



Endbericht

Fußverkehrs-Checks NRW 2021

Stadt Münster

## Impressum

### Auftraggeber

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Geschäftsstelle

Glockengasse 37-39

50667 Köln

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

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle

Münsterland / Ruhr-Lippe:

Wiebke Weltring

Telefon: 0251/ 48881725

E-Mail: [w.weltring@nwl-info.de](mailto:w.weltring@nwl-info.de)

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr  
Nordrhein-Westfalen.

### Auftragnehmer

#### Planersocietät

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

Dipl.-Ing. Michael Frehn

Fon 0231 99 99 70-0

Fax 0231 99 99 70-18

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

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

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	7
<b>1 Einleitung</b>	<b>8</b>
<b>2 Analyse</b>	<b>10</b>
<b>3 Handlungsfelder</b>	<b>15</b>
3.1 Barrierefreiheit (A)	15
3.1.1 Längsverkehr	16
3.1.2 Querverkehr	23
3.1.3 Treppen und Rampen	27
3.1.4 Bushaltestellen	29
3.2 Querungen (B)	32
3.2.1 Lichtsignalanlagen (LSA)	33
3.2.2 Fußgängerüberwege (FGÜ)	37
3.2.3 Querungshilfen	39
3.2.4 Vorgezogene Seitenräume (Gehwegnasen)	41
3.2.5 Gehwegüberfahrten	43
3.3 Verkehrssicherheit (C)	44
3.4 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (D)	47
3.4.1 Nutzungen	48
3.4.2 Sitzelemente	50
3.4.3 Spielelemente	51
3.4.4 Grünelemente	52
3.5 Weitere Handlungsfelder (E)	53
3.5.1 Schulwegemobilität	53
3.5.2 Schulwegeplan	55
3.5.3 Elternhaltestellen	56
<b>4 Verstetigung</b>	<b>58</b>
4.1 Umsetzungshorizont	58
4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung	61
4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW	62
<b>5 Fazit</b>	<b>65</b>

<b>6</b>	<b>Dokumentation</b>	<b>67</b>
6.1	Protokoll Auftakt-Workshop	67
6.2	Protokoll 1. Begehung	77
6.3	Protokoll 2. Begehung	88
6.4	Protokoll Abschluss-Workshop	97
<b>7</b>	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>105</b>

---

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2021 .....	9
Abbildung 2: Erreichbarkeit im Fußverkehr – Innenstadt Münsters .....	12
Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr – Münster-Roxel .....	13
Abbildung 4: Modellkasten Gehwegbreiten .....	17
Abbildung 5: Barrieren in der Gehgasse schränken die Barrierefreiheit in der Frauenstraße ein .....	18
Abbildung 6: Baustellenbeschilderung auf dem Gehweg der Hörsterstraße .....	19
Abbildung 7: Schmale Gehwege und Barrieren in der Gehgasse in der Frauenstraße .....	21
Abbildung 8: Querneigung und Gehwegabsenkung in der Dorffeldstraße in Roxel .....	22
Abbildung 9: Beispiele differenzierter Bordhöhe mit Nullabsenkung und Hochbord .....	23
Abbildung 10: Querungshilfe ohne (links) und mit barrierefreier Ausstattung (rechts) auf der Pienersallee .....	24
Abbildung 11: Fehlende Barrierefreiheit an signalisierten Knoten am Schlossplatz (links) und an der Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße (rechts) .....	25
Abbildung 12: Fehlendes Querungsangebot am Spiekerhof (links) und barrierefreies Querungsangebot am Alten Steinweg (rechts) .....	26
Abbildung 13: Treppenanlage an der Aa (links) und am Horsteberg (rechts) .....	28
Abbildung 14: Treppen- und Rampenanlage am Pantaleonplatz .....	29
Abbildung 15: Bushaltestelle mit Hochbord .....	29
Abbildung 16: Bushaltestelle Bült/Altstadt .....	31
Abbildung 17: Bushaltestelle in der Dorffeldstraße (links) ohne und in der Sentruper Straße (rechts) mit Aufstellfläche .....	31
Abbildung 18: LSA am Bült .....	34
Abbildung 19: Fehlende sichere Querungsanlage auf der Havixbecker Straße .....	35
Abbildung 20: Lichtsignalanlage an der Promenadenquerung Hörstertor .....	36
Abbildung 21: Ausstattungselemente eines FGÜ .....	38
Abbildung 22: FGÜ in der Dorffeldstraße .....	38
Abbildung 23: Querungshilfe auf der Pienersallee .....	40
Abbildung 24: Weiter Querungsweg am Bahnhof Roxel .....	41
Abbildung 25: Beispiele für vorgezogene Seitenräume durch Markierung (links), baulich (rechts) .....	42
Abbildung 26: Vorgezogener Seitenraum an der Stellmacherstraße .....	42
Abbildung 27: Beispiel einer Gehwegüberfahrt .....	43
Abbildung 28: Einmündungsbereich an der Pantaleonstraße .....	44
Abbildung 29: Nutzungskonflikte am Bült (links) und Beispiel eines taktilen Begrenzungstreifens (rechts) .....	46
Abbildung 30: Wegeverbindung am Überwasserkirchplatz .....	47
Abbildung 31: Pantaleonplatz in Roxel (links) und Lambertikirchplatz in der Altstadt (rechts) .....	48
Abbildung 32: Temporäre Nutzung auf der Hörsterstraße (links) und auf dem Parkplatz am Bült (rechts) .....	49
Abbildung 33: Beispiele einer Mehrgenerationen-Bank (links) und Sitzelemente im öffentlichen Raum (rechts) .....	50

Abbildung 34: Kleinstspielgerät am Pantaleonplatz (oben) und barrierefreies Spielgerät in Dortmund (unten).....	51
Abbildung 35: Beispiel einer Baumscheibe mit kombinierter Sitzgelegenheit.....	52
Abbildung 36: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg .....	54
Abbildung 37: Beispiel einer Elternhaltestelle .....	56
Abbildung 38: Fußverkehrsförderung .....	65
Abbildung 39: Auftakt-Workshop in der Stadthalle Hilstrup.....	67
Abbildung 40: Die Projektbeteiligten stellen die Fußverkehrs-Checks vor.....	69
Abbildung 41: Diskussion an der Stellwand zur Innenstadttroute .....	71
Abbildung 42: Erste Stellwand zum Routen-Entwurf Innenstadt.....	73
Abbildung 43: Zweite Stellwand zum Routen-Entwurf Innenstadt.....	74
Abbildung 44: Stellwangergebnisse zum Routen-Entwurf Roxel.....	75
Abbildung 45: Routenverlauf in der Innenstadt .....	78
Abbildung 46: Startpunkt der Begehung am Schlossplatz .....	78
Abbildung 47: Lichtsignalanlage an der Straße Schlossplatz.....	80
Abbildung 48: Mülltonnen und Fahrräder versperren den Gehweg für eine Person im Rollstuhl .....	82
Abbildung 49: Gruppe der Teilnehmenden auf dem Überwasserkirchplatz .....	83
Abbildung 50: Querungsstelle am Drubbel für Personen mit Mobilitätseinschränkungen.....	85
Abbildung 51: Begehungsrouten Roxel .....	89
Abbildung 52: Teilnehmende am Startpunkt der Begehung .....	91
Abbildung 53: Lichtsignalanlage Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße .....	92
Abbildung 54: Kirchplatz St. Pantaleon.....	94
Abbildung 55: Schmaleres Gehweg an der Bushaltestelle Dorffeldstraße .....	95
Abbildung 56: Abschluss-Workshop in der Mehrzweckhalle der Stadtwerke Münster .....	98
Abbildung 57: Teilnehmende des Abschluss-Workshops des Fußverkehrs-Checks in Münster .....	99

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen.....	59
--	----

## Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
Bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
DIN	Deutsches Institut für Normung
FGÜ	Fußgängerüberweg
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
InSEK	Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NWSTGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen e.V.
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
R-FGÜ	Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
StVO	Straßenverkehrsordnung
UBA	Umweltbundesamt
UDV	Unfallforschung der Versicherer
ZNM NRW	Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen
VM BW	Verkehrsministerium Baden-Württemberg
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrs-Ordnung

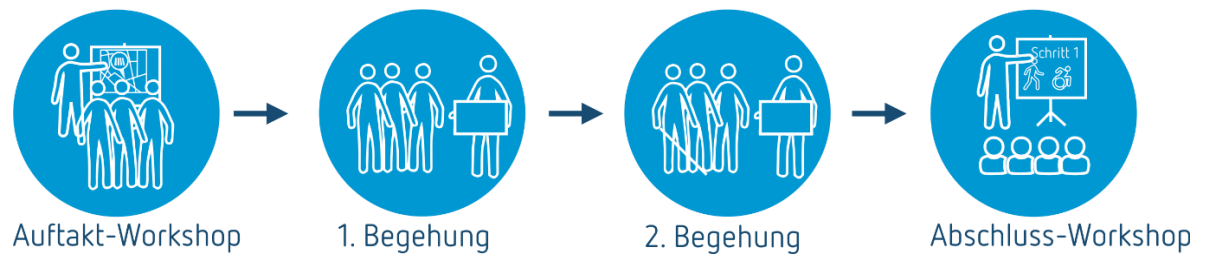
# 1 Einleitung

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 zu Fuß Gehende zu verbessern; dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs auslösen und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Im dritten Jahr der Fußverkehrs-Checks NRW ist das Interesse der Kommunen deutlich gestiegen.

So konnte sich die Stadt Münster aus 41 Bewerbenden als eine von zwölf geförderten Kommunen durchsetzen. In Begleitung der Planersocietät hat Münster den Schwerpunkt in der Innenstadt und im Außenstadtteil Roxel auf die Barrierefreiheit, das sichere Queren und die Aufenthaltsqualität gelegt. Gemeinsam wurden in mehreren Vor-Ort-Terminen eine Bestandsanalyse sowie vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt. Vorab legten die Verwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro die Schwerpunkträume fest und bereiteten den Fußverkehrs-Check vor. Am öffentlichen Auftakt-Workshop am 07. September 2021 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben und gemeinsam mit den Teilnehmenden mögliche Routenverläufe der Begehungen und erste Problemstellen diskutiert. Anschließend fanden am 30. September sowie am 06. Oktober 2021 die Begehungen in der Innenstadt und in Roxel statt. Die eruierten Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in einem öffentlichen Abschluss-Workshop am 17. November 2021 gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert.

Abbildung 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2021



Quelle: Planersocietät

Ziel des Fußverkehrs-Checks in Münster ist es, barrierefreie, sichere und attraktive Wegeverbindungen und Plätze 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 sowie Menschen mit psychischen Behinderungen und kognitiven Einschränkungen als besonders sensible Gruppen in den Fokus rücken. Dies fand bei der Wahl der Routen und dem geladenen Teilnehmendenkreis besondere Berücksichtigung.

## 2 Analyse

Die Stadt Münster zählt rund 315 000 Einwohnende und liegt im Nordwesten Nordrhein-Westfalens. Als kreisfreie Stadt und Oberzentrum gehört sie dem Regierungsbezirk Münster an. Beim Fußverkehrs-Check standen die Innenstadt/Altstadt und der Außenstadtteil Roxel im Fokus der Untersuchung. Die Altstadt ist ein Teilbereich des bevölkerungsreichsten und zentralen Stadtbezirks *Münster-Mitte* und zeichnet sich vor allem durch seine historisch gewachsene Struktur und hohe Nutzungsdichte aus.

Roxel hingegen ist ein Wohnbereich im Westen Münsters. Als 1975 eingemeindeter Stadtteil gehört er dem zweitbevölkerungsreichsten Stadtbezirk *Münster-West* an und weist durch seine Stadtrandlage eine typische, teilweise suburbane Siedlungsstruktur eines Außenstadtteils in Münster auf. Roxel ist überwiegend von Wohnbebauung geprägt und verfügt über städtische Einrichtungen wie Schulen und Kitas, Einzelhandelsgeschäfte und Nahversorger sowie gastronomische Angebote und Freizeiteinrichtungen.

Die Betrachtung des Modal Splits von 2019 veranschaulicht, dass 11,5 % der Wege in Münster zu Fuß zurückgelegt werden. Im Vergleich mit anderen ähnlich großen Städten wie Mainz, Bielefeld, Freiburg oder Karlsruhe zeigt sich, dass der Fußverkehrsanteil in Münster unterdurchschnittlich ausgeprägt ist<sup>1</sup>. Den Eindruck bestätigt ein Vergleich auf Landes- (22 %) und Bundesebene (24 %, Mittelwert dt. Großstädte). Dieser eklatante Unterschied lässt sich sicherlich zu einem großen Teil auf den überdurchschnittlich hohen Radverkehrsanteil von fast 44 % zurückführen, mit dem Münster bundesweit eine Spitzenposition einnimmt. Im Vergleich zur Modal-Split-Erhebung in 2013 ist ein Rückgang von fast 50 % im Fußverkehr festzustellen. Die Differenz ist zumindest teilweise mit unterschiedlichen methodischen Vorgehensweisen bei den Erhebungen zu begründen. Im Stadtbezirk *Mitte* werden mit 14,5 % (Teilbereich Altstadt 26,5 %) die meisten Wege zu Fuß zurückgelegt. Im Stadtbezirk *West*, dem Roxel angehört, sind es 9,6 %.

---

<sup>1</sup> Die Erhebungen weisen methodische Unterschiede auf, die Einfluss auf die Vergleichbarkeit nehmen.

Der vergleichsweise hohe Fußverkehrsanteil in der Altstadt ist sicherlich auf die hohe Nutzungsdichte, kompakte Stadtstruktur und selbständig geführten Wege und Fußgängerzonen zurückzuführen. Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl nach Entfernung zeigt, dass der Fußverkehr bei unter 1 km mit 51 % den Höchstwert erzielt. Gemessen an der kurzen Distanz fällt dieser Wert jedoch verhältnismäßig gering aus. Auch hier ist der Radverkehrsanteil wieder überproportional hoch. Bei einer Entfernung von 1 - 2 km werden bereits ebenso viele Wege mit dem Auto zurückgelegt wie zu Fuß (vgl. Stadt Münster 2020).

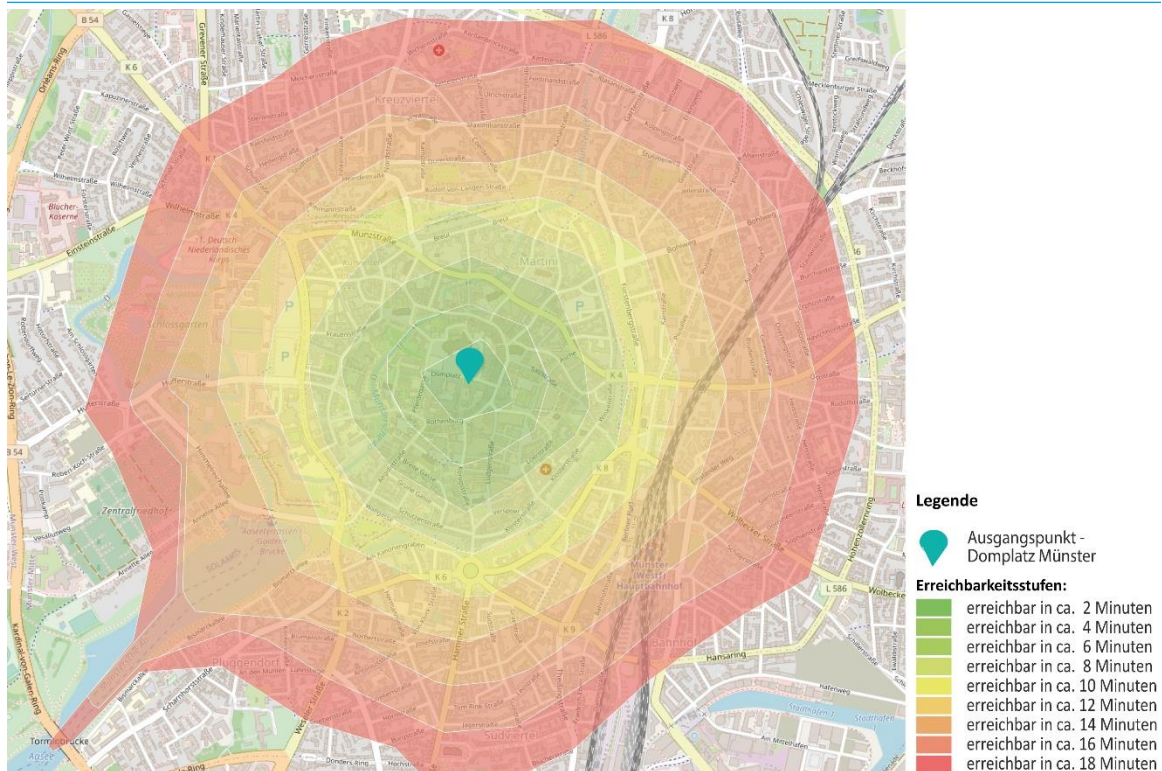
Anhand der Verkehrsmittelwahl lässt sich das Potential eines Modal Shifts, also einer Verlagerung vom Auto- auf den Fußverkehr, vor allem bei den Distanzen unter 3 km erkennen. Durch die hohe Nutzungsdichte und kompakte Stadtstruktur in der Kernstadt und in den Stadtteilzentren besteht ein hohes Potential 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.

