung, Bepflanzung und Beschilderung zu berücksichtigen. Kurzfristig wäre eine Markierungslösung denkbar, die im Zuge der geplanten Straßensanierung baulich umgesetzt wird.

Regelwerke

FGSV:2002 EFA, FGSV:2006 RAS, DIN 32981; FGSV:2011 H BVA

Good-Practice-Beispiel



Beispiel Bonn

Einsatz

- Einrichtung u. a. Wischhausstraße
- Identifizierung weiterer Einsatzorte im Gemeindegebiet

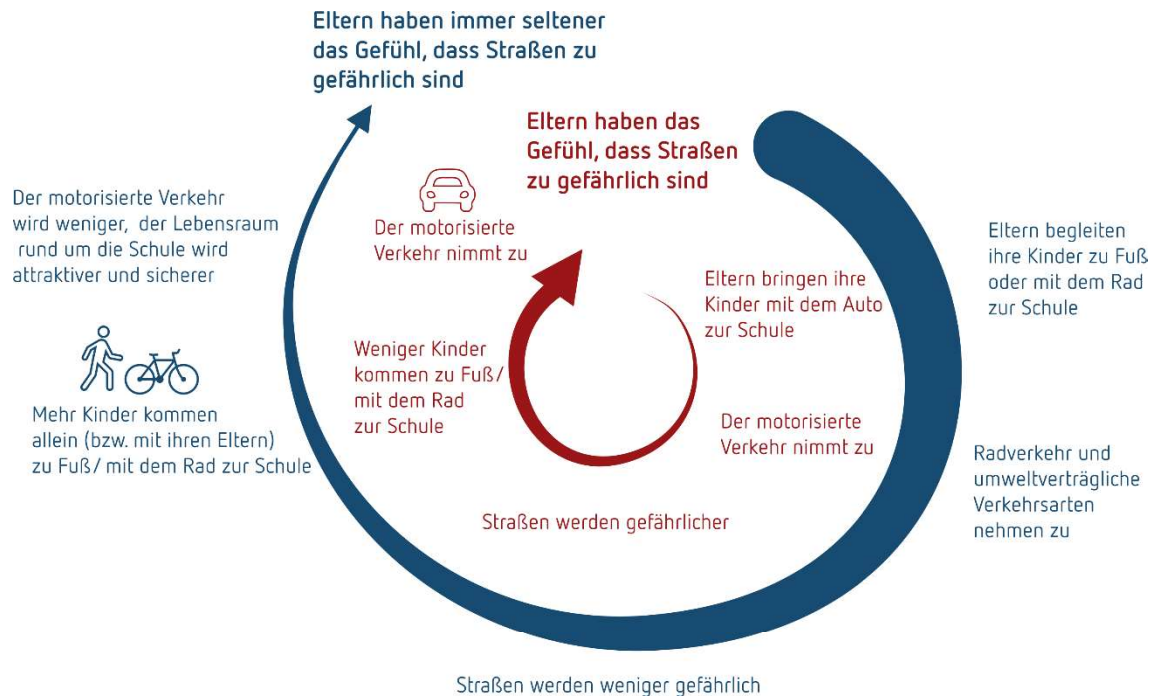
3.3 Verkehrssicherheit (C)

Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten oder unterschiedlichen Nutzungen entstehen häufig dann, wenn der zur Verfügung stehende (Straßen-)Raum nicht ausreichend dimensioniert ist und sich Nutzungen daher räumlich überschneiden. Das geht häufig zu Lasten der Verkehrssicherheit. Konflikte können beispielsweise zwischen dem Fuß- und Radverkehr auftreten. Aber auch ruhender Verkehr, Geschäftsauslagen oder gastronomische Außenbestuhlung können zu Nutzungskonflikten führen. Um diese zu umgehen oder möglichst gering zu halten, ist eine hinreichende Dimensionierung, gemessen an den Flächenbedarfen der einzelnen Nutzungsarten, vorzunehmen. Sollte dies aufgrund des begrenzt zur Verfügung stehenden Raumes nicht gänzlich möglich sein, sind Einschränkungen notwendig. Dies kann beispielsweise ein Entfall oder eine Neuordnung von Pkw-Stellplätzen oder aber auch eine geänderte Führung des Fuß- und Radverkehrs sein. Im Falle einer Nutzungsabwägung sind die Belange des Fußverkehrs besonders in den Fokus zu rücken.

In Ostbevern rückt der Schulverkehr in den Fokus des Handlungsfeldes Verkehrssicherheit. Schüler:innen können auf ihrem Schulweg viel entdecken und eine eigenständige Mobilität erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder zum einen kleiner sind und daher schnell hinter Autos verschwinden können. Zum anderen schätzen sie Situationen sowie auch Geschwindigkeiten und Entfernungen im Verkehr meistens noch nicht richtig ein, da sich ihre kognitiven Fähigkeiten noch entwickeln. Ziel der Schulwegsicherung muss es sein, dass Kinder den Schulweg ohne Gefährdung zurücklegen können, aber auch Freiraum zur persönlichen Entwicklung haben. Der Schulweg zu Fuß hat meistens eine soziale Komponente, da sich Kinder und Jugendliche auf ihrem Weg mit anderen austauschen können (vgl. ADAC 2019: 7). Eine negative Rückkopplung entsteht jedoch, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und infolgedessen der Verkehr im Umfeld der Einrichtungen zunimmt. Dieser Verkehr wird von anderen Eltern als potenzielle Gefahr wahrgenommen, weshalb sie ihre Kinder ebenfalls mit dem vermeintlich sicheren Auto zur Schule bringen.

Dies hat wiederum zur Folge, dass der Anteil der Autos steigt und der Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad kommenden Kinder sinkt.

Abbildung 6: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg



Quelle: Planersocietät nach UBA 2006 in IVM 2013: 12

Ziel sollte es sein, den Eltern zu verdeutlichen, dass sie selbst in vielen Fällen dazu beitragen, dass die Situation im nahen Schulumfeld als gefährlich wahrgenommen wird. Maßnahmen müssen daher nicht immer infrastruktureller Natur sein, sondern können über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Bewusstseinsförderung funktionieren.

Aus diesem Grund müssen auch Maßnahmen beim schulischen Mobilitätsmanagement ergriffen werden. Diese integrierte Herangehensweise sichert, dass beide Seiten, also Verwaltung, Schule sowie Schüler:innen und Eltern, gemeinsam die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen. Bei den begleitenden Elementen, wie Elternhaltestellen, Laufbussen, Verkehrshelfenden (Eltern/Schulkinder) oder Aktionstagen, müssen regelmäßige Impulse gegeben werden – eine einmalige Durchführung ist nicht ausreichend. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät Kommunen zum schulischen Mobilitätsmanagement und unterstützt konkret mit dem Förderprogramm "Geh-Spaß statt Elterntaxi" bei der Initiierung und Umsetzung. Außerdem stehen mit dem Leitfaden der BASt „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ (2019) zusätzlich Hinweise zur Gestaltung zur Verfügung.

C1 – Sichtbeziehungen verbessern

Problematik

In Ostbevern existieren an mehreren Querungsstellen eingeschränkte Sichtbeziehungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr, so dass das Queren erschwert wird und sicherheitsrelevante Konflikte entstehen können. Insbesondere für Kinder und kleinere Personen stellen verstellte Sichtachsen eine große Herausforderung beim Queren dar.



Maßnahmenempfehlung

Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen sind die Sichtdreiecke an Querungsstellen freizuhalten. Die genauen Maße ergeben sich in Abhängigkeit der zulässigen Geschwindigkeit. Parkplätze, die die Sichtachsen einschränken, sollten umgenutzt und ggf. mit einer zusätzlichen Markierung versehen werden. Ergänzend kann es empfehlenswert sein, Tempo 30 an besonders stark frequentierten Querungsstellen zu prüfen, um das Queren sicherer zu gestalten.

Regelwerke

FGSV: 2002 EFA, FGSV: 2006 RAS

Einsatz

- Einrichtung u. a. Erbdrostenstraße, Lienener Damm/Buchenstraße
- Identifizierung weiterer Einsatzorte im Gemeindegebiet

C2 – Nutzungskonflikte reduzieren

Problematik

Die Bemaßung der Geh- und Radwege entlang der Hauptstraße zwischen Engelstraße und Wischhausstraße hat zur Folge, dass sich Fuß- und Radverkehr auf relativ schmalen Raum begegnen, so dass es zu Nutzungskonflikten zwischen den beiden Fortbewegungsarten kommt. Durch die Benutzungspflicht ist eine Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr nicht erlaubt.



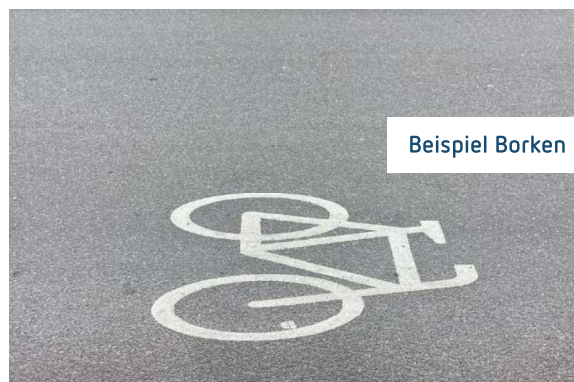
Maßnahmenempfehlung

Um den Fuß- und Radverkehr stärker zu entzerren und mehr Platz für den Fußverkehr im Seitenraum zu schaffen, wird die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht empfohlen. Ein Hinweisschild kann zusätzlich auf die geänderte Verkehrsführung hinweisen. Durch die Markierung einer Piktogrammreihe wird die Akzeptanz Radfahrender im Mischverkehr erhöht werden. Ein Erlass von 2023 ermöglicht die straßenverkehrsrechtliche Anordnung und Markierung der Piktogrammreihe in NRW.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verträglichkeit von Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn, wird die Prüfung zur Einrichtung von Tempo 30 vorgeschlagen.