Fuß- und Radverkehr als Pfeiler der Nahmobilität sind in ihren Belangen zu stärken und nicht gegeneinander auszuspielen. Der Verkehrsversuch im Sommer 2021 auf der Hörsterstraße in der Altstadt zeigt, dass eine Umverteilung des Straßenraums und Änderung der Priorisierung den Fußverkehr stärkt und die Verweil- und Aufenthaltsqualität steigert. Vor allem Kinder und Jugendliche sowie ältere Personen, die der besonders schützenswerten Personengruppen angehören, sind häufig zu Fuß unterwegs (vgl. Stadt Münster 2020). Deren Belange bedürfen daher besonderer Berücksichtigung im Fußverkehr. Eine barrierefreie Gestaltung ermöglicht das Recht auf selbstbestimmte Mobilität und die Möglichkeit sozialer Teilhabe, so dass die Barrierefreiheit einen inhaltlichen Schwerpunkt einnimmt. 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 erzielen.

## Innenstadt

Die Innenstadt von Münster besitzt aufgrund der kompakten Stadtstruktur und einem engmaschigen Wegenetz gute Voraussetzungen für den Fußverkehr. Fußgängerzonen und autofreie Wege und Plätze wie die Promenade, der Spiegelturm und die Stubengasse sowie eine hohe Nutzungsdichte stärken die Aufenthaltsqualität in der Altstadt und machen das zu Fuß Gehen attraktiver. Die in Abbildung 2 dargestellten Isochronen lassen gut erkennen, dass wichtige Ziele in der Altstadt innerhalb von wenigen Minuten fußläufig zu erreichen sind. Eine Gehminute entspricht dabei durchschnittlich ungefähr 90 m, abhängig von der Personengruppe.

Abbildung 2: Erreichbarkeit im Fußverkehr – Innenstadt Münsters



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

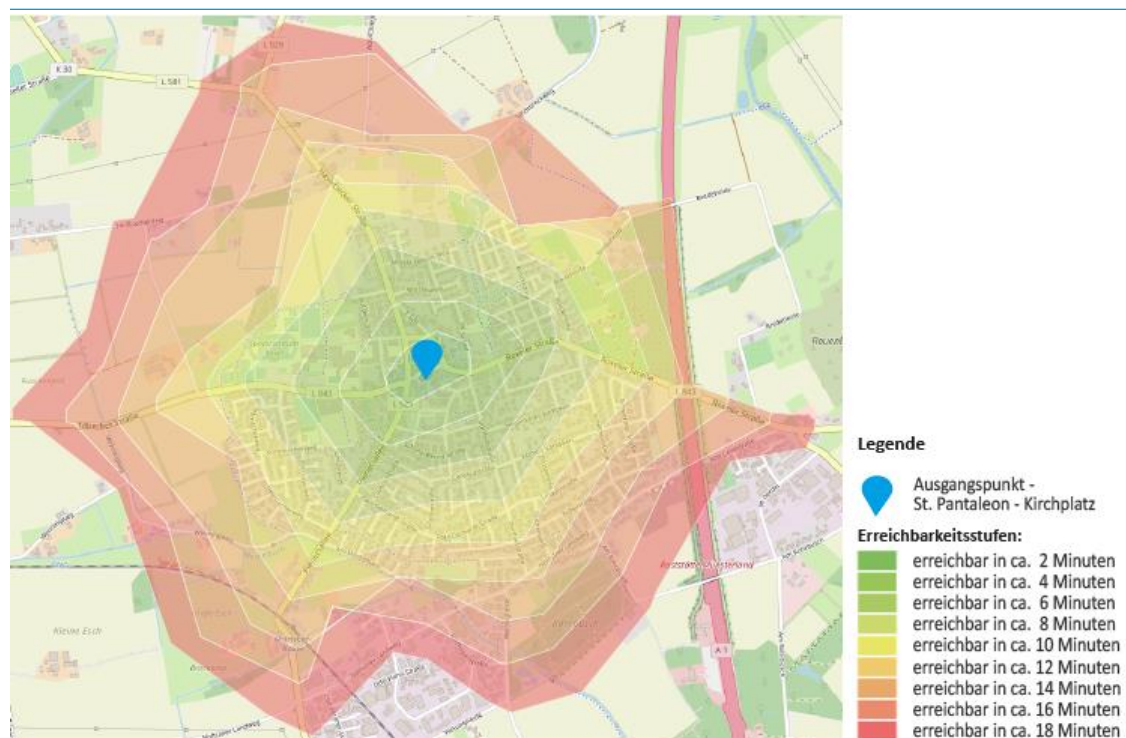
Trotz der grundsätzlich guten Voraussetzungen ergeben sich innerhalb der Innenstadt einige Einschränkungen für den Fußverkehr. So sind Gehwege vielerorts (z. B. Frauenstraße, Hörsterstraße) relativ schmal. Durch die hohe Nutzungsdichte kommt es zudem zu Konflikten, insbesondere mit dem Radverkehr.

Dies liegt häufig in der jahrzehntelangen autogerechten Verkehrsplanung begründet, die sich auch in der Flächenverteilung des Straßenraums wiederfindet. Fehlende barrierefreie Sitzgelegenheiten in regelmäßigem Abstand, fehlende Bordsteinabsenkungen sowie unebene Oberflächen und eine fehlende kontrastreiche Gestaltung erschweren die Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen. Barrieren in der Gehgasse sowie fehlende taktile Bodenindikatoren schränken darüber hinaus die Nutzung für sehbehinderte Menschen ein und erschweren die Orientierung. Die Barrierefreiheit stellt damit die größte Herausforderung in der Innenstadt dar.

## Roxel

In Roxel schafft die kompakte Siedlungsstruktur und Nutzungskonzentration im Zentrum ebenfalls gute Voraussetzungen im Fußverkehr. Wichtige Ziele sind so fußläufig erreichbar. Auch der etwas dezentral gelegene Bahnhof ist vom zentralen Pantaleonplatz durchschnittlich in unter 15 Minuten zu Fuß erreichbar (vgl. Abb. 3).

Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr – Münster-Roxel



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

Neben Einschränkungen in der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen und Sehbehinderte in Form von fehlenden Bordsteinabsenkungen, schmalen Gehwegen und einem mangelnden taktilen Wegeleitsystem fehlt es punktuell zudem an sicheren Querungsanlagen auf dem Schulweg, wie beispielsweise auf der Havixbecker Straße. Weitere Defizite sind in der Aufenthalts- und Verweilqualität durch veraltetes Stadtmobiliar festzustellen.

## 3 Handlungsfelder

Die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmvorschläge sind das Ergebnis der vier partizipativen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks NRW 2021 in Münster. Auf Grundlage der Diskussionen und Anregungen während der Workshops und der Begehungen sowie planerischer Rückschlüsse aus den gewonnenen Eindrücken wurden die folgenden Maßnahmvorschläge formuliert und in Handlungsfelder unterteilt. Diese Handlungsfelder konnten herausgearbeitet werden: Barrierefreiheit, Querungen, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und Schulwegemobilität. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmvorschläge stellvertretend für das gesamte Stadtgebiet stehen und auch auf gleichartige Situationen in anderen Stadtteilen übertragbar sind.

### 3.1 Barrierefreiheit (A)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung unter anderem zur physischen Umwelt. Für Menschen mit Behinderungen ist eine barrierefreie Mobilität entscheidend, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Insbesondere eine barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen und Überquerungsstellen ist daher erstrebenswert (siehe dazu auch § 8 (3) PBefG). Diese erleichtert es Blinden und sehingeschränkten Personen, kognitiv und körperlich behinderten Personen ebenso wie Rollstuhl und Rollator nutzenden Menschen, mobil zu sein. Von Barrierefreiheit profitieren also alle Menschen. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7).

### 3.1.1 Längsverkehr

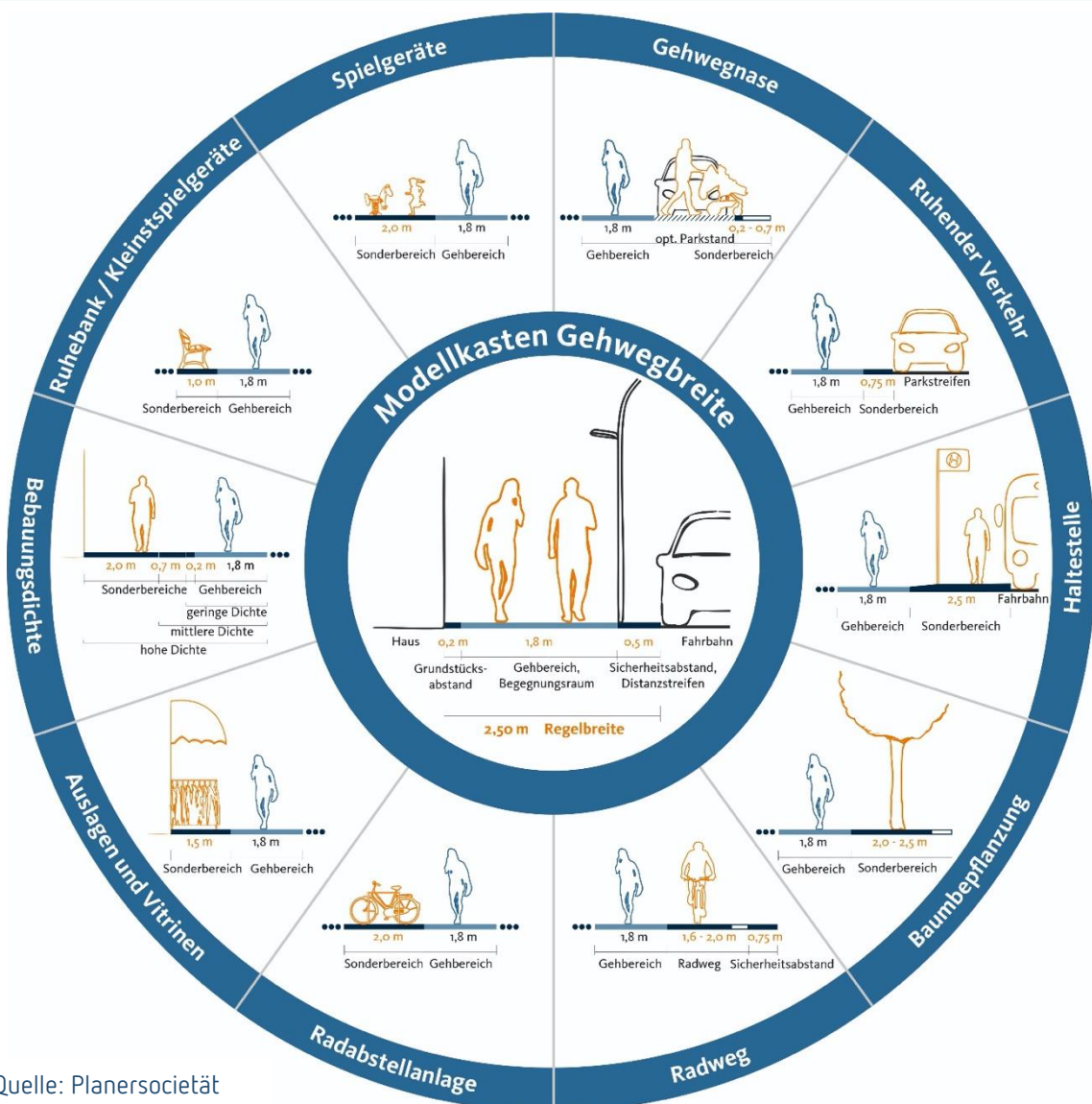
Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren **Gehwegbreiten**. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, beispielsweise Aufstellern, Verkehrsschildern, Straßenlaternen sowie Fahrrädern und zunehmend von Mülltonnen zusätzlich eingeengt. Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von zu Fuß Gehenden, auch mit einem Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator, möglich sein. Dies gilt auch für den Begegnungsfall. Ist eine bauliche Aufweitung von Gehwegen nicht möglich, ist die Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Dies muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich.

Abbildung 4 gibt einen Überblick über die Regelbreiten von Gehwegen nach unterschiedlichen Anforderungen. So sollen sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden, woraus eine Seitenraumbreite von 2,50 m resultiert. Eine nutzbare Mindestbreite als Bewegungsraum zweier sich begegnender zu Fuß Gehender liegt demnach bei mindestens 1,80 m. 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.

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, der bei geringem Schwerlastverkehrsaufkommen auch mit 0,3 m angelegt werden kann. Bei einer hohen Fußgängerfrequenz, Bebauungsdichte oder Geschäftsnutzung empfiehlt sich eine Gehgasse von über 2,50 m.

Dieser Raum bezieht sich jedoch rein auf den fließenden Fußverkehr. Für vertikale Elemente wie Laternenmaste, Baumscheiben, Verkaufsauslagen oder Sitzgelegenheiten im Seitenraum sind Zusatzbreiten zu veranschlagen, die auf die Regelbreite zu addieren sind (vgl. EFA 2002: 16). Diese Anforderungen und Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden bauen auf der Grundlage der Regelwerke EFA und RAST der FGSV auf. Auch die Oberflächenqualität der Gehwege ist von großer Bedeutung. Eine sichere und komfortable Fortbewegung ist durch eine ebene Oberfläche, ohne Kanten und Löcher sicherzustellen.

Abbildung 4: Modellkasten Gehwegbreiten



## Gehwege und -breiten in Münster

Die Gehwege sind im Stadtgebiet Münster vor allem im Innenstadtbereich, aber auch in den Wohngebieten in den Außenstadtteilen an vielen Stellen unterdimensioniert und weisen nicht die erforderliche Regelbreite auf. Zum Teil lässt der zur Verfügung stehende Straßenraum aufgrund seiner historischen Entwicklung keine größeren Gehwegbreiten zu. Die Regelbreite kann in diesen Fällen nur als Orientierung dienen, falls städtebauliche Entwicklungen neue Chancen für den Fußverkehr mit sich bringen. Oftmals sind die geringen Gehwegbreiten jedoch auf die autozentrierte Stadt- und Verkehrsplanung der vergangenen Jahrzehnte zurückzuführen. Exemplarisch zeigt sich das an der Frauenstraße und Hörsterstraße sowie der Straße *Schlossplatz*. Eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten der aktiven Mobilität, bestehend aus Fuß- und Radverkehr, ist daher sukzessive durchzuführen.

Der beengte Seitenraum hat ebenfalls zur Folge, dass Fuß- und Radverkehr und weitere Nutzungen sich oftmals die (Rest-)Flächen teilen müssen und es zu Konflikten kommt. Das Beispiel der Frauenstraße zeigt, dass Außenbestuhlung, Poller, Mülltonnen und Fahrräder den Gehweg noch weiter verengen und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und Sehbehinderte ein Hindernis sowie eine erhebliche Einschränkung der Zugänglichkeit und Verkehrssicherheit darstellen (vgl. Abb. 5). Punktuell ist ein Passieren für Personen mit größerem Raumbedarf (Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen etc.) nicht möglich, so dass Barrieren über die Fahrbahn umfahren werden müssen.

Abbildung 5: Barrieren in der Gehgasse schränken die Barrierefreiheit in der Frauenstraße ein



Quelle: Planersocietät

Auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder sind in Münster die Regel. Das städtische „3000-Fahrradstellplätze-Programm“, das die Einrichtung von Radbügeln auf vorrangig vom ruhendem Kfz-Verkehr genutzten Flächen auf der Fahrbahn vorsieht, ist ein wichtiger Baustein, um Nutzungskonflikte und Flächenkonkurrenzen mit dem Radverkehr zu reduzieren. Weitere Einschränkungen in der Gehwegbreite ergeben sich vor allem in den stark verdichteten Gründerzeitvierteln durch zum Teil zugeparkte Gehwege, die die Gehgasse an einigen Stellen soweit reduzieren, dass Personengruppen mit größerem Raumbedarf eine durchgängige, barrierefreie Wegeverbindung im Fußverkehr verwehrt bleibt. In einem Ratsantrag wurde auf Initiative einer Petition Anfang 2021 die modellhafte Einführung des *Fair Parken* im Kreuzviertel beschlossen.

Das Projekt soll einen Kompromiss finden zwischen der derzeitigen gesetzeswidrigen, aber geduldeten Situation und der kompromisslosen Durchsetzung des Parkverbots. Das Parken auf dem Gehweg wird so bei einer verbleibenden Gehwegbreite von mindestens 2,00 m zugelassen, um auf der einen Seite eine Begegnung im Fußverkehr zu ermöglichen und andererseits die Reduzierung der Stellflächen einzugrenzen. Mit einer Markierung soll so erkenntlich werden, wo geparkt werden darf.

Während der Begehungen sind zudem Baustellen aufgefallen, deren Beschilderung in der Regel auf dem Gehweg aufgestellt war (vgl. Abb. 6). In schmalen Seitenräumen stellten diese eine erhebliche Barriere dar, so dass Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen nicht vorbeikamen und gezwungen gewesen sind, die Straßenseite zu wechseln oder das Hindernis über die Fahrbahn zu umfahren. Um im Bereich von Baustellen die Belange von zu Fuß Gehenden, insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen, verstärkt zu berücksichtigen, ist eine stärkere Sensibilisierung aller Beteiligten von großer Bedeutung.

Abbildung 6: Baustellenbeschilderung auf dem Gehweg der Hörsterstraße



Quelle: Planersocietät

## Handlungsempfehlung zur Straßenraumumverteilung in der Frauenstraße in der Innenstadt

Die Frauenstraße ist ein typisches Beispiel für eine Straße in der Altstadt. Die geringe Gehwegbreite und ein hohes Fußverkehrsaufkommen sowie eine hohe Nutzungsdichte beispielsweise durch Außengastronomie sowie auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder auf der einen Seite und ein im Verhältnis dazu breiter Fahrbahnquerschnitt verdeutlichen den Handlungsbedarf (vgl. Abb. 7). Eine Neuaufteilung und Umgestaltung des Straßenraums zugunsten des Fußverkehrs sind erforderlich, mit denen auch Einschränkungen für den Kfz-Verkehr einhergehen müssen. So ist der Entfall von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum notwendig, eine Verlagerung zum Schlossplatz möglich. Die Ergebnisse des Verkehrsversuches im Sommer 2021 in der Hörsterstraße zeigen, dass eine geänderte Priorisierung den Fußverkehr fördern und die Aufenthaltsqualität steigern kann. Da eine Straßenumgestaltung eher perspektivisch umsetzbar ist und Überlegungen zur Flächenneuaufteilung im Rahmen des derzeit in der Aufstellung befindlichen Integrierten Innenstadtentwicklungskonzept (InSEK) Münster-Mitte vertieft werden, sollten Interimslösungen ergriffen werden, um zügig Verbesserungen im Fußverkehr zu erzielen. Mithilfe des städtischen Programms im Radverkehr sind weitere Fahrradbügel auf der Fahrbahn einzurichten. Die vorhandenen Poller, die ein Gehwegparken unterbinden sollen, gleichzeitig jedoch die Gehwegbreite beschneiden, sind auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen und bei positivem Ergebnis zu entfernen. Verbleibende Poller und Straßenlaternen sind mit Retroreflektoren auszustatten, um sie für Personen mit Seheinschränkungen sichtbarer zu gestalten. Punktuell können zudem Parklets<sup>2</sup> bei einem verträglichen Maß an Sondernutzungen zum Einsatz kommen, um Nutzungskonflikte zwischen der Außenbestuhlung von Gastronomiebetrieben und dem Längsverkehr zu reduzieren.

---

<sup>2</sup> Parklets bezeichnen Aufbauten auf ehemaligen Kfz-Stellplätzen, die als Stadtmöbel eine erweiterte Nutzung des öffentlichen Raumes (z. B. als Sitz- und Spielmöglichkeiten, Fahrradstellplätze) ermöglichen.

Abbildung 7: Schmale Gehwege und Barrieren in der Gehgasse in der Frauenstraße



Quelle: Planersocietät

### Handlungsempfehlung zur Prüfung einer Begegnungszone im Bereich Bogenstraße/Spiekerhof/Drubbel in der Innenstadt

Auch die wichtige, hochfrequentierte Fußwegeachse Bogenstraße/Spiekerhof/Drubbel in der Altstadt verfügt in vielen Bereichen über zu schmale Gehwege. Es sollte daher im Rahmen des InSEK Münster-Mitte geprüft werden, ob die Einrichtung einer Begegnungszone mit einer möglichen Erweiterung auf andere Innenstadtbereiche wie den Prinzipalmarkt möglich ist. Die Nutzung der Gehwege würde dem Fußverkehr so freigestellt werden. An Wochenenden findet eine Nutzung der Fahrbahn durch den Fußverkehr bereits statt.

Bisher existiert in der Straßenverkehrsordnung noch kein passendes Instrument, das die Lücke zwischen einer Tempo-30-Zone und einem Verkehrsberuhigten Bereich schließt. Mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung und der Einführung der Begegnungszone könnte sich dies künftig ändern. In Nachbarländern wie Österreich und Schweiz ist die Begegnungszone seit Jahren im Einsatz und hat sich dort bereits bewährt. Die Begegnungszone bringt eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 20 km/h mit sich und berechtigt alle Verkehrsteilnehmenden, die Fahrbahn zu benutzen, wobei dem Fußverkehr Vorrang eingeräumt wird. Das Queren der Fahrbahn wird vereinfacht.

Die Begegnungszone setzt damit wie in Verkehrsberuhigten Bereichen auf ein gemeinsames Miteinander und gegenseitige Rücksichtnahme. Sie basiert auf dem sogenannten Shared-Space-Prinzip, das eine niveaugleiche Gestaltung des Straßenraums vorsieht. Die Belange sehbehinderter Menschen sind dabei besonders zu berücksichtigen. Da mit der Neueinführung des Instruments mit einer Regelkenntnis der Verkehrsteilnehmenden zu rechnen ist, sollte die Umwidmung mit einer Öffentlichkeitskampagne beispielsweise durch Plakate begleitet werden.

### Querneigungen und Absenkungen

Weitere Einschränkungen in der Barrierefreiheit bestehen häufig durch Querneigungen und Absenkungen an Grundstückszufahrten auf den Gehwegen. Diese sollten von zu Fuß Gehenden nicht wahrnehmbar sein. Vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl oder mit Rollator erschweren starke Querneigungen und Gehwegabsenkungen an Grundstückseinfahrten die Mobilität immens und schränken sie ein.

Auch in Münster finden sich vor allem bei älteren Gehwegen im Bestand Querneigungen und Gehwegabsenkungen an Einfahrten (s. Abbildung 8).

Sie sollten im Sinne der Barrierefreiheit idealerweise maximal 2 % betragen. Durch bauliche Anpassungen lassen sich diese reduzieren. Durch den Einsatz von Schrägbordsteinen können die Absenkungen an Grundstückseinfahrten zudem auf ein fußgängerverträgliches Niveau reduziert werden. Die baulichen Anpassungen werden in der Regel nicht kurzfristig erfolgen können, sollten jedoch bei Umbauten Berücksichtigung finden und sukzessive im Stadtgebiet erfolgen.

Abbildung 8: Querneigung und Gehwegabsenkung in der Dorffeldstraße in Roxel



Quelle: Planersocietät

### 3.1.2 Querverkehr

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen<sup>3</sup> für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von Lichtsignalanlagen durch Zusatzeinrichtungen wie akustischen Signalgebern ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48 ff.).

Während für Personen mit Einschränkung in der Bewegung oder Nutzung eines Rollstuhls/Rollators/Kinderwagens ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind für sehbehinderte Menschen Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur. Um allen Personengruppen gerecht zu werden, sollte nach Möglichkeit immer eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm Bordhöhe für sehingeschränkte Personen und eine Nullabsenkung für geheingeschränkte Personen; mit taktilen Leitlinien in Form von Richtungsfeld und Sperrfeld; vgl. Abbildung 9) angesetzt werden. An Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen ist aufgrund der Breite der Überwege ein solcher barrierefreier Ausbau in den meisten Fällen sehr gut umsetzbar.

Abbildung 9: Beispiele differenzierter Bordhöhe mit Nullabsenkung und Hochbord



Quelle: Stadt Münster, Amt für Mobilität und Tiefbau (links), Planersocietät (rechts)

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

Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48 ff.). Doppelquerungen an Querungsanlagen sollten so gestaltet sein, dass sie sich farblich kontrastreich von Gehweg und Fahrbahn abheben. Auch Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen können kontrastierend gestaltet werden, um die Erkennbarkeit zu erhöhen. An Lichtsignalanlagen ist das „Zwei-Sinne-Prinzip“ anzuwenden, bei dem mindestens zwei Sinne (visuell, taktil, akustisch) angesprochen werden, um der Barrierefreiheit gerecht zu werden.

### Barrierefreie Querungen in Münster

In Münster sind die älteren Querungsanlagen oftmals nicht nach den aktuellen technischen Standards ausgebaut. Häufig sind sie mit Kompromisslösungen ausgestattet und es mangelt an taktilen Bodenindikatoren. Fehlende Bordsteinabsenkungen im Einmündungsbereich von Straßen sind ebenfalls an einigen Stellen zu finden, wo ein Queren notwendig ist. Ein Beispiel für eine vorbildliche barrierefreie Gestaltung einer Querungshilfe findet sich in der Pienersallee auf Höhe des Bahnhofs (vgl. Abb. 10, rechts).

Um bei Neu- und Umbaumaßnahmen einen barrierefreien Ausbau mit einzuplanen, sind unbedingt anstehende bauliche Vorhaben zu berücksichtigen. Neu zu schaffende Querungsstellen müssen barrierefrei ausgebaut werden.

Abbildung 10: Querungshilfe ohne (links) und mit barrierefreier Ausstattung (rechts) auf der Pienersallee



Quelle: Planersocietät

### Handlungsempfehlung zur LSA am Schlossplatz/Frauenstraße in der Innenstadt

Der signalisierte Knotenpunkt Schlossplatz/Frauenstraße ist mit einem Infotaster und einem akustischen Signalgeber ausgestattet. Die Gestaltung zeigt allerdings einige Defizite in der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit auf. So fehlt es an einer farblich kontrastreich gestalteten Doppelquerung und der Ausstattung mit taktilen Bodenindikatoren wie Auffindungstreifen, einem Sperrfeld und Richtungsfeld. Des Weiteren kommt es an der Aufstellfläche der LSA zu Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Um diese zu reduzieren, ist eine separate Aufstellfläche für den Radverkehr auf der Fahrbahn einzurichten.

Ähnlicher Handlungsbedarf bei der Barrierefreiheit besteht auch an den signalisierten Knotenpunkten Bült/Alter Fischmarkt/Hörstertor in der Innenstadt und Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße/Tilbecker Straße/Pantaleonstraße in Roxel (vgl. Abb. 11).

Abbildung 11: Fehlende Barrierefreiheit an signalisierten Knoten am Schlossplatz (links) und an der Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße (rechts)



Quelle: Planersocietät

### Handlungsempfehlung zur Einrichtung weiterer barrierefreier Querungsangebote in der Innenstadt

An einigen Straßen mit Kopfsteinpflaster wie dem Prinzipalmarkt, der Rothenburg oder dem Alten Steinweg existieren bereits barrierefreie Querungsangebote. Jedoch fehlt es bisher an einem regelmäßigen barrierefreien Querungsangebot.

Die Notwendigkeit zur Einrichtung eines weiteren solchen Angebots besteht beispielsweise auf dem Spiekerhof auf Höhe des Gastronomiebetriebs *La Zaretti* und dem *Haus Brinkmann* (vgl. Abb. 12, links).

Das barrierefreie Querungsangebot ermöglicht durch abgeschliffene Pflastersteine entlang des Querungsweges das komfortable Queren für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen. Ergänzend dazu ist ein Nullbord mit taktilem Sperrfeld einzubauen, wie dies bereits am Alten Steinweg umgesetzt wurde (vgl. Abb. 12, rechts). Die weiteren bestehenden Querungsangebote in der Altstadt verfügen in der Regel bisher über Kompromisslösungen. Eine bauliche Anpassung wird auch an diesen Stellen empfohlen.

Abbildung 12: Fehlendes Querungsangebot am Spiekerhof (links) und barrierefreies Querungsangebot am Alten Steinweg (rechts)



Quelle: Planersocietät

Bisher erschwert die Altstadtsatzung die Einrichtung solcher barrierefreier Querungsangebote. Zur erleichterten Einrichtung weiterer Anlagen der Barrierefreiheit sollte daher eine Anpassung der Altstadtsatzung vorgenommen werden, da erst die barrierefreie Gestaltung die selbstbestimmte Mobilität und Teilhabe am sozialen Leben für einige Personengruppen ermöglicht. Die Vereinbarkeit der Gestaltung des Querungsangebots mit der städtebaulichen Qualität und dem Denkmalschutz zeigt sich anhand des Beispiels am Alten Steinweg.

### 3.1.3 Treppen und Rampen

Rampen und Treppenanlagen können Elemente der Fußwege im Längsverkehr sein. Sie können zur Überwindung von Höhenunterschieden und großen Geländesprüngen eingesetzt werden. Die beiden Anlagen sollten im besten Fall in Kombination auftreten, damit für alle Personen ein geeignetes Angebot besteht. Treppen in sich sind keine barrierefreien vertikalen Anbindungen und können beispielsweise von den meisten Rollstuhlfahrenden nicht genutzt werden. Daher sind immer auch Rampen für eine durchgängige Zuwegung zu installieren. Können Rampen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht realisiert werden, sollte der Einsatz von anderen technischen Hilfsmitteln wie zum Beispiel Aufzügen in Betracht gezogen werden. (vgl. FGSV 2006: 93). In jedem Fall sollte frühzeitig auf bestehende Treppenanlagen ohne mögliche Nutzung einer Rampe hingewiesen werden, um unnötige Umwege zu vermeiden und ortsfremden Personen den Weg zu leiten.

Der Steigungswinkel bei Rampen sollte den Wert von 6 % nicht über längere Streckenabschnitte übersteigen. Bei Steigungsstrecken, die weiter als 6 Meter zu befahren sind, sollte ein Zwischenpodest eingerichtet werden. Steigungsstrecken sind im besten Fall mit Handläufen zu begleiten. Als Mindestbreite sollte für Rampen eine begehbare Breite von 1,20 m errichtet werden. Rampen wie Treppen sind mit rutschhemmenden Oberflächen zu errichten. Die Rampe sollte nicht gekrümmt oder verschwenkt sein, sondern eine gerade Fahrspur einhalten. Dies erhöht die Verkehrssicherheit. Auch bei Treppenanlagen gilt es, auf Einbauten für die sichere und komfortable Nutzung zu achten. Auf längeren Treppenanlagen sollte nach 15 bis 18 Stufen ein Podest das Ausruhen ermöglichen, ohne im Laufweg für andere zu Fuß Gehende zu stehen. Dazu sollten Podeste errichtet werden, die mindestens 1,35 m tief sind (vgl. FGSV 2006: 93).