Regelwerke *MUNV 2023 (Erlass Piktogrammketten)*

Good-Practice-Beispiel



4 Verstetigung

4.1 Umsetzungshorizont

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

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

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und der kleinteiligen Wegebeziehungen jedes Zufußgehenden sehr schwer. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während des Fußverkehrs-Checks NRW 2025 nicht alle potentiellen Problemlagen in Ostbevern betrachtet werden konnten. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmenden, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, einige hervorzuheben:

- **Verbesserung der Barrierefreiheit**, nicht zuletzt im Hinblick auf taktile Elemente und Bordsteinabsenkungen, prioritär an Querungsanlagen und Querungsbereichen.
- **Flächenumverteilung im Straßenraum und Beseitigung von Hindernissen im Gehwegbereich** zugunsten des Fußverkehrs.

- **Einrichtung weiterer (gesicherter) Querungsmöglichkeiten**, die das Queren erleichtern und idealerweise den Fußverkehr bevorzugen.
- **Verbesserung der Sichtbeziehungen** an Querungsstellen zur Erhöhung der Sicherheit.

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

Tabelle 2: Umsetzungshorizont der Maßnahmen

	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)			
A1 Bordsteinabsenkungen und Schrägborde	stufenweise		
A2 Barrierefreie Querungsanlagen	stufenweise		
A3 Oberfläche ausbessern			
A4 Entschärfung einer Engstelle			
A5 Barrierefreie Zugänglichkeit		Kontrollen	
A6 Hindernisfreie Gehwege		Kontrollen	
Handlungsfeld Querungen (B)			
B1 Fußgängerüberweg (FGÜ)			
B2/B3 Gesicherte Querungsmöglichkeit			
B4 Querungshilfe (Mittelinsel)			
Handlungsfeld Verkehrssicherheit (C)			
C1 Sichtbeziehungen verbessern			
C2 Nutzungskonflikte reduzieren			

Quelle: Planersocietät

Fördermöglichkeiten

Die Anwerbung von Fördermitteln stellt für Kommunen einen wichtigen Pfeiler bei der Finanzierung von Maßnahmen dar. Abhängig vom Förderprogramm übernimmt das Land NRW oder der Bund als Fördergeber einen Teil der Kosten für Planung und Ausführung von Projekten. Neben investiven Maßnahmen lassen sich ebenfalls solche auf nicht-investiver Ebene fördern. In der Regel decken die Förderprogramme unterschiedliche Schwerpunkte und Themenfelder ab, z. B. Barrierefreiheit, Querungsanlagen oder Gehwegebau. Nachfolgend sollen die wichtigsten Förderprogramme zum Fußverkehr kurz vorgestellt und ihre Förderschwerpunkte aufgelistet werden:

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

- Umgestaltung von Knotenpunkten
- Grüne Wellen für den Fuß- und Radverkehr

Die **Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen** gewährt Zuwendungen für Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung der Nahmobilität in den Kommunen. Förderschwerpunkte bilden:

- Fußverkehrsanlagen
- Verkehrssicherheit

Die **Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus** richten sich an kommunale Vorhaben, die zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse beitragen. So lassen sich fördern:

- Bau, Ausbau und grundhafte Erneuerung maßgeblicher Bestandteile des Straßenkörpers
- Rad- und Gehwege im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen

Die **Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen** zielen auf die Förderung von Maßnahmenpaketen aus nachhaltigen urbanen kommunalen oder regionalen Mobilitätsplänen ab, um die Mobilitätswende in Nordrhein-Westfalen voranzubringen und die Umsetzung des Green Deals in Nordrhein-Westfalen zu beschleunigen. Förderschwerpunkte sind mitunter:

- Informationstechnologie & Digitalisierung
- Mobilitätskonzepte & Studien
- Öffentlicher Personennahverkehr

4.2 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks NRW 2025 hat eine hohe Erwartungshaltung bei allen Beteiligten erzeugt. Insbesondere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollten jetzt im Fokus stehen, ohne dabei die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmevorschläge aus dem Blick zu verlieren. Dies beinhaltet ebenfalls, dass durch die Übertragbarkeit der exemplarischen Maßnahmen Verbesserungen für den Fußverkehr auch in den anderen Quartieren durchgeführt werden. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Gemeinde Ostbevern, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten für eine systematische Fußverkehrsförderung zu schaffen, um die Ansätze aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen und eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen. Als Ergebnis des Fußverkehrs-Checks sollten unter der Perspektive einer umfassenden Fußverkehrsförderung programmatische Maßnahmenpakete (z. B. barrierefreie Ausstattung von Querungsanlagen) für das gesamte Gemeindegebiet abgeleitet und entwickelt werden.

Da der Fußverkehr eine ganzheitliche Aufgabe in der Verwaltung ist, sollte die Sensibilisierung der Fachämter in Bezug auf Belange des Fußverkehrs in ihren Planungsaufgaben weiter gefördert werden. Auch im Haushalt sollten Finanzmittel für Fußverkehrsthemen wie der Barrierefreiheit und Schulwegsicherheit nachhaltig bereitgestellt werden.

Während der Beteiligungsformate des Fußverkehrs-Checks kamen viele hilfreiche Hinweise aus der Bürgerschaft. Diese Expertise vor Ort sollte vermehrt mitgenommen und zukünftig im Rahmen von Planungsprozessen als Kommunikations- und Partizipationselemente aufgegriffen werden. So empfiehlt es sich, auch in den nächsten Jahren aufbauend auf den gewonnenen Erfahrungen Begehungen in anderen Räumen/Quartieren (z. B. Brock) mit einem Fokus auf die Barrierefreiheit und Schulwegsicherheit durchzuführen. Grundlage dafür können die aufgestellten Schulwegpläne bilden.

4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW – Unterstützung für Kommunen

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät und begleitet die Mitgliedskommunen in NRW als Partner auf dem Weg zur Mobilitätswende über drei regionalen Koordinierungsstellen in NRW. Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern.

Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. der Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche ist dazu notwendig. Die zielführende Strategie hierzu ist das Kommunale Mobilitätsmanagement. Das Kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, nachhaltige Mobilitätsangebote zu initiieren und die Mobilitätswende anzustoßen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hilft Kommunalverwaltungen diese Schnittstelle einzurichten und die Mitarbeiter:innen mit dem richtigen Know-How auszustatten. Denn Mobilität ist eine Querschnittsaufgabe in der Verwaltung.

Die Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützen die Mitgliedskommunen bei der Initiierung des Kommunalen Mobilitätsmanagements mit einem Erstgespräch, mit der Beratung zu der verwaltungsinternen Prozessgestaltung, mit der Vernetzung mit anderen Kommunen, mit Fortbildungen und mit konkreten Angeboten zu zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen. Die Fußverkehrs-Checks sind eine Maßnahme, die dazu beiträgt, in den teilnehmenden Kommunen die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu initiieren bzw. zu verstetigen, sowie gleichzeitig die Politik, weitere Akteure und Institutionen und natürlich Bürger:innen einzubinden.

Mitgliedschaft der Gemeinde Ostbevern

Die nachhaltige und bedarfsgerechte Mobilität bekommt einen immer höheren Stellenwert in der Gemeinde Ostbevern. Mit dem Beitritt zum Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022 wurde das politische Signal gestärkt, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Ostbevern zu

fördern und attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen. Die Gemeinde baut seit dem Beitritt ins Zukunftsnetz Mobilität NRW sukzessive ein kommunales Mobilitätsmanagement auf und stärkt dieses kontinuierlich. Durch die Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzepts, das im Dezember 2023 beschlossen wurde, wurde eine wichtige Grundlage für eine kommunale Mobilitätswende geschaffen.

Die im Konzept erstellten Maßnahmen zum Fußverkehr FUSS 1 & FUSS 2, bot einen konkreten Einstieg in die Fußverkehrsförderung mit dem Ziel, lokale Problemstellen im Dialog mit Bürger:innen im Bereich des Fußverkehrs zu identifizieren.