#### Treppen- und Rampenanlagen in Münster

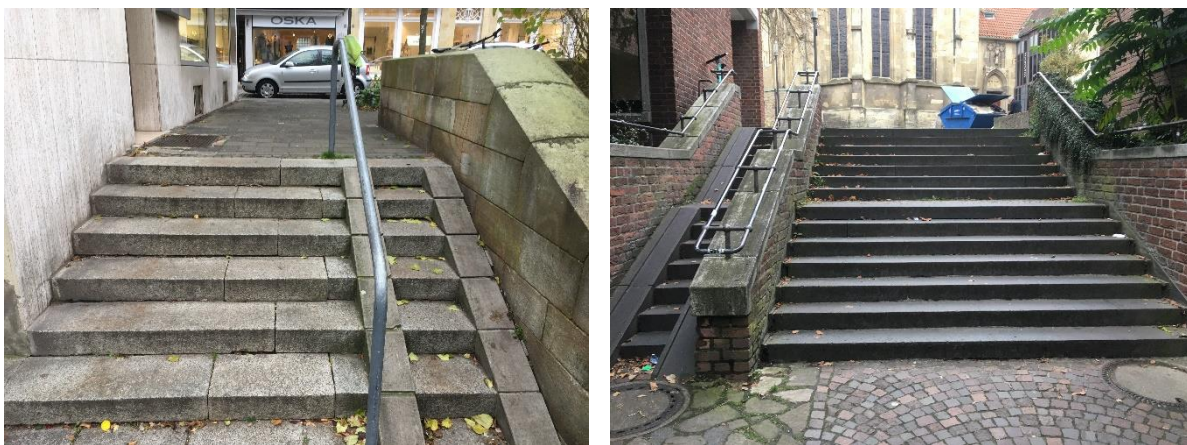
Aufgrund der Topographie existieren in Münster verhältnismäßig wenige Treppen und Rampen. Die bestehenden Anlagen sind häufig bereits in die Jahre gekommen und entsprechen nicht mehr den heutigen technischen Entwicklungen und Standards. Defizite in der Barrierefreiheit sind die Folge.

Wo Höhenunterschiede bestehen, kommen in der Regel Treppenanlagen zum Einsatz, da beispielsweise vor allem im Altstadtbereich häufig nicht der notwendige Platz zur Realisierung von Rampen vorhanden ist.

### **Handlungsempfehlung zur Treppenanlage an der Aa und am Horsteberg in der Innenstadt**

Die vorhandenen Treppenanlagen am Spiekerhof auf Höhe der Aa und am Horsteberg weisen beide Defizite in der Barrierefreiheit auf (vgl. Abb. 13). So ist die Ausstattung mit einem beidseitigen, doppelten Handlauf, einer kontrastreichen Gestaltung der Treppenstufen und taktilen Bodenindikatoren zur Auffindbarkeit empfehlenswert. An beiden Standorten ist die Einrichtung einer Rampe aufgrund des notwendigen Raumbedarfs nicht möglich. Am Horsteberg könnte daher eine Beschilderung mit dem Hinweis auf einen barrierefreien Zugang zum Domplatz für Auswärtige Abhilfe schaffen.

Abbildung 13: Treppenanlage an der Aa (links) und am Horsteberg (rechts)



Quelle: Planersocietät

### **Handlungsempfehlung zur Treppen- und Rampenanlage am Pantaleonplatz in Roxel**

Am Pantaleonplatz existiert neben der bestehenden Treppenanlage eine Rampe, die mobilitätseingeschränkten Menschen mit Rollator oder Rollstuhl sowie Personen mit Kinderwagen den Zugang ermöglicht.

Beide Anlagen erfüllen nicht mehr die Ansprüche an eine barrierefreie Gestaltung (vgl. Abb. 14) und sind daher durch das Anbringen eines beidseitigen, doppelten Handlaufs und taktiler Bodenindikatoren baulich anzupassen. Auch eine Kontrastierung der Stufen sollte dabei Berücksichtigung finden.

Abbildung 14: Treppen- und Rampenanlage am Pantaleonplatz



Quelle: Planersocietät

### 3.1.4 Bushaltestellen

Der Öffentliche Nahverkehr dient den Menschen zur motorisierten Fortbewegung, besonders für Strecken, die fußläufig nicht erreichbar sind. Auch Personen, die kein Auto besitzen oder körperlich eingeschränkt sind, sind oftmals auf den Bus angewiesen. ÖV-Haltestellen stellen daher eine wichtige intermodale Schnittstelle zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Fußverkehr dar. Um diese für alle Personen nutzbar zu machen und das Warten attraktiv und sicher zu gestalten, müssen diese auch entsprechend ausgestattet werden. Bushaltestellen sollten ebenfalls barrierefrei ausgestattet sein. Dieses gesellschaftspolitische Ziel ist im Personenbeförderungsgesetz

Abbildung 15: Bushaltestelle mit Hochbord



Quelle: Planersocietät

(PBefG) nach § 8 Abs. 3 PBefG festgeschrieben und sieht vor, dass die Nahverkehrspläne der Kommunen und Kreise die Belange mobilitätseingeschränkter Personen in besonderer Weise berücksichtigen. So sollte im ÖV bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden. Dazu gehört neben einem spurgeführten Hochbord von mind. 18 cm, das einen niveaugleichen Einstieg in das Fahrzeug ermöglicht (vgl. Abb. 15), die Ausstattung mit taktilen Leitelementen (Aufführungsstreifen, Begleitstreifen).

Neben den bereits beschriebenen taktilen Leitelementen zum Auffinden der Haltestelle sowie zum Finden des Einstiegs des Busses, ist auch die sonstige Ausstattung von großer Bedeutung. Fahrgastunterstände, Abfallbehälter, Sitzmöglichkeiten und die Anzeige der Fahrzeiten dienen nicht nur einer Personengruppe. Sie tragen zur Sauberkeit an den Haltestellen bei, dienen als Wind- und Regenschutz und schaffen eine attraktive Wartezeit mit den wichtigsten Informationen zum Haltewunsch.

Darüber hinaus ist es wichtig, dass die Bushaltestellen eine ausreichende Aufstellmöglichkeit vorweisen, um Konflikte mit dem fließenden Fußverkehr oder anderen Verkehrsteilnehmenden zu verhindern.

Sie sollte im Bestand Maße von 1,50 – 2,40 m haben, bei der Neueinrichtung von Bushaltestellen sind Flächen von mehr als 2,50 m vorzuhalten, um mobilitätseingeschränkten Personen möglichst das Ein- und Aussteigen zu vereinfachen. Neben einer Längsneigung von maximal 6 % ist ebenfalls die Querneigung bei höchstens 2 % zu halten.

### **Barrierefreie Bushaltestellen in Münster**

Im Stadtgebiet Münster werden alle Haltestellen nach und nach barrierefrei ausgebaut. Der systematische Ausbau geschieht nach einer Priorisierung, die u. a. das Fahrgastaufkommen und geplante bauliche Maßnahmen berücksichtigt. Mit gut 600 der rund 1140 aktiven Bushaltestellen im Stadtgebiet sind über 50 % der Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Dennoch verbleibt eine Vielzahl an Bushaltestellen, die nicht mit einem Busbord oder taktilen Elementen ausgestattet sind. Zudem zeigt sich, dass die Aufstellfläche an einigen Bushaltestellen zu schmal dimensioniert ist und Nutzungskonflikte entstehen.

### **Handlungsempfehlung zur Bushaltestelle am Bült in der Innenstadt**

Die Bushaltestelle *Altstadt/Bült* ist gemessen am Fahrgastaufkommen und der angebotenen Verbindungen eine der wichtigsten ÖV-Schnittstellen in der Innenstadt und soll zukünftig als Mobilstation ausgebaut werden. Das vorhandene Busbord ermöglicht mit Niederflurbussen, wie sie in Münster unterwegs sind, das niveaugleiche Ein- und Aussteigen.

Mithilfe der Anlagen des Fahrgastinformationssystems lassen sich zudem die Echtzeitdaten der Abfahrzeiten der Busse anzeigen und ansagen. Jedoch weist die Haltestelle einige Defizite in der Barrierefreiheit auf (vgl. Abb. 16). So fehlt es an einem taktilen Leitsystem, bestehend aus Auffindungsstreifen, einem Aufmerksamkeitsfeld und Leitstreifen, das sehbehinderten Menschen die Auffindbarkeit der Haltestelle und Orientierung erleichtert.

Abbildung 16: Bushaltestelle Bült/Altstadt



Quelle: Planersocietät

### Handlungsempfehlung zur Bushaltestelle in der Dorffeldstraße in Roxel

Auch die Bushaltestelle *Dorffeldstraße* in Richtung Nottulner Landweg verfügt über ein Niederflrbus-Bord. Neben fehlenden taktilen Bodenindikatoren schränkt die fehlende zusätzliche Aufstellfläche an der Haltestelle die Barrierefreiheit ein. Dies hat zur Folge, dass es zu Nutzungskonflikten zwischen wartenden / aussteigenden Fahrgästen und zu Fuß Gehenden im Längsverkehr kommt. Es ist daher zu prüfen, ob eine zusätzliche Aufstellfläche, die sich an den Gehweg anschließt und in die Fahrbahn hineinragt, ähnlich wie dies beispielsweise in der Sentruper Straße existiert (vgl. Abb. 17), eingerichtet werden kann.

Abbildung 17: Bushaltestelle in der Dorffeldstraße (links) ohne und in der Sentruper Straße (rechts) mit Aufstellfläche



Quelle: Planersocietät

## 3.2 Querungen (B)

Das Queren der Fahrbahn stellt für zu Fuß Gehende im Alltag häufig das größte Hindernis und das höchste Unfallpotenzial dar. Unfallberichte belegen, dass sich die überwiegende Anzahl an Unfällen beim Quervorgang ereignen (vgl. UDV 2013: 2). Querungsanlagen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen und das sichere Erreichen der anderen Straßenseite ermöglichen. 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). Dabei steht die Sicherheit stets vor der Leistungsfähigkeit. So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Eine Verbesserung der Quersituation für den Fußverkehr kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr
- die Verkürzung der Querungsstrecke
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden
- die Verringerung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

Die genannten Ansätze können dabei sowohl einzeln als auch kombiniert eingesetzt werden. An Hauptfußwegeverbindungen sollten rund alle 250 m Querungsanlagen vorzufinden sein. Bei der Wahl der geeigneten Querungsanlage ist, neben den Empfehlungen der technischen Regelwerke zu Verkehrsstärken, Position und Ausstattung, die Nutzerakzeptanz zu berücksichtigen. In der öffentlichen Wahrnehmung gelten der Fußgängerüberweg (FGÜ, auch Zebrastreifen) und die Lichtsignalanlage (LSA, auch Ampel) als die gängigsten und sichersten Querungsanlagen. Ihr Einsatz ist allerdings nur an Stellen sinnvoll, an denen sie durch die Nutzenden auch akzeptiert werden. Fußgängerampeln an Querungen mit schwachen Kfz-Belastungen können beispielsweise durch zu lange Wartezeiten schnell zu Rotlichtverstößen der zu Fuß Gehenden führen.

Ist andererseits ein FGÜ nur sehr schwach frequentiert, kann es passieren, dass ihn Autofahrende nach einer bestimmten Zeit nicht mehr beachten.

### 3.2.1 Lichtsignalanlagen (LSA)

Lichtsignalanlagen (LSA) finden insbesondere an starkbefahrenen und großflächigen Kreuzungen Einsatz, um den schwächeren Verkehrsteilnehmenden Schutz zu bieten. Komfort und Sicherheit an fußgängerfreundlichen LSA ergeben sich für zu Fuß Gehende anhand verschiedener Indikatoren.

Gemäß einschlägigen Empfehlungen sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden zu vermeiden<sup>4</sup> bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FGSV 2002: 23; FUSS e.V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der zu Fuß Gehenden ist abzuwägen. Ist eine Verbesserung der Situation aus Sicht der zu Fuß Gehenden in diesem Bereich nicht herbeizuführen, sollten die im Umfeld liegenden LSA hinsichtlich ihrer Wartezeiten überprüft werden. Damit kann eine generell höhere Priorisierung des MIV an Knotenpunkten vermieden und für zu Fuß Gehende attraktivere Querungen geschaffen werden. Nach der Wartezeit folgt die Freigabezeit (Grün-Phase). Diese soll nach einschlägigen Richtlinien und Hinweisen der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Für Fußgänger sollte außerdem berücksichtigt werden, dass

- bei einer zu querenden Furt mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann,
- bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann,
- bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden können (vgl. FGSV 2002: 28 und FGSV 2011: 51).

---

<sup>4</sup> Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunde nimmt auch der Anteil der Fußgänger deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten. (vgl. FGSV 2002: 23)

Im Hinblick auf den demographischen Wandel sollte die Freigabezeit so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Die Geschwindigkeit von zu Fuß Gehenden variiert zwischen 0,8 und 1,5 m/s; als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (vgl. FGSV 2002: 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. Besonders in sensiblen Bereichen, wie z.B. Senioreneinrichtungen, Marktplätzen oder Krankenhäusern, ist eine geringe Gehgeschwindigkeit bei der Bemessung der LSA für den Fußverkehr zu berücksichtigen. Um speziell an Lichtsignalanlagen im Längsverkehr nach der Betätigung des Drucktasters, was die Anforderung des Grünsignals bedeutet, Rotlichtverstöße zu vermeiden, sollte die Wartezeit nach Anforderung nicht länger als acht Sekunden lang sein (vgl. FUSS e.V. 2015: 30). Die Akzeptanz, als zu Fuß gehende Person an der LSA auch wirklich zu warten, steigt mit einer schnellen Freigabezeit.

### Einsatz von Lichtsignalanlagen in Münster

Lichtsignalanlagen kommen in Münster vor allem an größeren Knotenpunkten zum Einsatz. Ergänzt werden sie durch bedarfsgesteuerte Ampeln zur sicheren Querung von Fuß- und Radverkehr an wichtigen Fußwegeverbindungen, infrastrukturellen Einrichtungen oder zur Sicherung von Bushaltestellen.

Beispiele sind die LSA am Knotenpunkt Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße/Tilbecker Straße/Pantaleonstraße in Roxel sowie die signalisierten Knotenpunkte Schlossplatz/Frauenstraße und Bült/Alter Fischmarkt/Hörsterstraße in der Innenstadt (vgl. Abb. 18). Ein Großteil der LSA weist dabei Mängel in der Barrierefreiheit auf (s. Kap. 3.1).

Abbildung 18: LSA am Bült



Quelle: Planersocietät

Lange Wartezeiten und kurze Grünzeiten für den Fußverkehr stellen ebenso an einigen Lichtsignalanlagen ein Problem dar. Vor allem an übergeordneten und klassifizierten Straßen mit höherem Kfz-Aufkommen, entlang von Schulwegen sowie an sensiblen Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Senior\*innenwohnheimen oder Krankenhäusern besteht z. T. weiterer Bedarf an sicheren Querungsanlagen wie bedarfsgesteuerten LSA.

### **Handlungsempfehlung zur Einrichtung einer bedarfsgesteuerten LSA auf der Havixbecker Straße in Roxel**

Während der Begehung in Roxel ist von mehreren Teilnehmenden der Bedarf nach einer zusätzlichen sicheren Querungsmöglichkeit an der Havixbecker Straße in Höhe Aloysia-Delsen-Weg angemerkt worden (vgl. Abb. 19). Als Schulweg für Schüler\*innen aus dem Norden Roxels besteht der Anspruch auf möglichst kurzem Wege sicher queren zu können. Eine bedarfsgesteuerte LSA kann sowohl von zu Fuß Gehenden als auch Radfahrenden genutzt werden. Wichtig für eine hohe Akzeptanz ist eine möglichst kurze Wartezeit für den Querverkehr, um Rotlichtverstöße zu unterbinden.