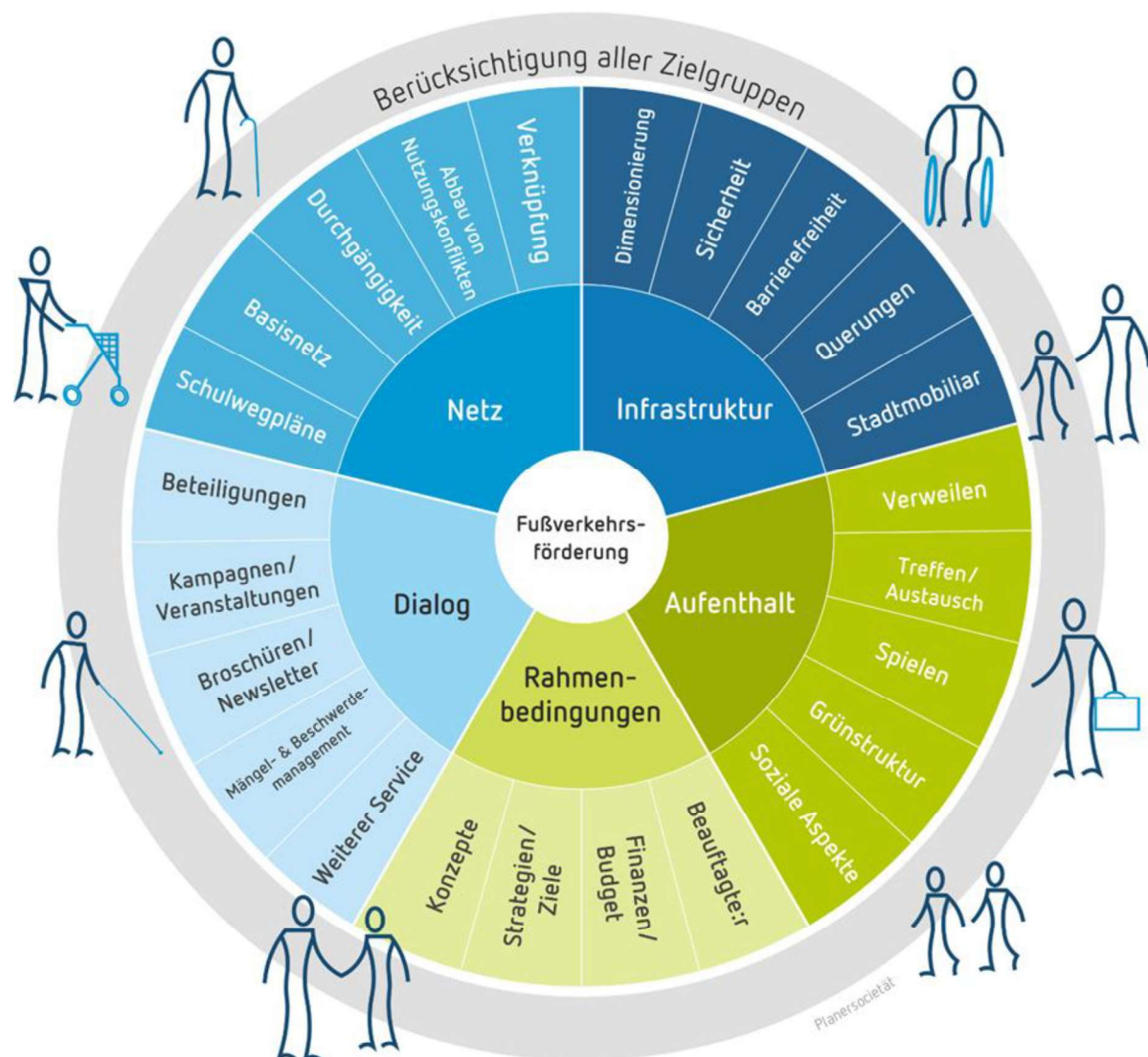
FVC vor Ort

Bei den Fußverkehrs-Checks waren Vertreter:innen aus Bürgerschaft, Verwaltung und Kommunalpolitik eingebunden. Die Federführung und Vorbereitung des Fußverkehrs-Checks in Ostbevern lag bei der Wirtschaftsförderin Yvonne Ganzert, auch ständige Ansprechpartnerin für das Zukunftsnetz Mobilität NRW. Der Leiter für den Fachbereich III, Moritz Hillebrand, der für das Thema Mobilität zuständig ist, war ebenfalls kontinuierlich in den Gesamtprozess eingebunden. Nicht zuletzt die Teilnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Ostbevern Karl Piochowiak an den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks zeigte, dass das Thema Fußverkehr bei der Verwaltungsspitze eine hohe Relevanz erfährt. Auch weitere Mitarbeitende der Kommunalverwaltung haben ihre unterschiedlichen Perspektiven und ihr Wissen im Rahmen der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks einfließen zu lassen und wurden aktiv in den Prozess eingebunden. Die gewonnenen Erkenntnisse aus den Fußverkehrs-Checks sollen bei der Maßnahmenentwicklung für die Gestaltung vor Ort maßgeblich berücksichtigt sowie die fachübergreifende Zusammenarbeit vertieft werden.

5 Fazit

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „Zufußgehens“ hinausragt (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potentiale beleuchten. Rechtliche Handlungsspielräume durch Erlässe, die E Klima und die Novellierung des StVG und der StVO sind dabei zugunsten des Fußverkehrs auszuschöpfen. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen Planungen in der weiteren verkehrlichen Planung und damit einhergehend einzelfallbezogen die zeitliche Dimensionierung bis zur Umsetzung zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung. Für die Maßnahmenumsetzung ist zudem eine enge Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung notwendig. Auch besteht eine Abhängigkeit vom Landesbetrieb Straßen.NRW und vom Kreisbetrieb in Warendorf.

Der Fußverkehrs-Check NRW 2025 konnte den Fußverkehr in Ostbevern betrachten und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung liefern, die unterschiedlich konkret sind. Einige Maßnahmen können ggf. noch im Rahmen laufender Planungen umgesetzt werden oder in bevorstehende Planungen integriert werden.

Gleichzeitig konnten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, die auch über die Grenzen der untersuchten Begehungsrouten hinaus für das städtische Gebiet anwendbar sind. Dies betrifft vor allem die Maßnahmen zur Barrierefreiheit und der Einrichtung von Querungsanlagen. Auch die Verkehrssicherheit und Schulwegemobilität betreffenden Maßnahmen sind über das Untersuchungsgebiet hinaus anwendbar. Insgesamt lassen die Maßnahmenvorschläge bessere Bedingungen für Zufußgehende in Ostbevern erwarten, die ebenso eine Impulswirkung für die anderen Ortschaften darstellen können.

Besonders der Partizipationsprozess hat gezeigt, dass der Fußverkehrs-Check als strategisches Instrument von den Bürger:innen Ostbeverns angenommen wurde und durch viele Anregungen zur Maßnahmenentwicklung beigetragen hat. Eine Fortführung von (themen-spezifischen) Begehungen in anderen Quartieren wird angestrebt.

6 Dokumentation

6.1 Auftakt-Workshop

Ort: Bever-Forum, Am Rathaus 1

Datum: 30.06.2025

Uhrzeit: 18:00-19.30 Uhr

Anwesende: 32 Personen

Der Auftaktworkshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2025 in Ostbevern fand am Montag, den 30. Juni 2025 um 18:00 Uhr im Bever-Forum in Ostbevern statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 32 Personen zusammen: Vertretungen der kommunalen Verwaltung, der Politik, der Presse sowie Bürger:innen und Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, Ausloberin der Fußverkehrs-Checks, und des Büros Planersocietät, welches den Fußverkehrs-Check begleitet.

Begrüßung durch Karl Piochowiak (Bürgermeister, Gemeinde Ostbevern)

Herr Piochowiak begrüßt die Teilnehmenden und erläutert die Hintergründe und Motivation der Gemeinde Ostbevern zur Bewerbung sowie zum Prozess.

Begrüßung durch Niklas Rischbieter (Planersocietät)

Herr Rischbieter stellt sich sowie die Planersocietät kurz vor. Er gratuliert der Gemeinde Ostbevern zur erfolgreichen Bewerbung bei den Fußverkehrs-Checks NRW 2025. Anschließend erläutert er den Ablauf für den Auftakt-Workshop und gibt das Wort an Frau Ellermann vom Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Vortrag von Sybille Ellermann (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Frau Ellermann stellt sich und das Zukunftsnetz Mobilität NRW kurz vor. Sie zeigt die Ziele der Fußverkehrs-Checks auf und betont, dass die Fußverkehrsförderung eine ganzheitliche Aufgabe ist, die eine Fülle an unterschiedlichsten Zielgruppen umfasst. Sie verdeutlicht außerdem die Expertenrolle der Bürger:innen und zeigt Beispiele bereits umgesetzter Maßnahmen aus vorausgegangenen Fußverkehrs-Checks.

Vortrag von Niklas Rischbieter (Planersocietät)

Herr Rischbieter betont, dass das Zufußgehen die elementarste und einfachste Form der Fortbewegung ist. Dem Fußverkehr sei lange nicht ausreichend Beachtung geschenkt worden.

Im Anschluss daran zeigt Herr Rischbieter die Vorteile und Potentiale im Fußverkehr anhand der Wegelänge, Umgebungsgestaltung und Belebung des öffentlichen Raums auf. Mithilfe von Negativ- und Positivbeispielen verdeutlicht er, welche Gründe den Menschen vom zu Fuß Gehen abhalten. Bei der Vorstellung der Handlungsfelder im Fußverkehrs-Check (Querungen, Längsverkehr, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Schulwegemobilität, Aufenthaltsqualität) betont er noch einmal die unterschiedlichen Belange der Zielgruppen im Fußverkehr und das Ziel einer umfassenden Sensibilisierung von Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit.

Als Fokusthema erläutert er die Bedeutung einer barrierefreien Gestaltung des Verkehrsraumes, die insbesondere für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen essentiell für die Teilhabe am sozialen Leben sein kann, aber auch Menschen ohne Einschränkungen das zu Fuß Gehen erleichtert. Herr Rischbieter schließt seinen Vortrag mit einer Reihe von Beispielen attraktiver Maßnahmen der Fußverkehrsförderung.

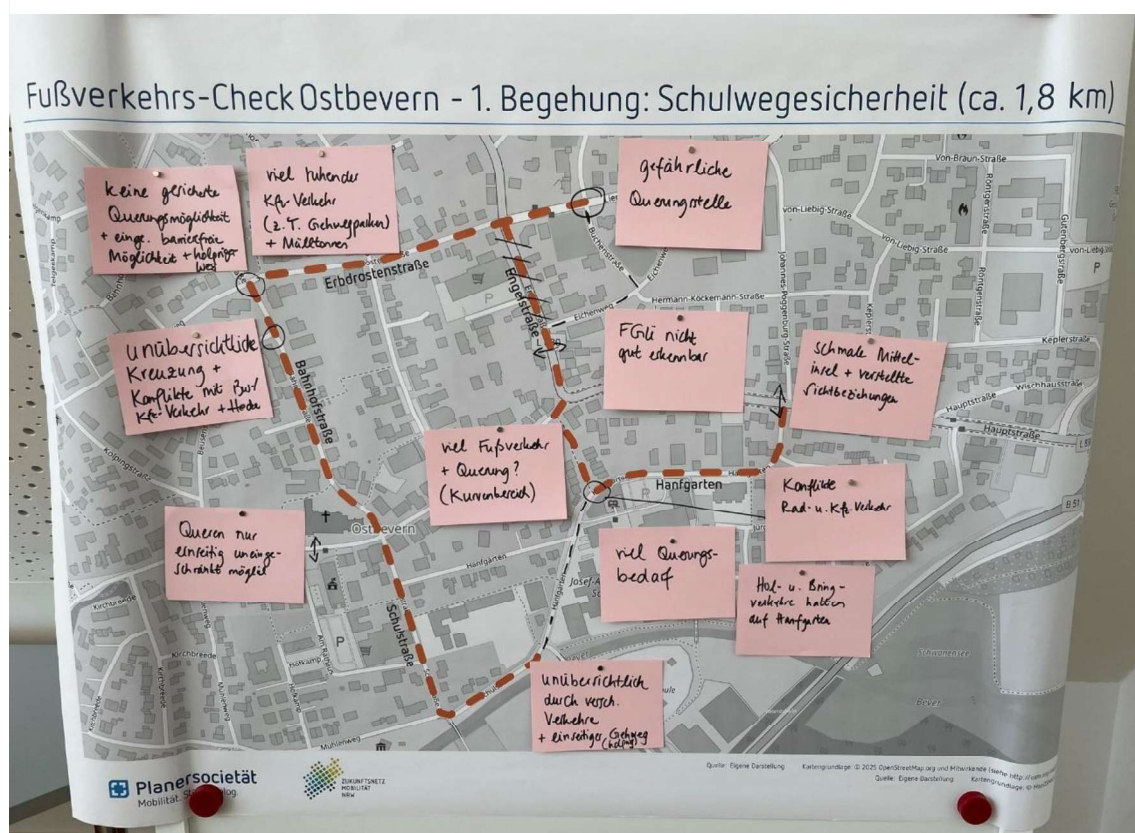
Präsentation und Diskussion der Routenverläufe der Begehungen

Von der Gemeindeverwaltung und der Planersocietät sind vorab zwei Routenvorschläge für die Begehungen in Ostbevern angefertigt worden.

Die Teilnehmenden können an zwei Stellwänden die Routenvorschläge sowie erste Mängel- und Problemstellen für die Begehungen mit den Mitarbeitenden der Planersocietät sowie der Stadtverwaltung diskutieren. Die nachfolgenden Punkte sind von den Teilnehmenden eingebracht worden:

Route 1: Schulwegesicherheit

Abbildung 8: Ergebnisse der Stellwand zum Routen-Entwurf der 1. Begehung



Quelle: Planersocietät

- Anmerkungen zum Routenverlauf
 - Die Teilnehmenden schlagen vor, vom Lienener Damm weiter über die Buchenstraße und den Eichenweg (Schulweg) zu laufen und den Teil der Engelstraße stattdessen auszusparen.
 - Es besteht der Wunsch, den Hanfgarten auf der gesamten Länge abzulaufen bzw. zu diskutieren.

- Anmerkungen zu Mängel- und Problemstellen
 - Eine Teilnehmerin merkt an, dass auf der Hauptstraße auf Höhe der St. Ambrosius-Kirche das Queren nur von einer Seite uneingeschränkt möglich ist, da auf der anderen Seite eine Bordsteinabsenkung fehle.
 - Die Kreuzung Beusenstraße/Bahnhofstraße sei relativ unübersichtlich und es komme zu Konflikten mit dem Bus- und Kfz-Verkehr, der den Gehweg z. T. überfährt. Die vorhandene Hecke schränke zudem die Sichtbeziehungen und auch die verfügbare Gehwegbreite ein.
 - An der Kreuzung Bahnhofstraße/Erbdrostenstraße fehle eine gesicherte Quermöglichkeit und die Barrierefreiheit an der Querungsstelle sei nur eingeschränkt gegeben. Des Weiteren sei im Einmündungsbereich des Prozessionswegs das Kopfsteinpflaster uneben und für Personen mit Rollator oder Rollstuhl herausfordernd.
 - Entlang der Erbdrostenstraße sei im südlichen Bereich der ruhende Kfz-Verkehr dominierend. Zum Teil parke dieser aufgesetzt auf dem Gehweg. Mülltonnen verengten zusätzlich die nutzbare Gehwegbreite.
 - An der Kreuzung Lienener Damm/Buchstenstraße sei das Queren gefährlich.
 - Der Fußgängerüberweg auf der Engelstraße sei für den Kfz-Verkehr nicht gut erkennbar. Regelmäßig würde er überfahren werden, obwohl Personen queren möchten.
 - Im Kurvenbereich der Hauptstraße/Engelstraße sei das Queren herausfordernd. Die Wegeverbindung Richtung Hanfstraße werde stark frequentiert.
 - Die Teilnehmenden berichten, dass es auf dem Hanfgarten viel Querungsbedarf gebe. Der Hol- und Bringverkehre halte oftmals auf der Straße. Von der Wegeverbindung kommend existierten Konflikte zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr, da keine gesicherte Ausfädelung vorhanden sei.
 - Die Brücke an der Schulstraße/Hanfgarten sei durch die vielen verschiedenen Verkehre (Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr) relativ unübersichtlich. In der Schulstraße existiere ein einseitiger Gehweg, der uneben sei.
 - Über die Hauptstraße befinde sich im Bereich des Hanfgartens eine schmale Mittelinsel. Die Sichtbeziehungen seien z. T. durch ruhenden Kfz-Verkehr verstellt.

- Anmerkungen zum Routenverlauf
 - Die Teilnehmenden wünschen sich eine Betrachtung der Straße Am Rathaus auf Höhe des K+K-Parkplatzes.
- Anmerkungen zu Mängel- und Problemstellen
 - Die Querungsstellen auf Höhe des K+K-Parkplatzes seien oftmals zugeparkt.
 - Es wird angemerkt, dass die Gehwege in der Kolpingstraße relativ schmal und abschüssig sind.
 - Die Kurve Beusenstraße/Bahnhofstraße sei gefährlich. Auch würden dort regelmäßig Autos parken.
 - Teilnehmende berichten von ruhendem Kfz-Verkehr entlang der Erbdrossenstraße, der zu Nutzungskonflikten mit Zufußgehenden führe.
 - Die Gehwege entlang der Engelstraße seien schmal und Begegnungsverkehr kaum möglich.
 - Die Sichtbarkeit des Fußgängerüberwegs in der Engelstraße sei eingeschränkt. Zudem könnten erhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs beobachtet werden.
 - An der Hauptstraße wird sich auf Höhe des Tanzstudios eine klare Wegeführung des Fuß- und Radverkehrs gewünscht.
 - Die Querungshilfe auf der Hauptstraße sei zu schmal für Kinderwagen oder Lastenrad.
 - Grundsätzlich stellten überwucherndes Grün und Mülltonnen eine Herausforderung im Fußverkehr dar.
 - Der Bereich Hauptstraße/Wischhausenstraße sei aufgrund der Kurven schwer einsehbar beim Queren. Eine deutlichere Wegeführung insbesondere für den Radverkehr sei wünschenswert.
 - Auf der Wischhausstraße wird das Überwuchern von Gras auf den Gehwegen bemängelt.

Abbildung 11: Diskussion an der Stellwand zur 2. Route



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Herr Rischbieter informiert zum Schluss über den weiteren Verlauf des Fußverkehrs-Checks in Ostbevern, insbesondere zu den beiden zeitnah stattfindenden Begehungen am 17.09.2025, und lädt die Teilnehmenden dazu ein. In Abstimmung mit den Teilnehmenden wird die erste Begehung zur Schulwegesicherheit um 7.30 Uhr stattfinden, die zweite Begehung mit dem Fokus auf die Barrierefreiheit soll um 17.30 Uhr durchgeführt werden.

Verabschiedung

Herr Rischbieter bedankt sich herzlich für die Teilnahme sowie die aktive Beteiligung der Anwesenden und bittet um eine rege Beteiligung bei den beiden Begehungen. Anschließend bedankt sich Herr Piochowiak ebenfalls und verabschiedet die Teilnehmenden.

6.2 1. Begehung

Ort: Ostbevern

Datum: 17.09.2025

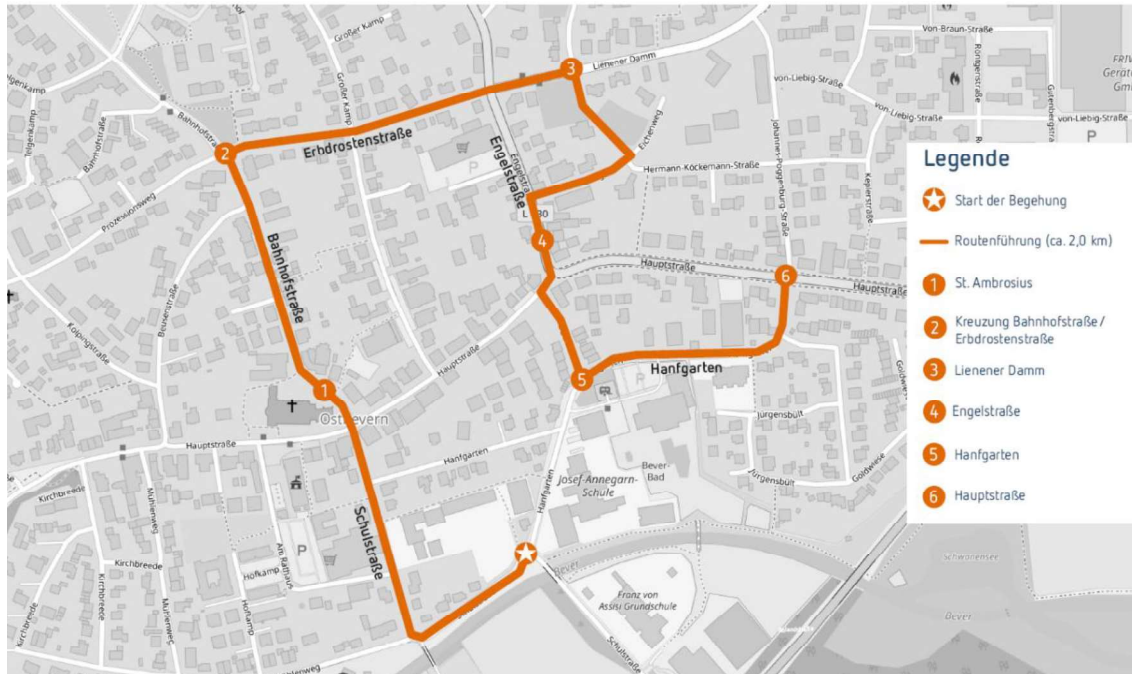
Uhrzeit: 07:30-09:30 Uhr

Anwesende: 30 Personen

Begrüßung

Am 17.09.2025 um 07:30 Uhr fand die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks NRW in der Gemeinde Ostbevern statt. Die Begehung startete an der Brücke Hanfgarten/Schulstraße, direkt an der Josef-Annegarn-Schule. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 30 Personen zusammen: Vertretungen der kommunalen Verwaltung, der Politik, der Polizei, der Presse, Bürger:innen sowie Mitarbeitende der Planersocietät.

Abbildung 12: Routenverlauf der 1. Begehung Ostbevern (ca. 2,0 km)



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Herr Piochowiak (Bürgermeister der Gemeinde Ostbevern) begrüßt die Teilnehmenden. Er bedankt sich für das zahlreiche Erscheinen und freut sich über die Altersdurchmischung der Anwesenden. Der Fußverkehr sei in Ostbevern von großer Bedeutung und sollte vor allem bei Kindern hinsichtlich attraktiver und sicherer Schulwege zur Förderung der selbstaktiv zurückgelegten Wege einen Fokus einnehmen.