Abbildung 19: Fehlende sichere Querungsanlage auf der Havixbecker Straße



Quelle: Planersocietät

## Handlungsempfehlung zur Vollsignalisierung der LSA an der Promenadenquerung Hörstertor in der Innenstadt

Der Knoten Hörsterstraße/Promenade ist zur Querung der Hörsterstraße signalisiert (vgl. Abb. 20). Es existiert allerdings für zu Fuß Gehende, die den Gehweg entlang der Hörsterstraße nutzen, keine Signalisierung. Infolge dessen kommt es des Öfteren zu Nutzungskonflikten zwischen Fußverkehr und querendem Radverkehr, der von der Promenade kommt. Bei beiden Nutzer\*innengruppen bestehen zum Teil Schwierigkeiten in der Deutung der Vorfahrtsregelung. Unter Berücksichtigung besonders sensibler Personengruppen wie sehbe-

hinderten Menschen, die die Hörsterstraße als Wegeverbindung in die Innenstadt oder zur Bushaltestelle nutzen, durch Beteiligung der Sehbehindertenverbände in Münster wird die Empfehlung zur Vollsignalisierung der LSA ausgesprochen. Die Einbindung der Signalisierung zu Fuß Gehender im Längsverkehr mit akustischem Ampeltaster und taktilen Leitelementen tragen den Belangen der Verkehrssicherheit schützenswerter zu Fuß Gehender bei. So wird eine sichere Quermöglichkeit sichergestellt. Unzweifelhaft ist dies mit Wartezeiten im Fußverkehr verbunden. Dies sollte jedoch einer gesteigerten Verkehrssicherheit nicht entgegenstehen, da das hohe Radverkehrsaufkommen auf der Promenade schon jetzt eine beliebige Querung einschränkt. In einem ersten Schritt ist zunächst nur die Signalisierung für zu Fuß Gehende mit Verbindung mit einem akustischen und taktilen Ampeltaster geplant. Sofern die Neuregelung die gewünschten Ziele und die erhoffte Akzeptanz erreicht, sind in einem zweiten Schritt darauf aufbauend bauliche Maßnahmen mit taktiler Kante und Bodenindikatoren im Querungsbereich anzubringen. Der Gehweg wird in diesem Bereich unterbrochen. Mithilfe einer durchgezogenen Fahrbahn der Promenade wird die Vorfahrtsregelung baulich und damit visuell hervorgehoben.

Abbildung 20: Lichtsignalanlage an der Promenadenquerung Hörstertor



Quelle: Planersocietät

Aufgrund der Nutzungskonflikte und der Einschränkungen der Verkehrssicherheit im Knotenbereich, die damit einhergehen, ist eine kurzfristige Anpassung an der LSA geplant.

### 3.2.2 Fußgängerüberwege (FGÜ)

Um das Queren für zu Fuß Gehende gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden im Längsverkehr bevorrechtigt zu gestalten, ist der Einsatz eines Fußgängerüberweges möglich. Der Einsatz eines FGÜ ist besonders an Stellen sinnvoll, die von zu Fuß Gehenden hoch frequentiert sind und/oder um besonders schutzbedürftige Personengruppen, wie etwa Schülerinnen und Schülern oder auch älteren Menschen zu sichern. Ergänzend ist der Einsatz besonders an innerörtlichen Kreisverkehren sinnvoll. Es ist zu berücksichtigen, dass die Anordnung von FGÜ im Einzelfall der Genehmigung unterliegt und anhand von der Kraftfahrzeugbelastung ( $Fz/h$ ) sowie des Fußgängeraufkommens ( $Fg/h$ ) und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abhängt (vgl. RASSt: Kap. 6; EFA: Kap. 3).

Wird die Anlage eines Fußgängerüberwegs neu angeordnet, ergibt sich die entsprechende Ausstattung aus den örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten (vgl. R-FGÜ 2001: 37).

In der Regel bestehen Fußgängerüberwege aus markierten Streifen, Elementen der Barrierefreiheit, im besten Fall in Form eines Doppelbordes mit einer Kombination aus Nullabsenkung und 6 cm Bordhöhe einer Beleuchtung und Beschilderung mit dem Zeichen 350 StVO „Fußgängerüberweg“ (vgl. Abb. 21). Bauliche Unterstützungen wie Mittelinseln oder vorgezogene Seitenräume erhöhen die Sicherheit und sollten, wenn möglich, ergänzend eingesetzt werden. Besonders an breiten Straßenquerschnitten sollte diese Überlegung mitberücksichtigt werden, um den Querungsweg zu verkürzen. Abhängig von der Umgebung des Fußgängerüberwegs kommen als weitere Ausstattungselemente unter anderem auch Kragarme, Baken und Absperrungen in Frage. Zur Steigerung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden können Aufpflasterungen, weitere Verkehrszeichen wie beispielsweise Zeichen 133 StVO „Fußgänger“ oder Zeichen 136 StVO „Kinder“ verwendet werden, um auf den Fußverkehr hinzuweisen.

Abbildung 21: Ausstattungselemente eines FGÜ



Quelle: Planersocietät

### Einsatz von Fußgängerüberwegen in Münster

Fußgängerüberwege als weitere sichere Querungsanlage kommen in Münster vor allem in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen und Querungsbedarf zum Einsatz. Aber auch an sensiblen Infrastruktureinrichtungen oder zur Absicherung von Bushaltestellen sind sie zu finden. Exemplarisch für Fußgängerüberwege in Münster sind der FGÜ auf der Dorffeldstraße in Roxel (vgl. Abb. 22) und auf der Hörster Straße in der Altstadt zu nennen. Einige Fußgängerüberwege im Bestand weisen dabei Mängel in der Barrierefreiheit auf (s. Kap. 3.1).

Abbildung 22: FGÜ in der Dorffeldstraße



Quelle: Planersocietät

Da sie dem Fußverkehr den Vorrang einräumen und durch die Ausstattungselemente besondere Sicherheit für zu Fuß Gehende bieten, ist eine Ausweitung durch die Prüfung zur Einrichtung weiterer Fußgängerüberwege im Stadtgebiet systematisch voranzutreiben.

Dies betrifft vor allem Wegeverbindungen, die verstärkt von schutzbedürftigen Personengruppen wie (Schul-)Kindern sowie mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Menschen genutzt werden.

### 3.2.3 Querungshilfen

Eine weitere Option zur punktuellen Querung von stark befahrenen Straßen stellen Querungshilfen dar. Diese können sowohl innerorts als auch außerorts angelegt werden, sollten jedoch stets in direkter Linie des fußverkehrlichen Wegebedarfs liegen, um auch entsprechend genutzt zu werden. Bei der Anlage einer Mittelinsel innerorts ist darauf zu achten, dass die entsprechenden Maße für Breite und Aufstellflächen eingehalten werden können. Bei einer Querungsanlage für zu Fuß Gehende sollte die Insel mindestens 2,00 m tief sein, um ein hinreichend sicheres Warten zu ermöglichen. In besonderen Fällen wie beispielsweise einer beengten Fahrbahn kann eine Mittelinsel auch schmaler konzipiert werden. Die Wartefläche sollte mind. 4,00 m breit sein, um zu gewährleisten, dass auch mehrere zu Fuß Gehende gleichzeitig auf der Querungsanlage warten können. Wenn die Mittelinsel auch von Radfahrenden oder Rollstuhlfahrenden genutzt werden soll, ist eine Tiefe von 2,50–3,00 m anzustreben. Bei der Gestaltung und Bepflanzung der Mittelinsel ist stets darauf zu achten, dass die Sichtverhältnisse zwischen zu Fuß Gehenden und Kz-Fahrenden nicht gestört werden. Zudem muss eine Erkennbarkeit der Insel durch eine entsprechende Markierung der Inselköpfe und örtliche Beleuchtung auch bei Nacht gegeben sein (FGSV 2006: 89).

Außerorts kann sich eine Mittelinsel ebenfalls anbieten, wenn eine starke Fuß- oder Radverkehrsfrequenz vorliegt oder besonders schutzbedürftige Personen die Stelle regelmäßig queren. Es empfehlen sich vor allem regelmäßige Querungsmöglichkeiten an Einmündungen und Knotenpunkten. Sollte in besonderen Fällen eine abweichende Anlage erforderlich sein, ist die Querung für den Radverkehr rechtzeitig kenntlich zu machen. Das StVO-Verkehrszeichen 205 muss auf die Wartepflicht des Fuß- und Radverkehrs aufmerksam machen. Zudem gilt auch hier das Gebot der freizuhaltenden Sichtbeziehungen und der Erkennbarkeit bei Tag und Nacht. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit im Querungsbereich erforderlich ist (FGSV 2012: 73 f.).

## Einsatz von Querungshilfen in Münster

Querungshilfen finden in Münster vor allem dort ihren Einsatz, wo das Fußgängeraufkommen nicht für einen FGÜ ausreicht oder die Verkehrsbelastung zu gering für eine bedarfsgesteuerte LSA ist. Sie ergänzen die Querungsanlagen und können bei breiten Fahrbahnquerschnitten in Kombination mit gesicherten Querungen wie einer LSA oder einem FGÜ eingesetzt werden, um die Querung zusätzlich abzusichern und den Querungsweg zu verkürzen.

Eine weitere Voraussetzung sind die räumlichen Gegebenheiten aufgrund des Platzbedarfs. Auch bei den Querungshilfen in Münster aus älterem Bestand sind häufig Defizite in der Barrierefreiheit festzustellen (s. Kap. 3.1). Dies betrifft unter anderem auch die Dimensionierung der Aufstellfläche, die ein sicheres Aufstellen mit Kinderwagen oder Fahrrad durch eine ausreichende Breite ermöglichen sollte.

Abbildung 23: Querungshilfe auf der Pienersallee



Quelle: Planersocietät

## Handlungsempfehlung zur Prüfung der Einrichtung einer Querungshilfe (ggf. in Kombination mit einem FGÜ) am Bahnhof in Roxel

Die Querung an der Einmündung zum Bahnhof ist mit einer Doppelquerung und taktilen Bodenindikatoren barrierefrei gestaltet. Einschränkungen ergeben sich allerdings durch die etwas seitlich versetzte Querung, so dass die Sichtverhältnisse beschnitten werden. Der breite Fahrbahnquerschnitt, der für den Begegnungsverkehr der Busse erforderlich ist, schafft zudem einen relativ weiten Querungsweg. Zur Verbesserung der Querungssituation ist die Einrichtung einer Querungshilfe zu prüfen. Um Konflikte mit dem Busverkehr zu minimieren, ist der Versatz einer Querungsanlage in Richtung Parkplatz zu prüfen.

Um dem Fußverkehr zusätzlich Vorrang beim Queren einräumen, ist zu untersuchen, ob ein FGÜ in Kombination mit der Querungshilfe eingerichtet werden kann (vgl. Abb. 24).

Abbildung 24: Weiter Querungsweg am Bahnhof Roxel



Quelle: Planersocietät

### 3.2.4 Vorgezogene Seitenräume (Gehwegnasen)

Neben den üblichen Querungsanlagen, die vorher beschrieben wurden, können auch andere bauliche Maßnahmen zu einer Erhöhung der Sicherheit und des Komforts beim Queren von Straßen beitragen. So verbessern beispielsweise vorgezogene Seitenräume (Gehwegnasen) auf gerader Strecke die Sichtachsen zwischen Kfz-Führenden und zu Fuß Gehenden (insbesondere bei Kindern). Vorteile entstehen durch die Verkürzung der Querungsdistanz. Ein vorgezogener Seitenraum zwischen parkenden Fahrzeugen lässt zu Fuß Gehende in das Sichtfeld von Kfz-Führenden rücken und verschafft ihnen gleichzeitig einen verbesserten Blick auf den fließenden Verkehr. Wird der Seitenraum an Kreuzungen oder Einmündungen vorgezogen, reduziert sich automatisch der Kurvenradius für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Das hat neben den besseren Sichtbeziehungen und einer verkürzten Querungsdistanz den Vorteil, dass die Abbiegeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs entsprechend angepasst, also ebenfalls reduziert wird. Vorgezogene Seitenräume können vor allem in Tempo 30-Zonen zum Einsatz kommen, in denen Querungsanlagen wie LSA, FGÜ oder Querungshilfen in der Regel entbehrlich und nur im Ausnahmefall zum Einsatz kommen.

In stark verdichteten Vierteln, die zum Teil durch beidseitig parkende Autos geprägt sind, ist der Einsatz von Gehwegnasen empfehlenswert, um eine Querungsbeziehung bei gleichzeitig verbesserten Sichtverhältnissen zu schaffen. Um Sichtbeziehungen sicherzustellen, ist das Freihalten von Sichtdreiecken wichtig. Diese können beispielsweise durch Baumscheiben oder Radbügel baulich gesichert werden.

Generell sollten Gehwegnasen zum Standardrepertoire bei der Ausbildung der Kreuzungen und Einmündungen im Erschließungsstraßennetz gehören (vgl. FUSS e.V. 2015: 14). Für eine kurzfristige Lösung kann vorübergehend eine Gehwegnase markiert werden (vgl. Abb. 25, links). Diese sollte jedoch aufgrund der Sicherheit und Barrierefreiheit langfristig baulich realisiert werden (vgl. Abb. 25, rechts).

Abbildung 25: Beispiele für vorgezogene Seitenräume durch Markierung (links), baulich (rechts)



Quelle: Planersocietät

### Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen in Münster

Im Stadtgebiet Münster kommen vorgezogene Seitenräume bisher verhältnismäßig selten zum Einsatz. Vor allem in stark verdichteten Stadtvierteln wie dem Kreuz-, Hansa- oder Südviertel, deren Nebenstraßen durch beidseitig parkende Autos geprägt sind, könnte der Einsatz von Gehwegnasen eine deutliche Verbesserung für den

Abbildung 26: Vorgezogener Seitenraum an der Stellmacherstraße



Quelle: Planersocietät

querenden Fußverkehr erwirken. Ein Beispiel für einen vorgezogenen Seitenraum aus den Begehungen ist an der Pienersallee an der Einmündung zum Stellmacherweg zu finden (vgl. Abb. 26).

### 3.2.5 Gehwegüberfahrten

Um den Gehkomfort zu steigern, können Einmündungen zu untergeordneten Straßen baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen. Dies gibt dem Fußverkehr zum einen Vorrang gegenüber dem Fahrzeugverkehr und zum anderen erhöht sich die Verkehrsqualität für zu Fuß Gehende durch die Bewegung auf einem Niveau. Durch das Überfahren des Gehweges wird der Kfz-Verkehr zudem in seiner Geschwindigkeit gedämpft und führt zu einem angepassten Tempo-niveau beim Ein- und Ausfahren. Beim baulichen Eingriff sollte gleichfalls darauf

Abbildung 27: Beispiel einer Gehwegüberfahrt



Quelle: Planersocietät

geachtet werden, dass direkte Gehlinien durch Einbauten nicht beeinträchtigt werden. Es ist zudem zu empfehlen, die Gehwegüberfahrt zu pflastern, damit sich diese auch visuell von der Fahrbahn abhebt und als solche wahrgenommen wird (vgl. Abb. 27).

#### Einsatz von Gehwegüberfahrten in Münster

Gehwegüberfahrten kommen in Münster bisher kaum zum Einsatz. In der Regel besteht kein niveaugleicher, durchgezogener Gehweg an Einmündungen. Der Fußverkehr hat die Fahrbahn zu queren und dem Kfz- und Radverkehr Vorrang einzuräumen. Anders sieht dies bei Gehwegüberfahrten aus. Der Einsatz von Gehwegüberfahrten ist vor allem entlang von übergeordneten Straßen an Einmündungen des Nebenverkehrsstraßennetzes empfehlenswert, um dem Fußverkehr Vorrang beim Queren einzuräumen. Zusätzlich wird der Gehkomfort durch die niveaugleiche Querung gefördert, so dass Bordsteinabsenkungen im Einmündungsbereich entfallen können.