Anschließend begrüßt Herr Rischbieter die Gruppe und stellt die Route mit ihren rund 2 km Länge sowie die thematischen Schwerpunkte der Begehung, Schulwegesicherheit und Querungen, vor. Die Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden werden schriftlich und fotografisch dokumentiert.

Start der Begehung: Brücke Hanfgarten/Schulstraße

Herr Rischbieter möchte von den Teilnehmenden wissen, wie sie die aktuelle verkehrliche Situation nach Einführung der Schulstraße wahrnehmen.

- Frau Roggenland (Ordnungsamt) berichtet, dass die Zahlen der Verkehrsverstöße in den letzten Monaten deutlich zurück gegangen sind und die Gemeindeverwaltung insgesamt zufrieden mit der Situation sei. Momentan komme es im Schnitt zu ca. 2-4 Verstößen am Tag.
- Von einigen Teilnehmenden wird das Verhalten der E-Scooterfahrer:innen bemängelt.
- Der Bereich sei seit Einführung der Schulstraße in den Morgenstunden durch den fehlenden Kfz-Verkehr sehr ruhig geworden. Die Zufahrtsbegrenzung habe geholfen und wird sich auch für einen Zeitraum am Mittag gewünscht. Von einem Teilnehmer wird dazu der Zeitraum von Dienstag bis Donnerstag zwischen 14:45 und 15:15 Uhr vorgeschlagen.
- Frau Roggenland erläutert, dass die Schulschluss-Zeiten und die Anzahl der Kinder vor der Einführung der Schulstraße untersucht worden sind und diese nachmittags stark variieren. Daraus resultiere ein längerer Zeitraum zur Sperrung der Straßen, der die Akzeptanz zur Einhaltung der Zeiten reduzieren könnte.

- Ebenfalls wird angemerkt, dass bei schlechtem Wetter mehr Autos die Schulstraße widerrechtlich befahren und weniger Kinder mit dem Fahrrad zur Schule kommen.
- Vor der Brücke bemängeln die Teilnehmenden, dass der Kreuzungsverlauf besonders für Radfahrende nicht intuitiv gestaltet ist, weshalb einige den Seitenraum und andere die Fahrbahn nutzten.
- Die drei eingerichteten Elternhaltestellen würden sehr gut angenommen werden. Vor dem Joseph-Kindergarten sei viel Verkehr zu beobachten, besonders wenn der Parkplatz des anliegenden Fitnessstudios genutzt wird, um die Kinder in den Kindergarten zu bringen. Dort komme es immer wieder zu Nutzungskonflikten, insbesondere mit dem Busverkehr.

Abbildung 15: Teilnehmende diskutieren die neue Schulstraße



Quelle: Planersocietät

Station 1: St. Ambrosius/Neue Mitte

Die Route führt weiter entlang der Schulstraße zur neu gestalteten Fußgängerzone an der St. Ambrosius-Kirche, „Neue Mitte“ genannt.

- Von einigen Teilnehmenden wird angemerkt, dass die Kreuzung an der St. Ambrosius-Kirche (Bahnhofstraße/Hauptstraße) für Kinder gefährlich werden könne, wenn die Sperrung dort aufgehoben wird. Als Abhilfe werden eine Querungshilfe oder Schülerlots:innen vorgeschlagen. Bisher würden Eltern die Absicherung der Kreuzung hin und wieder übernehmen.

- Herr Rischbieter erklärt, dass die Kreuzung in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich liegt und damit die Einrichtung einer Querungshilfe nicht möglich sei. Er schlägt vor, die Geschwindigkeiten nach der Freigabe der Hauptstraße zu beobachten und ggf. mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen (z. B. Schwellen) nachzusteuern. Herr Piochowiak ergänzt, dass die Pflanzenbeete bereits so angeordnet wurden, dass sie das Geschwindigkeitsniveau drosseln.
- Insgesamt werde die Umgestaltung der neuen Mitte von Kindern gut angenommen. Teilweise würden sich Autos nicht an das Durchfahrverbot halten, weshalb die Fußgängerzone zusätzlich zu den Schildern sichtbarer gemacht und stärker kontrolliert werden solle. Frau Roggenland berichtet, dass bereits ein Piktogramm auf dem Boden der Straße geplant sei, um die Sichtbarkeit der Fußgängerzone zu verbessern.

Abbildung 18: Neugestaltung der Fußgängerzone an St. Ambrosius



Quelle: Planersocietät

Station 2: Kreuzung Bahnhofstraße/Beusenstraße (ergänzender Stopp)

Der weitere Routenverlauf wird um einen Haltepunkt ergänzt. Einige der Teilnehmenden äußern ihre Erfahrungen zur Kreuzung Bahnhofstraße/Beusenstraße.

- Auf dem Weg von der „Neuen Mitte“ zur Kreuzung berichtet der Bürgermeister von der Situation auf der Bahnhofstraße zwischen St. Ambrosius und Beusenstraße. Für Zufußgehende sei die Straße relativ unübersichtlich durch die dort parkenden Autos. Langfristig bestünden Überlegungen für einen niveaugleichen Umbau des Straßenraums zugunsten der Verkehrsberuhigung und mehr Platz für den Fußverkehr.
- Einige Teilnehmer:innen äußern Bedenken zur Sicherheit der Kreuzung selbst. Eine fehlende intuitive Führung für Radfahrende, ein zu kleiner Abbiegeradius für Busse und LKWs sowie die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h würden zu gefährlichen Situationen, insbesondere beim Abbiegen führen. Es wird sich eine Markierung für den Radverkehr und eine geringere Höchstgeschwindigkeit gewünscht. Eine Freigabe des Gehwegs für Radfahrende würde die Nutzungskonflikte in den Seitenraum verlagern.
- Eine Teilnehmerin merkt an, dass die Mülltonnen auf den Gehwegen die Breite und Nutzbarkeit stark begrenzen und vor allem Kinder die Straße nur eingeschränkt einsehen könnten.

Station 3: Kreuzung Bahnhofstraße/Erbdrostenstraße

Die Route verläuft weiter bis zur Kreuzung Bahnhofstraße/Erbdrostenstraße.

- Zunächst diskutieren die Teilnehmenden die Querungssituation an der Kreuzung. Durch die vergleichsweise hohe Verkehrsbelastung warteten die Kinder sehr lange bis sie queren können und zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs seien ein Problem. Das Geschwindigkeitsniveau mache die Route für LKWs attraktiv. Eine reduzierte Geschwindigkeit könnte Abhilfe verschaffen.
- Für ein sicheres Queren wird sich eine Querungsanlage wie beispielsweise eine Fußgängerampel gewünscht. Dadurch könnte der Fußverkehr stärker geleitet und gebündelt werden und somit das Queren an der Ecke Bahnhofstraße/Beusenstraße entschärfen.

- Auf dem Gehweg der Bahnhofstraße beeinträchtigt ein Baum m Gehwegbereich die Barrierefreiheit. Ein Durchkommen mit dem Rollator ist kaum möglich.

Abbildung 21: Querungssituation Bahnhofstraße/Erbdrostenstraße

Abbildung 22: Teilnehmende diskutieren die Kreuzungssituation Erbdrostenstraße/Großer Kamp
Abbildung 23: Querungssituation Bahnhofstraße/Erbdrostenstraße



Quelle: Planersocietät

Station 4: Kreuzung Erbdrostenstraße/Großer Kamp (ergänzender Stopp)

Die Gruppe legt an der Kreuzung Erbdrostenstraße/Großer Kamp einen weiteren Halt ein. Frau Roggenland merkt an, dass bei einer durchgeführten Umfrage zur Schulwegeplanung diese Stelle besonders oft genannt wurde.

- Erneut bemängeln die Teilnehmenden an dieser Stelle eine gefährliche Quersituation für Kinder. Besonders Mülltonnen auf dem Gehweg und Falschparkende auf der Fahrbahn würden die Sicht auf die Kreuzung beeinträchtigen. Auch wird ergänzt, dass in der Parkbucht neben der Kreuzung häufig kleinere Transporter stehen, die die Sicht zusätzlich einschränken.
- Die Anwesenden bemängeln die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, wodurch häufig Konfliktsituationen zu beobachten seien. Frau Roggenland merkt an dieser Stelle an, dass es an der Kreuzung noch zu keinen registrierten Unfällen gekommen ist.

- Die Teilnehmenden regen für diesen Bereich eine sichere Quermöglichkeit über die Erbdrostenstraße an.

Abbildung 24: Teilnehmende diskutieren die Kreuzungssituation Erbdrostenstraße/Großer Kamp

Abbildung 25: Veranschaulichung der Probleme am Lienener Damm
Abbildung 26: Teilnehmende diskutieren die Kreuzungssituation Erbdrostenstraße/Großer Kamp



Quelle: Planersocietät

Station 5: Lienener Damm

Anschließend laufen die Teilnehmenden den Lienener Damm bis zur Kreuzung an der Buchenstraße entlang.

- Zunächst wird von den Teilnehmenden von einem Transporter berichtet, der immer wieder sehr nahe an der Kreuzung zur Buchenstraße parken soll. Auf der rechten Seite der Kreuzung (Seite der Anliegerstraße) existierten Parkplätze, auf der anderen Seite jedoch nicht.
- Für die Kreuzung wünschen sich die Teilnehmenden eine gesicherte Quermöglichkeit. Herr Rischbieter merkt dazu an, dass es sich beim Lienener Damm um eine klassifizierte Straße handelt, dessen Zuständigkeit beim Land NRW liegt und damit die Einrichtung einer Querungshilfe schwieriger sei.

Es wird vorgeschlagen, die Höchstgeschwindigkeit aufgrund des Schulwegs zumindest zu reduzieren oder Schilder mit dem Hinweis auf Schulkinder zu installieren. Auch ein Geschwindigkeitsdisplay sei vorstellbar.

- Frau Roggenland versichert den Teilnehmenden, dass ein Geschwindigkeitsdisplay für die Gemeinde bereits beantragt ist und auch an dieser Stelle zum Einsatz kommen solle.
- Anschließend verweisen die Teilnehmenden auf die Bushaltestelle auf dem Lienener Damm. Dort würden oft Fahrräder am Zaun geparkt werden und somit den Gehweg an dieser Stelle einschränken.
- Eine weitere herausfordernde Situation stelle die Kreuzung Lienener Damm/Engelstraße dar. Eine Teilnehmerin erklärt, dass sie schon häufiger Unfälle an dieser Stelle beobachtet habe. Frau Roggenland weist darauf hin, dass die Unfälle bisher ausschließlich auf Fehlverhalten zurückzuführen sind. Die Unübersichtlichkeit der Kreuzung führe zur Überforderung und mache sie fehleranfällig.
- Im Kreuzungsbereich staue es sich zu den Hauptverkehrszeiten häufig, weshalb einige Radfahrende auf den Gehweg ausweichen und Nutzungskonflikte entstünden. Der Radverkehr sollte durch Markierungen auf der Fahrbahn geführt werden.

Abbildung 27: Veranschaulichung der Probleme am Lienener Damm

Abbildung 28: Diskussion über den Zebrastreifen am Eichenweg
Abbildung 29: Veranschaulichung der Probleme am Lienener Damm



Quelle: Planersocietät

Station 6: Zebrastreifen Eichenweg/Engelstraße

Die Route verläuft weiter zum Zebrastreifen am Eichenweg. Ein weiterer Stopp wird an der Kreuzung Engelstraße/Hauptstraße eingelegt.

- Es wird besonders über die unzureichende Erkennbarkeit des Zebrastreifens am Eichenweg diskutiert. Die Schilder seien zu nahe an der Überquerung und damit zu spät sichtbar für die Autofahrende, besonders wenn diese in Richtung Ortskern unterwegs sind. Vom Ortskern kommend sei das Schild wiederum durch einen Baum nicht gut zu erkennen.
- Es wird vorgeschlagen, die Schilder mind. 300 Meter vom Zebrastreifen entfernt zu platzieren und größere Schilder zu verwenden.
-
- Anschließend diskutieren die Teilnehmenden über die zu schmalen Gehwege entlang der Engelstraße. Die schmalen Gehwege führten dazu, dass zu wenig Platz für Begegnungsverkehr ist. Einige Radfahrende würden den Gehweg nutzen.
- An der Kreuzung Engelstraße/Hauptstraße erklärt Herr Piochowiak die geplanten Neuerungen durch den Umbau der Hauptstraße. So solle eine neue Mittelinsel eingerichtet werden.

Abbildung 30: Diskussion über den Zebrastreifen am Eichenweg

Abbildung 31: Markierung einer Gehwegvorstreckung im Hanfgarten
Abbildung 32: Diskussion über den Zebrastreifen am Eichenweg



Quelle: Planersocietät

Station 7: Kreuzung Hanfgarten

Die Route verläuft weiter von der Hauptstraße entlang der straßenunabhängigen Wegeverbindung bis zum Hanfgarten.

- Zunächst wird angemerkt, dass die Umlaufsperrn relativ weit auseinander stehen und nicht alle Radfahrende an dieser Stelle ihre Geschwindigkeit reduzierten. Für einen barrierefreien Zugang seien die Abstände allerdings einzuhalten.
- An der Querung auf Höhe der Wegeverbindung komme es immer zu Nutzungskonflikten zwischen Fuß-/Radverkehr und Kfz-Verkehr durch eingeschränkte Sichtbeziehungen.
- Herr Rischbieter schlägt vor, eine sogenannte Gehwegnase einzurichten, die die Sichtbeziehungen verbessere und durch die Fahrbahnverengung die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziere. So verkürze sich auch der Querschnittsweg. Kurzfristig könne dies mit einer Markierung und dem Aufstellen einer Barke oder einem Freiburger Kegel eingerichtet werden.
- Zuletzt werden auch an dieser Stelle die Mülltonnen auf den Gehwegen bemängelt.

Abbildung 33: Markierung einer Gehwegvorstreckung im Hanfgarten

Abbildung 34: Routenverlauf der 2. Begehung Ostbevern (ca. 1,9 km)Abbildung 35: Markierung einer Gehwegvorstreckung im Hanfgarten



Quelle: Planersocietät

Station 8: Hauptstraße (Kreuzung Johannes-Poggenburg-Straße)

Die nächste Station auf der Route ist die Hauptstraße, bei der insbesondere die Quersituation an der Johannes-Poggenburg-Straße diskutiert wird.

- Die Geh- und Radwege der Hauptstraße werden bemängelt. Sie seien zu schmal und Radfahrende würden z. T. auf der falschen Seite fahren. Grünwuchs verschärfe die Problematik.
- Die Teilnehmenden bemängeln die Quersituation an der Kreuzung der Johannes-Poggenburg-Straße. Insbesondere für Schulkinder sei die Mittelinsel herausfordernd. Die Aufstellfläche sei zu schmal dimensioniert.
- Es wird der Wunsch nach einem Zebrastreifen oder einer Bedarfsampel geäußert.

Verabschiedung & Ausblick

Zum Schluss dankt Herr Rischbieter den Anwesenden für ihre Teilnahme und Wortbeiträge. Er verweist auf die zweite Begehung am gleichen Tag um 17:30 Uhr und lädt dazu herzlich ein. Anschließend verabschiedet er die Anwesenden.

6.3 2. Begehung

Ort: Ostbevern

Datum: 17.09.2025

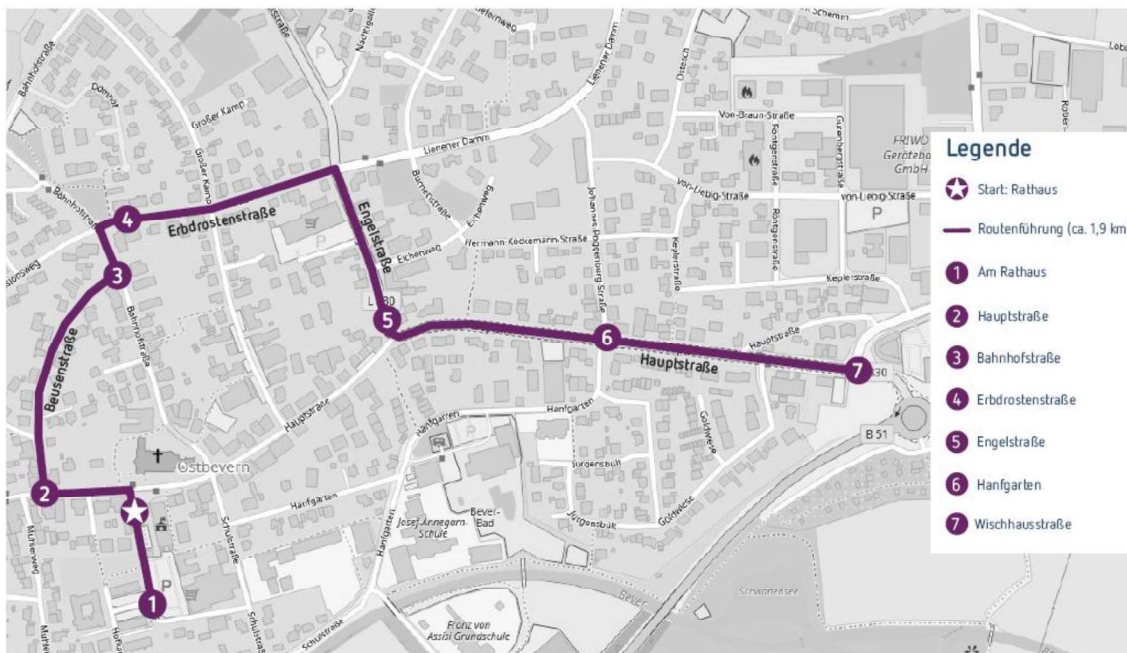
Uhrzeit: 17:30-19:30 Uhr

Anwesende: 33 Personen

Begrüßung

Am 17.09.2025 um 17:30 Uhr fand die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks NRW in der Gemeinde Ostbevern statt. Die Begehung startete am Rathaus in Ostbevern. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 33 Personen zusammen: Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, der Politik, der Polizei und des Ordnungsamtes, Bürger:innen sowie Mitarbeitende der Planersocietät und des Zukunftsnetzes Mobilität NRW.

Abbildung 36: Routenverlauf der 2. Begehung Ostbevern (ca. 1,9 km)



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Herr Piochowiak (Bürgermeister der Gemeinde Ostbevern) begrüßt die Teilnehmenden. Er bedankt sich für die große Resonanz. Herr Rischbieter (Mitarbeiter der Planersocietät) weist darauf hin, dass der Fußverkehrs-Check durch die Planersocietät sowie das Zukunftsnetz Mobilität NRW begleitet werde.

Die Route umfasst rund 1,9 km und soll einen besonderen Schwerpunkt auf Barrierefreiheit und Querungssituationen legen. Zur Sensibilisierung für unterschiedliche Bedürfnisse würden verschiedene Hilfsmittel bereitgestellt – darunter ein Rollator, ein Rollstuhl, Simulationsbrillen für Seheinschränkungen sowie Blindenlangstöcke. Die Dokumentation erfolge auf Grundlage eines schriftlichen Protokolls und mithilfe von Fotos.

Station 1: Parkplatz am Rathaus

Die Teilnehmenden laufen die Straße Am Rathaus hinunter. Herr Rischbieter erkundigt sich zu Beginn bei den Teilnehmenden nach möglichen Einschränkungen an den Querungsstellen sowie am Parkplatz des K+K-Marktes.

- Von den Teilnehmenden wird geschildert, die beiden Querungsbereiche am Rande des Parkplatzes würden häufig zugeparkt. Die südliche Querungsstelle sei nicht markiert, während an der nördlichen die vorhandene Markierung zum Teil ignoriert werde. Einige Autofahrende nähmen offenbar an, die Querungsstellen seien als Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz gedacht.
- Deutlich bemängelt werden die Ablaufrinnen. Mehrere Teilnehmende geben an, Personen, die auf Rollstuhl oder Rollator angewiesen seien, könnten diese kaum überqueren; bei Regen stehe dort das Wasser. Die Tiefe der Rinnen stelle einen sicherheitsrelevanten Mangel dar.
- Außerdem wird darauf hingewiesen, die Hecken beeinträchtigten besonders für Kinder und kleinere Personen die Sichtbeziehungen erheblich. Zur Veranschaulichung kommt hier das „Tief-Seh-Rohr“ zum Einsatz, mit dem sich die Perspektive eines Kindes nachvollziehen lässt.