## Handlungsempfehlung zur Einrichtung einer Gehwegüberfahrt an der Pantaleonstraße in Roxel

Die Einmündung der Pantaleonstraße an der Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße ist von Kopfsteinpflaster mit einer groben Verfu-  
gung geprägt (vgl. Abb. 28). Dadurch wird das Queren für mobilitätseinge-  
schränkte Personen erschwert. Des Wei-  
teren besteht mit der derzeitigen bauli-  
chen Gestaltung Vorrang für den Kfz-  
und Radverkehr. Um den Gehkomfort zu  
verbessern und dem Fußverkehr den  
Vortritt einzuräumen, wird die Einrich-  
tung einer Gehwegüberfahrt empfohlen.  
Mögliche Konflikte mit dem Denkmal-  
schutz sind dabei zu berücksichtigen.

Abbildung 28: Einmündungsbereich an der  
Pantaleonstraße



Quelle: Planersocietät

## 3.3 Verkehrssicherheit (C)

### Nutzungskonflikte

Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten oder unterschiedlichen Nutzungen ent-  
stehen häufig dann, wenn der zur Verfügung stehende (Straßen-)Raum nicht ausreichend  
dimensioniert ist und sich Nutzungen daher räumlich überschneiden. Nutzungskonflikte  
können beispielsweise zwischen dem Fuß- und Radverkehr auftreten. Aber auch ruhender  
Verkehr, Geschäftsauslagen oder gastronomische Außenbestuhlung können zu Konflikten  
führen. Um Nutzungskonflikte zu umgehen oder möglichst gering zu halten, ist eine hin-  
reichende Dimensionierung, gemessen an den Flächenbedarfen der einzelnen Nutzungs-  
arten, 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 Be-  
lange des Fußverkehrs besonders in den Fokus zu rücken.

Sind verschiedene Nutzungen auf einem beengten Raum untergebracht, so ist es notwendig, durch Markierungen oder Hinweisschilder darauf aufmerksam zu machen, um mögliche Konflikte gering zu halten.

### **Nutzungskonflikte in Münster**

Nutzungskonflikte im Stadtgebiet in Münster ergeben sich oftmals zwischen dem Fuß- und Radverkehr im Seitenraum. Größtenteils ist dies auf die Flächenkonkurrenz und zum Teil autogerechte Verteilung der Verkehrsflächen zurückzuführen (s. Kap. 3.1). Bei größerem Aufkommen sind Fuß- und Radverkehr bei einer ausreichenden Dimensionierung der Verkehrsanlage möglichst separat zu führen. Um Nutzungskonflikte zu minimieren, ist der Radverkehr, sofern die Verkehrssicherheit dies zulässt, auf der Fahrbahn zu führen, wenn nicht ausreichend Platz im Seitenraum zur Verfügung steht. Es handelt sich dabei um Einzelfallprüfungen, bei denen weitere Maßnahmen (u. a. Temporeduzierung, Veränderung der Straßenraumgestaltung, Neuordnung ruhender und ggf. fließender Verkehr) einhergehen müssen. Die sukzessive Umgestaltung von Fahrradstraßen, bei denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, kann als ein positives Beispiel angeführt werden, bei dem die Radverkehrsförderung auch eine Fußverkehrsförderung bewirkt. So kann der freiwerdende Platz im Seitenraum dem Fußverkehr zugeschlagen werden, wie dies bereits in der Bismarckallee geschehen oder auf dem Bohlweg geplant ist.

### **Handlungsempfehlung zur Anpassung der Führung des Radverkehrs am Bült in der Innenstadt**

Im Bereich der zentralen Altstadt-Bushaltestellen am Bült kommt es immer wieder zu Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Die relativ schmalen Verkehrsanlagen bei einer hohen Nutzungsdichte sorgen dafür, dass sich zu Fuß Gehende und Radfahrende häufig in die Quere kommen (vgl. Abb. 29, links). Leidtragende sind in der Regel vor allem schutzbedürftige Personen. Um die Konflikte zu reduzieren, ist zu prüfen, ob eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit möglich ist.

Das bereits bestehende Geschwindigkeitsniveau von Tempo 30 im Bereich des Bült ist eine wichtige Voraussetzung für eine mögliche Verlegung der Radverkehrsführung. Gleichwohl stellt die sehr hohe Busfrequenz von täglich 1200 An- und Abfahrten hier eine besondere Herausforderung zur verkehrssicheren Führung des Radverkehrs in der Fahrbahn dar.

Um kurzfristig für sehbehinderte Menschen bereits eine Verbesserung zu erwirken, wird die Ausstattung des Geh- und des Radwegs mit einer optischen und taktilen Trennung durch einen Begrenzungstreifen empfohlen (vgl. Abb. 29, rechts). Eine sukzessive Ausweitung des Einsatzes von Begrenzungstreifen prioritär an Haltestellen- und Kreuzungsbereichen im Stadtgebiet ist anzustreben.

Abbildung 29: Nutzungskonflikte am Bült (links) und Beispiel eines taktilen Begrenzungstreifens (rechts)



Quelle: Planersocietät

### Handlungsempfehlung zur Anpassung der Wegeverbindung des Fuß- und Radverkehrs am Überwasserkirchplatz in der Innenstadt

Am Überwasserkirchplatz verläuft eine wichtige Wegeverbindung im Fuß- und Radverkehr, die den Domplatz mit der Frauenstraße verbindet (vgl. Abb. 30). Durch die geringe Dimensionierung des separaten Geh- und Radwegs sowie eine fehlende ausreichende farbliche Kontrastierung zwischen beiden Verkehrsanlagen kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Es ist daher zu prüfen, ob eine Verlegung des Gehwegs nördlich über den Überwasserkirchplatz möglich ist. Die Gestaltung ist unter der Berücksichtigung der Barrierefreiheit herzustellen. Dies betrifft insbesondere die Oberflächenbeschaffenheit. Durch die Verlegung wäre eine großzügigere Dimensionierung der Verkehrsanlagen möglich. Eine ausreichend farblich kontrastreiche Gestaltung sowie ggf. der Einsatz von Piktogrammen sollen einer intuitiveren Nutzung gerecht werden. Da sich der Überwasserkirchplatz in kirchlichem Eigentum befindet, sind Gespräche mit der Kirche aufzunehmen.

Abbildung 30: Wegeverbindung am Überwasserkirchplatz



Quelle: Planersocietät

### 3.4 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (D)

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des zu Fuß Gehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998: 7). Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie anderer externer Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten der Erlebbarkeit eine wichtige Bedeutung zu, denn nur wer sich in der nahen Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck, sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18).

In Münster stellen die während der Begehung diskutierten Plätze an der Überwasserkirche und der Lambertikirche in der Innenstadt und sowie der Pantaleonkirche in Roxel zentrale Plätze mit Aufenthaltsfunktion dar (vgl. Abb. 31). Allen Bereichen ist gemein, dass sie in der jetzigen Gestaltung Defizite in der Aufenthaltsqualität aufweisen und daher Handlungsbedarf besteht, um sie als Treffpunkt und Orte der Kommunikation zu qualifizieren und ihnen neue Attraktivität zu verschaffen. Nachfolgend werden einige allgemeine Maßnahmen vorgestellt, die die Aufenthaltsqualität steigern und zum Gehen einladen können. Da für die Neugestaltung der Plätze vertiefende Planungen und Beteiligungsformate vorgenommen werden sollten, sind die nachfolgenden Maßnahmen als Rahmenbedingungen für attraktive Räume zu verstehen. Aber auch entlang von Fußwegeverbindungen ist die Verweil- und Aufenthaltsqualität beispielsweise durch Sitzgelegenheiten, die auch im Sinne der Barrierefreiheit von Belang sind, zu stärken.

Abbildung 31: Pantaleonplatz in Roxel (links) und Lambertikirchplatz in der Altstadt (rechts)



Quelle: Planersocietät

### 3.4.1 Nutzungen

Nutzungen können zu einer Belebung des Raumes beitragen und diesem so zu neuer Attraktivität verhelfen. Neben Sitzmöglichkeiten, auf die im späteren Verlauf weitergehend eingegangen wird, kann dies beispielsweise Integration eines Cafés mit Außenbestuhlung sein. Aber auch temporäre Nutzungen wie wiederkehrende Veranstaltungen beleben den Raum.

In Roxel wird der Pantaleonplatz bereits für den Wochenmarkt genutzt. Besonders für die Plätze gilt es das Angebot an Nutzungen zu steigern und an den Bedarf der unterschiedlichen Zielgruppen auszurichten.

Temporäre Nutzungsänderungen können ebenfalls Anwendung finden, um mögliche Verlagerungen der Flächeninanspruchnahme in Bezug auf ihre Wirkung und Akzeptanz zu testen. Ein bekanntes Projekt für die temporäre Nutzung von Parkflächen sind die Parklets der VCD Ortsgruppe „move“, in der die freigewordenen Flächen zu kleinen Grünoasen oder ergänzenden Außenbereichen der Gastronomie umgestaltet werden. Der Gestaltung und dem Umfang der Realisierung temporärer Nutzungen sind dabei keine kreativen Grenzen gesetzt. Entsprechend der ortsspezifischen Belange können Parkflächen neben flexiblen Sitzelementen, Spielflächen oder Verweilplätzen auch für Radabstellmöglichkeiten oder Aufsteller genutzt werden, um die eigentlichen Gehwege im Seitenraum freizuhalten und eine barrierefreie Fortbewegung sicherzustellen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet seit dem Frühjahr 2021 ein Angebot zur Ausleihe von Stadtmobiliar zur Durchführung von Verkehrsversuchen und temporären Straßenraumumgestaltungen an, die auf der Hörsterstraße und auf dem Parkplatz am Bült während des Verkehrsversuches im Sommer 2021 bereits zum Einsatz kamen (vgl. Abb. 32). Auf dem ehemaligen Parkplatz ist dieses Angebot verstetigt worden.

Abbildung 32: Temporäre Nutzung auf der Hörsterstraße (links) und auf dem Parkplatz am Bült (rechts)



Quelle: Planersocietät

### 3.4.2 Sitzelemente

Besonders Personen, die längere Strecken zu Fuß ins Stadtteilzentrum, die Altstadt oder zum Einkaufen gehen, benötigen oftmals eine Sitzmöglichkeit für eine Pause oder auch einfach nur zum Verweilen. Die Mobilität benötigt auch immer Orte der Immobilität. Besonders für ältere Menschen ist es notwendig auch ohne das eigene Auto selbstständig mobil zu sein und bleiben zu können. Mithilfe von Sitzbänken kann der Aktionsradius dieser Personengruppen gesteigert werden, weshalb regelmäßige Sitzgelegenheiten entlang von Fußwegeverbindungen besonders in der Barrierefreiheit wichtig sind. Während der Begehungen konnte festgestellt werden, dass ein ausreichendes Angebot an (barrierefreien) Bänken sowohl in der Innenstadt als auch in Roxel nicht gegeben ist und daher Handlungsbedarf besteht. Auch die barrierefreie Gestaltung ist bei den Sitzgelegenheiten zu beobachten. So sollte es ein ausreichendes Angebot an Bänken mit Sitz- und Armlehnen geben, die mobilitätseingeschränkten Personen das Hinsetzen und Aufstehen erleichtern. Vor allem an zentralen Orten sollte daher auf den Ausbau von Sitzmöglichkeiten geachtet werden. Diese können vielfältig gestaltet sein oder in vorhandene Elemente im öffentlichen Raum integriert werden (vgl. Abb. 33). Generationenfreundliche Sitzmöglichkeiten, zum Beispiel mit Arm- und Rücklehnen und unterschiedlichen Sitzhöhen sowie Plätzen für Rollstuhlfahrende und Menschen mit Rollatoren neben den Bänken, sollten beachtet werden.

Abbildung 33: Beispiele einer Mehrgenerationen-Bank (links) und Sitzelemente im öffentlichen Raum (rechts)



Quelle: Planersocietät

### 3.4.3 Spielelemente

Auch Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15 und 23). Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass sie gerne zu Fuß gehen und Eltern ihnen die eigenständige Mobilität zutrauen. Einzelne Spielelemente müssen nicht immer groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Neben Kleinstgeräten an oder auf den zentralen Plätzen, sollten die in die Jahre gekommenen Spielgeräte am Pantaleonplatz (vgl. Abb. 34, oben) durch moderne ersetzt werden. Aber auch im Innenstadtbereich wurde ein Defizit an Spielelementen festgestellt. Elemente im öffentlichen Raum spiegeln auch die Vielfältigkeit wider, weshalb es wichtig ist, Spielelemente für alle Kinder zu schaffen und Barrierefreiheit auch bei Spielelementen mitzudenken. Dies äußert sich beispielsweise in der Sicherung der Zugänglichkeit von Spielorten oder variierenden Sitzelementen sowie der Möglichkeit zur Nutzung mit Rollstuhl oder Kinderwagen. Durch inklusive, barrierefreie Spielgeräte wird das Miteinander gestärkt wie das Beispiel im Stadtgarten in Dortmund zeigt (vgl. Abb. 34, unten).

Abbildung 34: Kleinstspielgerät am Pantaleonplatz (oben) und barrierefreies Spielgerät in Dortmund (unten)



Quelle: Planersocietät

Kleine Spielpunkte entlang von Fußwegeverbindungen ergänzen die privaten Möglichkeiten. Auch bei der Umsetzung von Neubaugebieten ist der Einsatz von Spielgeräten zu berücksichtigen. Das Beratungsangebot „Planen für die Zukunft“ vom Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet u.a. Unterstützung bei der Planung von Neubaugebieten.

### 3.4.4 Grünelemente

Neben Sitz- und Spielelementen sorgen Grünelemente für einen attraktiven öffentlichen Raum. Auch bei geringem Platz können zum Beispiel Blumenampeln an Lichtmasten befestigt werden oder Spalierbäume gepflanzt werden, welche einen geringen Flächenbedarf haben. Durch Kooperationen z.B. mit Gewerbetreibenden oder Privatpersonen können Baumscheibenpatenschaften übernommen werden. Ziel dieser Patenschaften ist ein gepflegtes Erscheinungsbild der Baumscheiben und eine Identifizierung mit der Baumscheibe / der Straße. Grünelemente lassen sich aber auch mit Sitzgelegenheiten kombinieren und erfüllen so weitere Funktion (vgl. Abb. 35). Bei den Begehungen ist

Abbildung 35: Beispiel einer Baumscheibe mit kombinierter Sitzgelegenheit



Quelle: Planersocietät

vor allem am Lambertikirchplatz der Wunsch nach Grünstrukturen in Kombination mit Sitzgelegenheiten zur Erhöhung der Verweil- und Aufenthaltsqualität geäußert worden. Eine Erhöhung der Aufenthaltsfunktion in diesem Bereich ist durch vertiefende Planungen weiterzuerfolgen. Auch am umgenutzten Parkplatz am Bült hat sich gezeigt, dass mobiles Grün einer gesteigerten Verweilqualität Rechnung tragen würde.

Für die Qualität des Fußverkehrs ist aber nicht nur der Einsatz von Grünelementen von Bedeutung, sondern auch die Pflege der vorhandenen Grünflächen – sowohl städtisch als auch privat. Besonders in Kreuzungsbereichen sollte auf einen regelmäßigen Rückschnitt geachtet werden, um Sichtachsen nicht zu behindern.

Der Bewuchs sollte daher nicht höher als 50 cm reichen, um Personen, besonders Kinder, nicht zu verdecken und die Sichtachsen freizuhalten.

In den Gehweg ragender Bewuchs mindert in Bereichen mit hohen Bordsteinen entlang des Gehwegs die Qualität. Häufig werden Gehwege durch den Bewuchs verengt, wodurch im Begegnungsfall zu Fuß Gehende aufeinander warten müssen. Menschen mit eingeschränkter Sehkraft können zudem nicht immer einwandfrei erkennen, ob Äste und Zweige oder Buschwerk in das Luftraumprofil des Gehweges hängen. So erhöht sich die Gefahr von Verletzungen, unter Umständen auch in sensiblen Bereichen wie dem Gesicht. Auch die Sichtbeziehungen zwischen Fußverkehr und Kfz-Verkehr können durch einen zu hohen Pflanzenbewuchs eingeschränkt werden. Hier sind besonders Private zu sensibilisieren.