- Die Höhe der abgesenkten Bordsteine sorgt für Diskussion: Herr Rischbieter erläutert die Hintergründe zu den vorhandenen taktilen Elementen. Es wird aufgeführt, wie eine barrierefreie Querung gestaltet werden sollte und welche Belange dabei zu berücksichtigen seien.

Abbildung 39: Eine neue Perspektive am Parkplatz des Rathauses



Quelle: Planersocietät

Zusätzliche Station: Bahnhofstraße „Neue Mitte“

Es wird ein zusätzlicher Halt in der „Neuen Mitte“ eingelegt. Auf dem Weg zur Bahnhofstraße testen die Teilnehmenden mithilfe von Simulationsbrillen unterschiedliche Seheinschränkungen und erkunden den Straßenraum. Zur Orientierungshilfe kann ein Langstock eingesetzt werden.

- An der Station berichten die Teilnehmenden, die simulierte eingeschränkte Sicht löse teils große Unsicherheit aus. Besonders helle Farben oder deutliche Kontraste würden die Orientierung erleichtern. Hindernisse sollten möglichst klar erkennbar gestaltet sein.
- Herr Rischbieter verweist auf die neue Pflasterung der Bahnhofstraße. Sie erfülle die erforderliche Kontrastierung. Ergänzend erwähnt die Verwaltung, der Sandkasten an der Neuen Mitte sei nachträglich mit anthrazitfarbenen Steinen eingefasst worden, um einen besseren Kontrast zum sandfarbenen Gehweg zu schaffen.

Abbildung 42: Durchquerung des Straßenraums mit Seheinschränkungen



Quelle: Planersocietät

Station 2: Hauptstraße/Beusenstraße

Die Route führt weiter über die Hauptstraße bis zur Kreuzung Hauptstraße/Beusenstraße.

- Auf der Hauptstraße fallen den Teilnehmenden vor allem Unebenheiten auf den Gehwege auf. Entlang der Beusenstraße seien die Gehwege deutlich schmaler und zusätzlich durch Bewuchs und abgestellte Mülltonnen in der Nutzbarkeit eingeschränkt.
- Die Kreuzung Beusenstraße/Hauptstraße wird bemängelt. Die Einsehbarkeit sei durch den Kurvenverlauf eingeschränkt. Einzelne Teilnehmende merken an, die Sicht sei an dieser Stelle noch akzeptabel, während die Kreuzungen davor und dahinter problematischer seien.
- Eine taktil ausgestaltete Querungsstelle fällt ins Auge. Unmittelbar daneben steht jedoch ein Fahrzeug, so dass die Sichtbeziehungen in eine Richtung nicht gegeben seien. Es wird angeregt, das Parkverbotsschild zu versetzen.

Abbildung 45: Durchquerung des Straßenraums mit Seheinschränkungen

Abbildung 46: Querungssituation Bahnhofstraße/Erbdrostenstraße Abbildung 47: Durchquerung des Straßenraums mit Seheinschränkungen



Quelle: Planersocietät

Station 3 und 4: Kreuzung Bahnhofstraße/Beusenstraße und Bahnhofstraße/Erbdrostenstraße

Im weiteren Verlauf macht die Gruppe Halt an der Kreuzung Bahnhofstraße/Erbdrostenstraße.

- Die Teilnehmenden schildern, die Querung der Kreuzung sei besonders aus Richtung Prozessionsweg schwierig, da die Einsicht stark eingeschränkt sei. Zudem sei die Querung des Prozessionswegs wegen des dort verlegten Kopfsteinpflasters für Rollstuhlfahrende und Rollatornutzende unangenehm.
- Es wird vorgeschlagen, einen Kreisverkehr zu errichten. Herr Rischbieter gibt jedoch zu bedenken, dass der benötigte Straßenraum dafür vermutlich nicht ausreiche.
- Eine Teilnehmerin äußert den Wunsch nach einer besserer Ausleuchtung des Gehwegs, da der Bereich insbesondere aus Richtung Kulturwerkstatt abends sehr dunkel sei.

Abbildung 48: Querungssituation Bahnhofstraße/Erbdrostenstraße

Abbildung 49: Ein Baum verengt den Gehweg an der Erbdrostenstraße
Abbildung 50: Querungssituation Bahnhofstraße/Erbdrostenstraße



Quelle: Planersocietät



Entlang der Erbdrostenstraße wird an einem Baum gestoppt, der mittig auf dem relativ schmalen Gehweg wächst.

- Eine auf dem Gehweg platzierte Baumscheibe verengt diesen auf rund 60 cm; ein Durchkommen mit Rollstuhl oder Rollator sei dort kaum möglich.
- Es werden unterschiedliche Lösungen diskutiert. Zunächst wird das Entfernen des Baumes vorgeschlagen. Mehrere Teilnehmende sprechen sich jedoch für den Erhalt aus.
- Ein weiterer Vorschlag ist die Verschwenkung des Gehwegs. Ein möglicher Verlauf wird durch Herrn Rischbieter mit Sprühkreide auf der Fahrbahn markiert. Damit würde der Gehweg um die Baumscheibe herumgeführt und der Fahrbahnquerschnitt eingengt, was zugleich den Autoverkehr verlangsamen könne. Da sich jedoch eine Einfahrt auf der gegenüberliegenden Seite befinde, sei dies nur schwer umsetzbar.

- Als alternative Möglichkeit wird ein barrierefreier Baumschutz/-gitter vorgeschlagen, welchen viele der Teilnehmenden befürworten.

Abbildung 51: Ein Baum verengt den Gehweg an der Erbdrostenstraße



Abbildung 52: Diskussionen über den Zebrastreifen Eichenweg und die Engelstraße-
Abbildung 53: Ein Baum verengt den Gehweg an der Erbdrostenstraße



Quelle: Planersocietät

Anschließend laufen die Teilnehmenden zur Kreuzung Lienener Damm/Engelstraße.

- Die Teilnehmenden berichten, dass das Queren wegen des hohen Verkehrsaufkommens stark erschwert sei. Es wird sich eine Bedarfsampel gewünscht.
- Es wird berichtet, die Zufahrt zum Lienener Damm sei früher ausschließlich über den Eichenweg möglich gewesen, wodurch die jetzige Kreuzung deutlich weniger befahren worden sei. Er würde sich diese frühere Verkehrsführung zurückwünschen. Andere Teilnehmende geben zu bedenken, dass der Verkehr im Eichenweg, der heute als Schulweg diene, würde dann erheblich zunehmen und sei daher ungeeignet.

Station 5: Zebrastreifen Eichenweg/Engelstraße

Die Route verläuft weiter bis zum Zebrastreifen am Eichenweg.

- Bemängelt wird, die Hinweise auf den Zebrastreifen seien unzureichend und die Schilder stünden zu nah an der Überquerungsstelle, so dass sie von Autofahrenden zu spät wahrgenommen würden.
- Auch die Lage des Zebrastreifens selbst wird bemängelt: Kinder träten durch die unmittelbare Nähe zum Eichenweg scheinbar plötzlich auf die Fahrbahn, was sie für Autofahrende schwer erkennbar mache.
- Weiterhin heißt es, viele Autofahrende beachteten den Zebrastreifen kaum, da er nur morgens stark frequentiert werde und nachmittags vergleichsweise gering. Als mögliche Maßnahme wird eine temporäre Geschwindigkeitsreduzierung in den Morgenstunden vorgeschlagen.
- Die Barrierefreiheit wird ebenfalls thematisiert. Die Bordsteine seien für Rollstuhlfahrende zu hoch, Menschen mit Sehenschränkungen benötigten die Bordsteinkante jedoch zur Orientierung. Herr Rischbieter stellt eine Lösung vor, die beide Bedürfnisse berücksichtigt – eine Kombination aus ebenerdigem Bereich und tastbarer Bordsteinkante, die sogenannte differenzierte Bordsteinhöhe.

Abbildung 54: Diskussionen über den Zebrastreifen Eichenweg und die Engelstraße

Abbildung 55: Verkehrssituation entlang der Hauptstraße
Abbildung 56: Diskussionen über den Zebrastreifen Eichenweg und die Engelstraße



Quelle: Planersocietät

Station 6: Kreuzung Hauptstraße/Hanfgarten

Die nächste Station auf der Route ist die Hauptstraße, mit besonderem Fokus auf die Querungssituation an der Johannes-Poggenburg-Straße und am Hanfgarten.

- Auf dem Weg dorthin merken einige Teilnehmende an, der Fuß- und Radweg zur Hermann-Köckemann-Straße sei für Radfahrende auf der anderen Straßenseite nur über einen großen Umweg oder durch kurzes Fahren entgegen der vorgeschriebenen Richtung auf dem Gehweg erreichbar. Eine Bordsteinabsenkung fehle und der durchgehende Parkstreifen verhindere eine Zufahrt.
- Die Gehwege entlang der Hauptstraße seien teilweise zu schmal, um den Radverkehr aufzunehmen. Es käme immer wieder zu Nutzungskonflikten.
- Kritisiert wird die Querung an der Johannes-Poggenburg-Straße: Die Mittelinsel sei zu schmal für Langstöcke und Kinderwagen. Ein Zebrastreifen oder eine Bedarfssampel findet breite Zustimmung.

Abbildung 57: Verkehrssituation entlang der Hauptstraße

Abbildung 58: Maßnahmen-Workshop im Bever-Forum
Abbildung 59: Verkehrssituation entlang der Hauptstraße



Quelle: Planersocietät

Station 7: Hauptstraße (Kreuzung Wischhausstraße)

Aufgrund des andauernden Regens entscheiden sich die Teilnehmenden nicht mehr bis zur Kreuzung an der Wischhausstraße zu laufen und stattdessen die Querungssituation an der aktuellen Station zu besprechen.

- Positiv hervorgehoben wird die gute Einsehbarkeit der Kreuzung. Gleichzeitig wird angemerkt, dass wegen des hohen Verkehrsaufkommens ein Überqueren kaum möglich ist. Die vorhandene Querungshilfe sei zu umwegig.
- Auch der Querungsweg an der Wischhausstraße sei relativ weit und dadurch käme es immer wieder zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr.

Verabschiedung & Ausblick

Zum Schluss dankt Herr Rischbieter den Anwesenden für ihre Teilnahme und Wortbeiträge. Er verweist auf den Maßnahmen-Workshop und lädt dazu herzlich in das Bever-Forum ein. Anschließend verabschiedet er die Anwesenden.

6.4 Maßnahmen-Workshop

Ort: Bever-Forum, Rathaus

Datum: 10.12.2025

Uhrzeit: 18:30-20:00

Anwesende: 27 Personen

Der Maßnahmen-Workshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2025 in Ostbevern fand am 10. Dezember 2025 um 18.30 Uhr im Bever-Forum in Ostbevern statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 27 Personen zusammen: Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung und Politik, Bürger:innen sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Abbildung 60: Maßnahmen-Workshop im Bever-Forum

Abbildung 61: Prozess- und Ergebnis-Bewertung der Teilnehmenden des Workshops-
Abbildung 62: Maßnahmen-Workshop im Bever-Forum



Quelle: Planersocietät

Begrüßung durch Karl Piochowiak (Bürgermeister)

Herr Piochowiak begrüßt die Teilnehmenden zum Maßnahmen-Workshop. Er verweist auf die Bedeutung des Fußverkehrs in Ostbevern und die vielen Anregungen und Hinweise während der beiden Begehungen, auf deren Grundlage nun Maßnahmen entwickelt worden sind und die gemeinsam diskutiert werden sollen.

Vorstellung der Ziele des Fußverkehrs-Checks durch Sybille Ellermann (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Frau Ellermann stellt das Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie die Ziele und Bausteine des Fußverkehrs-Checks vor, der sich aus dem Auftakt-Workshop, zwei Begehungen, dem Abschluss-Workshop sowie der abschließenden Dokumentation zusammensetzt. Anschließend gibt sie anhand von Fotos einen Rückblick auf die vorausgegangenen Veranstaltungen.

Rückblick auf den Fußverkehrs-Check und Vorstellung der Handlungsfelder und Maßnahmen durch Niklas Rischbieter (Planersocietät)

Herr Rischbieter geht zunächst auf die jeweiligen Problematiken und Ziele zur Verbesserung des Fußverkehrs der einzelnen Handlungsfelder Barrierefreiheit, Querungen und Verkehrssicherheit ein. Darauf aufbauend stellt er anhand von ausgewählten Mängel- und Problemstellen entlang der Routen der beiden Begehungen exemplarisch Maßnahmenempfehlungen mit Beispielen aus anderen Kommunen vor. Bei diesen steht der Übertragungscharakter im Fokus.

Rückfragen und Diskussion

Nach Vorstellung der exemplarischen Maßnahmenvorschlägen lädt Herr Rischbieter die Teilnehmenden zur Diskussion ein. Dafür wurden im Vorfeld die Maßnahmen auf Plakaten aufbereitet, so dass die Möglichkeit für Hinweise und Anmerkungen sowie eine Priorisierung (3 Punkte je Person) besteht.

Aus dem Austausch mit den Teilnehmenden sind folgende Beiträge zusammengefasst hervorgegangen:

Maßnahme	Anmerkungen	Priorisierung
<i>Barrierefreiheit</i>		
A1: Bordsteinabsenkungen		3 Punkte
A2: Barrierefreie Querungen	Tempo 30 wegen Schulweg möglich?	6 Punkte
A3: Oberfläche ausbessern		3 Punkte
A4: Entschärfung einer Engstelle	Gute Lösung	4 Punkt
A5: Barrierefreie Zugänglichkeit		1 Punkt
A6 Hindernisfreie Gehwege		1 Punkt
<i>Querungen</i>		
B1: Fußgängerüberweg (FGÜ)	Plus Lichtsignalanlage Eichenweg: Achtung Zebrastrassen (für Erstklässler)	9 Punkte
B2: Gesicherte Querungsmöglichkeit I	Querung: Buchenstraße/Lienener Damm Verbesserung! Eichenweg öffnen?	12 Punkte

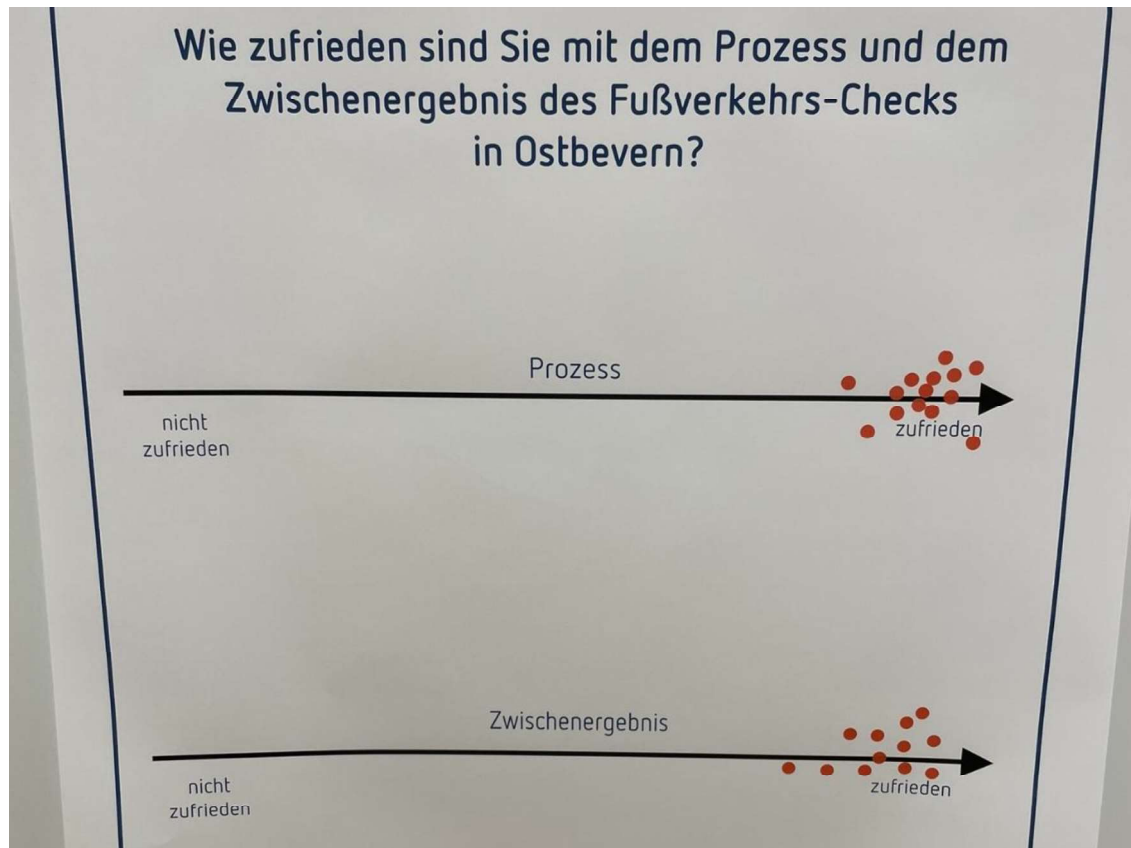
B3: Gesicherte Querungsmöglichkeit II		8 Punkte
B4: Querungshilfe	Stau auf der Wischhausstraße Kreisverkehrslösung?	3 Punkte
<i>Verkehrssicherheit</i>		
C1: Sichtbeziehungen verbessern	Immer noch keine Querungshilfe! (Erbdrostenstraße + Bahnhofstraße)	4 Punkte
C2: Nutzungskonflikte reduzieren	Trennung Rad- / Fußweg aufgeben (an der Wischhausstraße)	2 Punkte

Ausblick über das weitere Vorgehen (Planersocietät, Zukunftsnetz Mobilität NRW) und Verabschiedung

Im Anschluss an die Diskussion erläutert Herr Rischbieter, dass im Nachgang der Veranstaltung die Maßnahmen finalisiert und priorisiert sowie die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks in einen Abschlussbericht, welcher im 1. Quartal 2026 erscheinen wird, überführt werden. Die Ergebnisse sollen anschließend voraussichtlich im Februar im politischen Gremium vorgestellt werden. Frau Ellermann erläutert die darüber hinaus gehende Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW in den Bereichen Fördermittelakquise und Mobilitätsmanagement. Anschließend bedankt sich Herr Piochowiak bei den Anwesenden, beim Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Planersocietät und verabschiedet sie.

Beim Rausgehen haben die Beteiligten die Möglichkeit, die den Prozess und die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks zu bewerten.

Abbildung 63: Prozess- und Ergebnis-Bewertung der Teilnehmenden des Workshops



Quelle: Planersocietät

7 Quellenverzeichnis

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

ADAC 2022 - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.: Elternhaltestellen für Grundschulen. München, 2022

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

DIMR 2018 - Deutsches Institut für Menschenrechte: Selbstbestimmt unterwegs in Berlin – Bericht zur Mobilität von Menschen mit Behinderungen aus menschenrechtlicher Perspektive. Berlin, 2018.

DIN 18040-3 2014: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Berlin, 2014.

DIN 32981 2018: Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) – Anforderungen. Berlin, 2018.

DIN 32984 2023: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin, 2023.

FGSV 1993 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS). Köln, 1993.

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

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

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

FGSV 2007 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr (M WBF). Köln, 2007.

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

FGSV 2015 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Köln, 2015.

FGSV 2022 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen (E Klima). Köln, 2022.

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

Gemeinde Ostbevern: Integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde Ostbevern. Ostbevern, 2023.

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Bonn, Berlin, 2023.

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

Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V. 2024: Wettbewerb „Zu Fuss zur Schule“ 2024. Verfügbar unter: <https://www.landesverkehrswacht-nrw.de/wettbewerb-zu-fuss-zur-Schule/>

Kreis Warendorf 2023: Mobilitätserhebung im Kreis Warendorf 2023. Warendorf, 2023.

MUNV 2024 – Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist (Erlass Poller). Düsseldorf, 2024.

MUNV 2024 – Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: „Schulstraßen“ - Temporäre Sperrungen von Straßen für den Kfz-Verkehr im Nahbereich von Schulen (Erlass Schulstraßen). Düsseldorf, 2024.

StVO 2013 – Straßenverkehrs-Ordnung. Berlin, 2013.

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

VwV-StVO 2001 – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. Berlin, 2013.

ZNM 2024 – Zukunftsnetz Mobilität NRW: Rechtssichere Umsetzung von „Schulstraßen“ in NRW. Verfügbar unter: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/schulstrassen-in-nrw