## 3.5 Weitere Handlungsfelder (E)

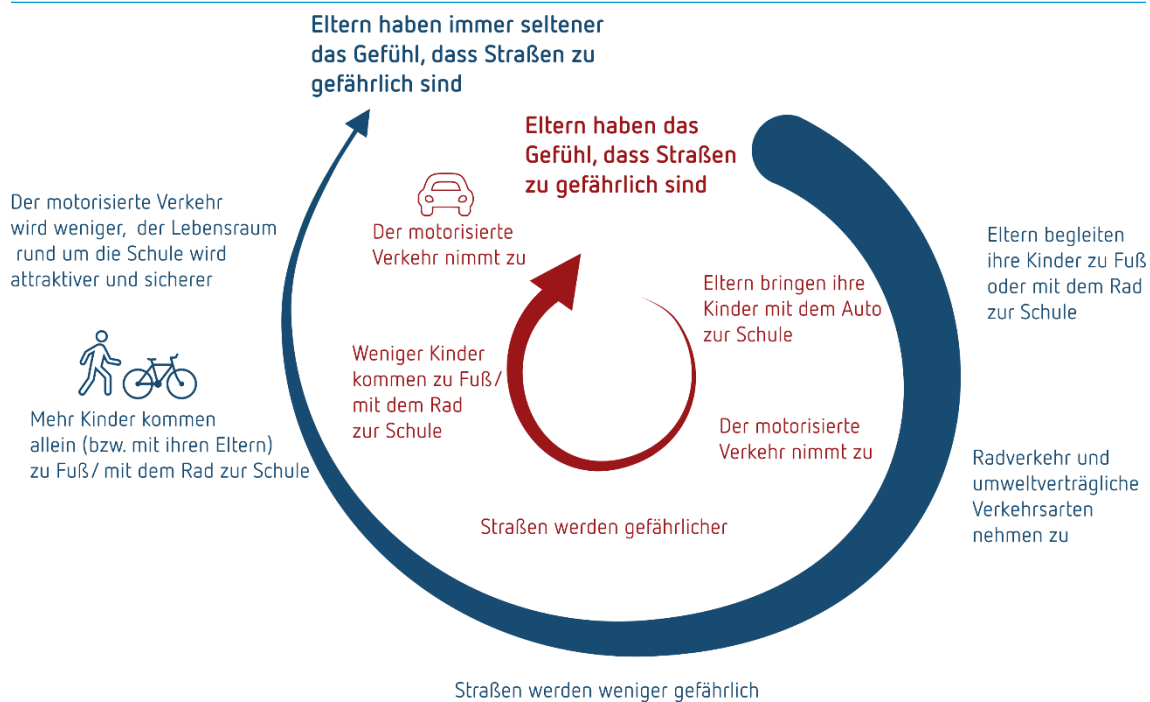
### 3.5.1 Schulwegemobilität

Wenn Schüler\*innen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Roller zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Ziel sollte es daher sein, Eltern zu verdeutlichen, dass Schulkinder durch ein regelmäßiges Gehen ihren natürlichen Bewegungsdrang stillen sowie Bewegungsabläufe und Motorik trainieren können. Ein weiterer positiver Nebeneffekt des zu Fuß Gehens ist, dass sich die Konzentrations- und Lernfähigkeit erhöhen. Der Schulweg zu Fuß hat außerdem noch 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 (z. B. Marienschule in Roxel). 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 zur Folge, dass der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zu den Einrichtungen gebracht werden, steigt und der Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad kommenden Kinder sinkt.

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 gehen über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Bewusstseinsbildung.

Abbildung 36: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg



Quelle: Planersocietät nach UBA 2006 in IVM 2013: 12

Damit Kinder zu Fuß zur Schule gehen, sollten neben infrastrukturellen Maßnahmen wie Markierung, Gestaltung und systematischer Überprüfung der Beleuchtung von Schulwegen vor allem Maßnahmen beim schulischen Mobilitätsmanagement ergriffen werden. Diese integrierte Herangehensweise sichert, dass beide Seiten, also Verwaltung/Schule sowie Schüler\*innen/Eltern, gemeinsam die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen. Bei den begleitenden Elementen, wie Elternhaltestellen, Laufbussen, Verkehrshelfern (Eltern/Schulkinder) oder Aktionstagen, müssen regelmäßige Impulse gegeben werden – eine einmalige Durchführung ist nicht ausreichend. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät Kommunen zum schulischen Mobilitätsmanagements und unterstützt konkret mit dem Förderprogramm "Geh-Spaß statt Elterntaxi" bei der Initiierung und Umsetzung.

### 3.5.2 Schulwegeplan

Ein mögliches Instrument, um Schulwege für Kinder sicherer zu machen, die selbständige Mobilität von Kindern zu fördern sowie die Eltern zu sensibilisieren, ist der Schulwegeplan. Generell sollte dieser gemeinsam mit der Kommune, der Polizei sowie Eltern, Kindern und Schulvertreter\*innen erarbeitet werden, um einen Beitrag für sichere Schulwege zu liefern und eine selbstständige Mobilität der Kinder zu fördern (vgl. BASt 2019: 18 f.).

Grundsätzlich soll ein Schulwegeplan die signifikanten Probleme des jeweiligen Schülerverkehrs aufzeigen. Je nach Schulart können daher unterschiedliche Schwerpunkte der Schulwegepläne sinnvoll sein: Während der Fokus in Grundschulen auf sicheren Wegen für zu Fuß Gehende liegen sollte, hat in der Altersgruppe der Schüler\*innen weiterführender Schulen das Radfahren einen besonderen Stellenwert (vgl. BASt 2019: 18). Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegeplans sollte demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegsicherheit, eine Schulwegekarte mit Informationen zu Schulwegerouten, Überquerungsstellen, problematischen Stellen sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein. Zur besseren Anschaulichkeit sollten die aufgeführten Stellen mit erläuternden Bildern und Erklärungen versehen werden (vgl. BASt 2019: 3). Zusätzlich zu den grundlegenden Bestandteilen kann ein Schulwegeplan Ziele für Kinder, Spielmöglichkeiten und Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements beinhalten. Die Beteiligung von Kindern bei der Erarbeitung von Schulwegeplänen kann zu einem wesentlichen Sicherheitsgewinn führen. Auch die Belange von Kindern und Eltern mit Behinderungen sind bei der Aufstellung bzw. Ausgestaltung von Schulwegeplänen zu berücksichtigen.

In Münster existieren keine Schulwegepläne. Für die Stadt Münster wird daher empfohlen, Schulwegepläne anzufertigen, auch unter Einbeziehung des nachfolgenden Maßnahmenvorschlags (s. 3.5.3). Für eine gute Übersichtlichkeit sollten Gefahrenstellen und Hinweise in einer vorhandenen Übersichtskarte markiert werden. Um dabei Problemstellen klar von gesicherten Querungsmöglichkeiten unterscheidbar zu machen, sollten Schulwegepläne stets in Farbe zur Verfügung gestellt werden. Nähere Informationen sowie Beispiele zur Gestaltung von Schulwegeplänen finden sich in „Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ der Bundesanstalt für Straßenwesen.

### 3.5.3 Elternhaltestellen

Ein weiteres mögliches Mittel, um den Hol- und Bringverkehr räumlich zu entzerren, sind Elternhaltestellen. Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr direkt vor der Schule reduzieren. Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden (vgl. ADAC 2015). Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist oftmals sinnvoll und kann durch eine Beschilderung gekennzeichnet werden, da sie zumeist nur zu Beginn und Ende der Schulzeit genutzt werden. Den Rest des Tages steht die Parkfläche dann allen Nutzenden zur Verfügung (vgl. Abb. 37). Um eine Elternhaltestelle einzurichten, muss der Weg zur Schule gesichert sein. Es muss also gewährleistet sein, dass ein Kind die Straße gefahrenlos überqueren kann und auf dem gesamten Weg ein sicherer Gehweg ausgebaut ist.

In Münster kommen Elternhaltestellen bisher nicht zum Einsatz. Lehrkräfte und Eltern berichteten bei den Beteiligungen jedoch, dass viele Schulkinder im Besitz eines Bustickets sind, trotzdem häufig von ihren Eltern zur Schule gebracht und abgeholt werden. Dies führt insbesondere in den Morgen- und Mittagsstunden zu einem hohen Pkw-Aufkommen im Schulumfeld und beschneidet die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende beispielsweise vor der Marienschule in Roxel. Aus diesem Grund wird die Empfehlung ausgesprochen, gemeinsam mit der Stadtverwaltung, dem Lehrpersonal, den Eltern der Schulkinder und ggf. Anwohnenden geeignete Standorte für Elternhaltestellen zu identifizieren und auszuarbeiten. In Roxel bieten sich dafür vor allem die Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße und Tilbecker Straße an. Besonders das elterliche Engagement ist unerlässlich für die Umsetzung und Akzeptanz dieser Maßnahme.

Abbildung 37: Beispiel einer Elternhaltestelle



Quelle: ZNM NRW / Smilla Dankert

Die Elternhaltestellen sind mit dem Schulwegeplan in Einklang zu bringen und können mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“ des ADAC geprüft werden. Wichtig ist, die Elternhaltestellen aktiv zu bewerben und ihren Nutzen zu erklären. Begleitend müssen weitere Maßnahmen zur Förderung des zu Fuß Gehens umgesetzt werden, um eine hohe Akzeptanz zu erzielen.

## 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 zu Fuß Gehenden sehr schwer. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während des Fußverkehrs-Checks NRW 2021 nicht alle potenziellen Problemlagen in Münster betrachtet werden konnten. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmenden, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, einige hervorzuheben:

- **Flächenumverteilung im Straßenraum** zugunsten des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität.
- **Einrichtung weiterer (gesicherter) Querungsmöglichkeiten**, die das Queren erleichtern und idealerweise den Fußverkehr bevorzugen.

- **Verbesserung der Barrierefreiheit**, nicht zuletzt im Hinblick auf taktile Elemente und Bordsteinabsenkungen, prioritär an Querungsanlagen und Querungsbereichen.
- **Aufstellen zusätzlicher barrierefreier Sitzbänke**, um den Aktionsradius mobilitätseingeschränkter Personen zu erhöhen.
- **Erstellen von Schulwegeplänen und Einrichtung von Elternhaltestellen**, um die Sicherheit von Schulkindern zu erhöhen.

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

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen

	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
<b>Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)</b>			
Straßenraumumverteilung Frauenstraße			
Prüfung Begegnungszone Bogenstraße/Spiekerhof/Drubbel		nach Prüfung	
Querneigungen und Absenkungen		stufenweise	
Barrierefreie Ausstattung der Querungsanlagen		stufenweise	
Barrierefreie Ausstattung Treppen und Rampen			
Barrierefreier Umbau Bushaltestellen		stufenweise	
<b>Handlungsfeld Querungen (B)</b>			
Einrichtung bedarfsgesteuerte LSA Havixbecker Straße		nach Prüfung	
Vollsignalisierung der Promenadenquerung Hörstertor			
Prüfung Einrichtung Querungshilfe am Bahnhof Roxel		nach Prüfung	
Einrichtung von Gehwegnasen		stufenweise möglich	
Einrichtung von Gehwegüberfahrten		stufenweise möglich	
<b>Handlungsfeld Verkehrssicherheit (C)</b>			
Anpassung der Führung des Radverkehrs am Bült			
Anpassung der Wegeverbindung am Überwasserkirchplatz			
<b>Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)</b>			
Verbesserung der Verweil- und Aufenthaltsqualität an Plätzen		stufenweise möglich	
Aufstellen barrierefreier Sitzgelegenheiten		stufenweise möglich	
<b>Weitere Handlungsfelder (E)</b>			
Aufstellen von Schulwegeplänen		stufenweise möglich	
Einrichtung von Elternhaltestellen		stufenweise möglich	

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 Gehwegbau. 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 CO<sub>2</sub> 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

Die **Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung** zielt darauf ab, Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung des ländlichen Raums als Lebens-, Arbeits- und Erholungsraum zu unterstützen. Ihre inhaltlichen Schwerpunkte liegen auf der

- Dorferneuerung und -entwicklung

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 **Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe** findet ihre Zuständigkeit in der Förderung von Investitionen der ÖPNV-Infrastruktur. Fördergegenstand sind daher:

- Bushaltestellen, Zentrale Omnibusbahnhöfe, Haltestellenausstattung
- Ortsfeste Informations- und Kommunikationsinfrastruktur

## 4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks NRW 2021 hat eine hohe Erwartungshaltung bei allen Beteiligten erzeugt. Insbesondere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollten jetzt im Fokus stehen, ohne dabei die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Dies beinhaltet ebenfalls, dass durch die Übertragbarkeit der exemplarischen Maßnahmen Verbesserungen für den Fußverkehr auch in den anderen Stadtteilen durchgeführt werden. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Stadt Münster, 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 für das gesamte Stadtgebiet abgeleitet und entwickelt werden. Dazu könnten Zielmarken für Maßnahmen entwickelt werden, ähnlich wie sie in Münster im Radverkehr bereits existieren (z. B. „3000-Fahrradstellplätze-Programm“). Exemplarisch sei hier das Ziel von X Sitzgelegenheiten, Sichtdreiecken, Gehwegnasen oder barrierefrei zu gestaltenden Querungen pro Jahr zu nennen.

Neben den oben erwähnten Prozessen sollte im Stellenplan der Stadt Münster künftig eine Personalstelle mit klarer Zuständigkeit im Fußverkehr geschaffen werden. Die Person übernimmt die Koordination von Fußverkehrsprojekten und die Qualitätskontrolle bei Verkehrsprojekten mit Fußverkehrsbezug insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit. Die einzurichtende Personalstelle ist sowohl für die Verwaltung, die Politik als auch die Bürgerschaft ansprechbar.

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 bewusst Finanzmittel für Fußverkehrsthemen wie der Barrierefreiheit 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. Eine Fortführung von regelmäßigen Begehungen in unterschiedlichen Stadtteilen ist unter den inhaltlichen Schwerpunkten der Barrierefreiheit sowie Schulwegemobilität und -sicherheit empfehlenswert. Insbesondere die Schulwegemobilität und -sicherheit konnte im Rahmen des Fußverkehrs-Checks in Münster aufgrund der breiten thematischen Ausrichtung nicht vordergründig behandelt werden. Aufgrund dessen sollte dieser Themenbereich in der weiteren Fußverkehrsförderung einen besonderen Fokus einnehmen. Eine breite Beteiligung von Beiräten und lokalen Interessensverbänden wie Münster zu Fuß ist dabei zu berücksichtigen.

### **4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW**

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein Netzwerk aus Kommunen, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten vor Ort in ihren Gebietskörperschaften fördern und damit eine Mobilitätswende herbeiführen möchten. Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern. Die zielführende Strategie hierzu ist das Kommunale Mobilitätsmanagement.

Das Kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, die für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachbereiche der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, für die Verkehrserzeugenden und Verkehrsteilnehmenden nachhaltige Mobilitätsangebote sowie verkehrssparende Raumstrukturen zu schaffen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess, in dem Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit, des Bürger\*innendialogs und des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie zusammengeführt und realisiert werden.

Die Fußverkehrs-Checks NRW sind eine Maßnahme, die dazu beitragen, in den teilnehmenden Kommunen die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu initiieren, sowie gleichzeitig die Politik, weitere Akteure und Institutionen und natürlich Bürger\*innen einzubinden. Die Stadt Münster ist seit Januar 2020 Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW und mit dem Fußverkehrs-Check NRW 2021 wurde diese verwaltungsinterne Zusammenarbeit verstetigt. An der Durchführung der Fußverkehrs-Checks waren verschiedene Ämter sowie politische Vertreter\*innen der Ratsfraktionen beteiligt. Die Gespräche während der Workshops und vor allem vor Ort verdeutlichten, dass der Stellenwert des Fußverkehrs stärker in den Fokus der Teilnehmenden gerückt ist. Die Teilnehmenden wurden sowohl durch den Fachinput als auch durch die Beobachtungen und Erläuterungen der Infrastruktur vor Ort für die Belange zu Fuß gehender sensibilisiert.

Bei der weiteren Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW werden zwei Schwerpunkte gesetzt. Zum einen kann das Zukunftsnetz Mobilität NRW den weiteren verwaltungsinternen Prozess hinsichtlich der Zusammenarbeit und Verstetigung des Themas Fußverkehr unterstützen und begleiten.

Hier können im Rahmen eines verwaltungsinternen Workshops die internen Zuständigkeiten für den Fußverkehr in den einzelnen Fachbereichen diskutiert und personell festgelegt werden. Über das Angebot „Kommunikation gestalten“ wurde bereits gemeinsam mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW ein interner Prozess zur Verbesserung der Kommunikation von Verkehrsprojekten angestoßen.

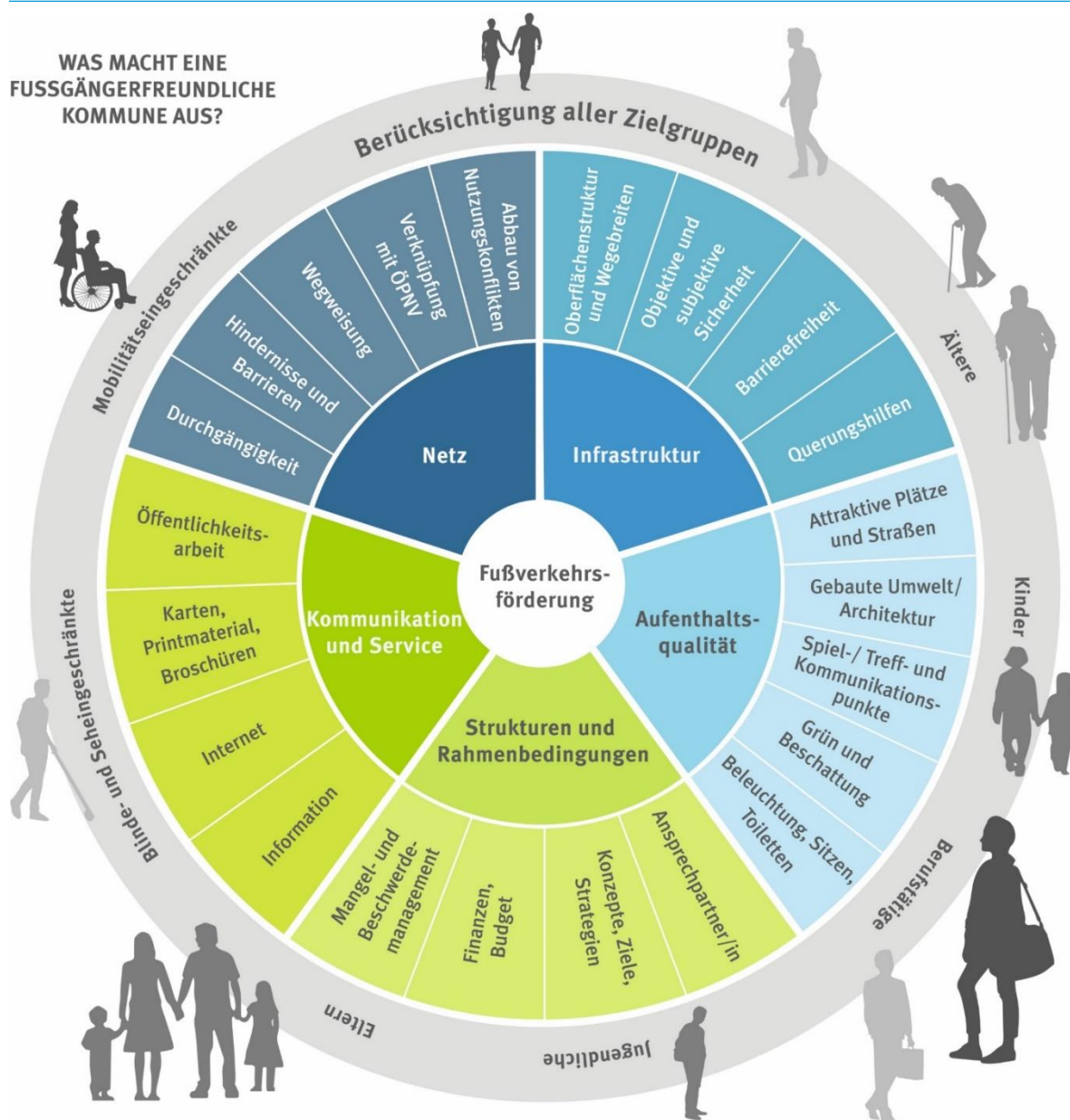
Der zweite Ansatz der Zusammenarbeit ist das Thema Wissensvermittlung. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW wird die Vernetzung zum Fußverkehr innerhalb Nordrhein-Westfalens weiter verstetigen. Für das Thema Schulwegsicherheit und schulisches Mobilitätsmanagement bietet das Zukunftsnetz weitere Unterstützungsangebote und erarbeitet derzeit eine Fortbildung für Verwaltungsmitarbeitende.

Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks NRW fließen in den Masterplan Mobilität 2035+ ein. Nach Verabschiedung des Endberichts soll im Rahmen eines weiteren Gesprächs das weitere Vorgehen mit der Ansprechpartnerin vom Zukunftsnetz erörtert 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 „zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abb. 28).

Abbildung 38: Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potentiale beleuchten. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen Planungen in der weiteren verkehrlichen Planung und damit einhergehend einzelfallbezogen die zeitliche Dimensionierung bis zu Umsetzung zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check NRW 2021 konnte den Fußverkehr in Münster betrachten und Maßnahmvorschläge 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 der Verkehrssicherheit und Schulwegemobilität betreffenden Maßnahmen sind über das Untersuchungsgebiet hinaus anwendbar. Insgesamt lassen die Maßnahmvorschläge bessere Bedingungen für zu Fuß Gehende in Münster erwarten, die ebenso eine Impulswirkung für die anderen Stadtteile darstellen können.

Wenn auch die Pandemie den Fußverkehrs-Check 2021 vor Herausforderungen gestellt hat, konnte die rege Beteiligung der Bevölkerung während der vier Veranstaltungen das Interesse der Münsteraner\*innen am Fußverkehr bekräftigen. Durch die Bekanntgabe erfolgreich umgesetzter Maßnahmen durch die örtliche Presse kann die Kommune zeigen, dass sie die Förderung des Fußverkehrs im Blick hat und sich für eine Verbesserung einsetzt.

Besonders der Partizipationsprozess hat gezeigt, dass der Fußverkehrs-Check als strategisches Instrument von den Bürger\*innen Münster angenommen wurde und durch viele Beiträge zur Maßnahmenentwicklung beigetragen hat. Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks fließen in den Masterplan Mobilität Münster 2035+ ein.

## 6 Dokumentation

### 6.1 Protokoll Auftakt-Workshop

Ort: Stadthalle Hilstrup

Datum: 07.09.2021

Uhrzeit: 18:00-20:00 Uhr

Anwesende: 38 Personen

Der Auftaktworkshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2021 in Münster fand am Dienstag, den 07. September 2021 um 18:00 Uhr in der Stadthalle Hilstrup statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 38 Personen zusammen: Vertreter\*innen der kommunalen Verwaltung, der Politik, der Interessensverbände sowie Bürger\*innen und Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, Ausloberin der Fußverkehrs-Checks, und des Büros Planersocietät, welches den Fußverkehrs-Check begleitet.

Abbildung 39: Auftakt-Workshop in der Stadthalle Hilstrup



Quelle: Planersocietät

## **Begrüßung durch Herrn Milde (Abteilungsleiter Mobilitätsplanung, Stadt Münster)**

Herr Milde begrüßt die Teilnehmenden und weist auf die aktuellen Pandemiebestimmungen hin. Anschließend erläutert er, was unter einem Fußverkehrs-Check zu verstehen ist und wie der Bewerbungsprozess der Stadt Münster ablief. Im Anschluss daran geht er näher auf den Fußverkehr und seine Herausforderungen in Münster ein. Der Umweltverbund nehme in Münster bereits 65 % des Modal Splits ein. Herr Milde betont, dass in Münster insbesondere der Fokus auf der verträglichen Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs liegt. An vielen Stellen fehle jedoch der Platz, um dem Fuß- und Radverkehr ausreichend Fläche zur Verfügung zu stellen. Als Beispiel eines Bereiches mit erheblichen Nutzungskonflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nennt er die Wolbecker Straße. Dort werde vom 17. bis 26. September 2021 ein Reallabor mit Aktions-, Erlebnis- und Diskussionstagen stattfinden, bei dem die Umverteilung des Straßenraumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität im Mittelpunkt stehen soll. Herr Milde hebt hervor, dass für eine erfolgreiche Mobilitätswende der Fußverkehr zukünftig stärker zu berücksichtigen ist. Die Stadt Münster möchte mit dem Fußverkehrs-Check den Fußverkehr deutlich in den Fokus rücken und systematisch fördern. Die sich daraus ableitenden Handlungsempfehlungen werden in den Mobilitätsplan 2035+ einfließen und auch auf andere Quartiere übertragen werden können.

## **Begrüßung durch Herrn Dr. Frehn (Planersocietät)**

Herr Dr. Frehn stellt sich sowie die Planersocietät kurz vor. Er gratuliert der Stadt Münster zur erfolgreichen Bewerbung bei den Fußverkehrs-Checks NRW 2021. Anschließend erläutert er den Ablauf für den Auftakt-Workshop und gibt das Wort an Frau Weltring vom Zukunftsnetz Mobilität NRW.

## Vortrag von Frau Weltring (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Frau Weltring stellt sich und das Zukunftsnetz Mobilität NRW kurz vor. Sie zeigt auf, welche Bedeutungszunahme der Fußverkehr und der öffentliche Raum während der andauernden Pandemie erfahren haben. Anschließend geht sie auf die Ziele der Fußverkehrs-Checks ein. Sie gibt einen visuellen Eindruck von den Veranstaltungen der vergangenen Jahre und stellt deren Themenschwerpunkte vor. Zudem erläutert sie, dass Fußverkehrsförderung eine ganzheitliche Aufgabe ist, die eine Fülle an unterschiedlichsten Zielgruppen umfasst. Sie verdeutlicht außerdem die Expertenrolle der Bürger\*innen. Zum Schluss zeigt Frau Weltring den Ablauf der Fußverkehrs-Checks auf.

Abbildung 40: Die Projektbeteiligten stellen die Fußverkehrs-Checks vor



Quelle: Planersocietät

## Vortrag von Herrn Dr. Frehn (Planersocietät)

Herr Dr. Frehn erläutert zunächst, was eine fußgängerfreundliche Kommune ausmacht und welche Ansprüche die unterschiedlichen Zielgruppen an den Raum stellen. Er betont, dass das zu Fuß Gehen die elementarste und einfachste Form der Fortbewegung ist. Dem Fußverkehr sei lange nicht ausreichend Beachtung geschenkt worden. Zudem geht Herr Dr. Frehn auf die Vorteile des Fußverkehrs ein und zeigt auf, dass alle Verkehrsteilnehmenden eine gewisse Etappe immer auch zu Fuß zurücklegen.

## Vortrag von Herrn Rischbieter (Planersocietät)

Herr Rischbieter beginnt seinen Vortrag mit einem Vergleich des Modal Splits in Münster und NRW. Der Fußverkehrsanteil sei im Vergleich zu ähnlich großen Städten in Münster relativ gering, was z. T. auf den hohen Radverkehrsanteil zurückzuführen sei. Er weist auf das Potential der kurzen Wege hin. Im Anschluss erläutert er, dass vor allem Kinder und ältere Menschen zu Fuß gehen. Deren Bedürfnisse müssen in der Fußverkehrsplanung besonders berücksichtigt werden. Weiter stellt Herr Rischbieter die allgemeinen Ziele der Fußverkehrsförderung vor. Anhand von Fotos zeigt er prominente Stellen aus dem Stadtgebiet, welche u. a. die Themen Gehwegparken, Nutzungskonflikte, Queren und Aufenthaltsqualität exemplarisch darstellen. Als Fokusthema erläutert er die Bedeutung einer barrierefreien Gestaltung des Verkehrsraumes, die insbesondere für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen essenziell 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.

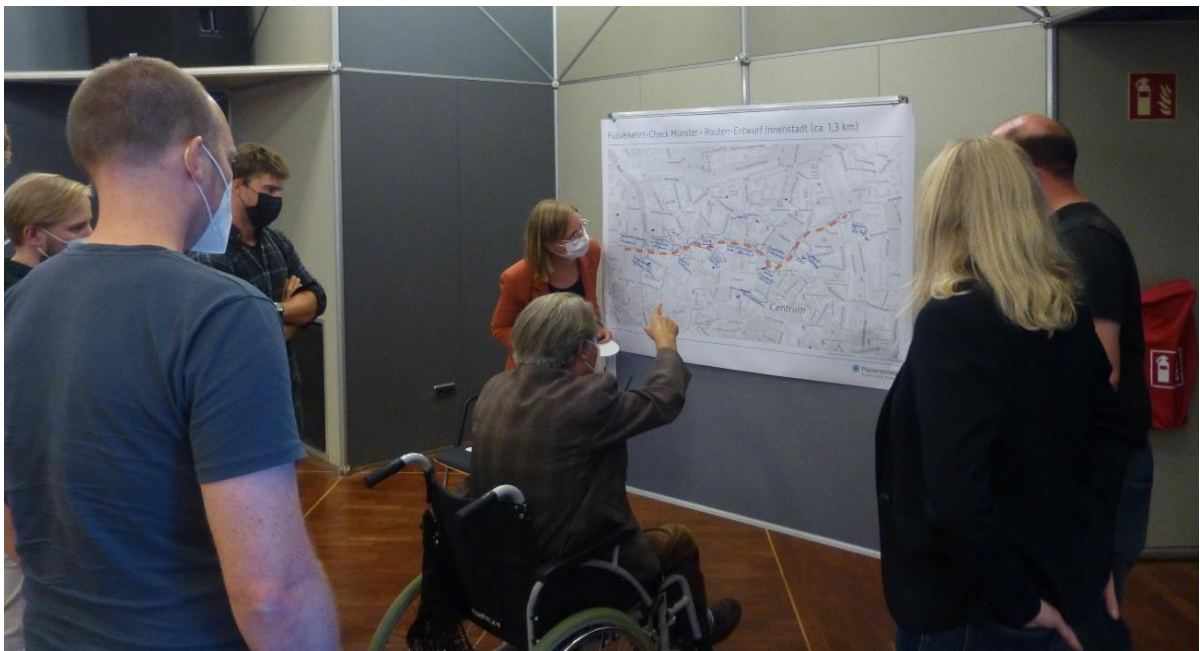
## Antworten auf Rückfragen

- Personengruppen mit höherem Anteil am Fußverkehr werden bei den Fußverkehrs-Checks zusätzlich durch entsprechende Interessensverbände, z. B. die Kommunale Seniorenvertretung, die Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen oder den Fuß e. V. vertreten. Im Vorfeld wurde Werbung über die Presse, das Internet und Social Media gemacht.
- Als Literatur mit Musterlösungen für den Fußverkehr können folgende Dokumente dienen:
  - [Handlungsleitfaden Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie](#)
  - [Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen](#)
  - [Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks](#)
  - [Leitfaden Querungsstellen](#)
  - [Infos Fußverkehr vom Zukunftsnetz Mobilität NRW](#)

## Präsentation und Diskussion der Routenverläufe der Begehungen

Von der Stadtverwaltung und der Planersocietät sind vorab zwei Routenvorschläge für die Begehungen in Münster angefertigt worden. Die Teilnehmenden können an drei Stellwänden die Routenvorschläge für die Begehungen in der Münsteraner Innenstadt und in Roxel mit den Mitarbeitenden der Planersocietät sowie des Zukunftsnetzes Mobilität NRW diskutieren. Die nachfolgenden Punkte sind von den Teilnehmenden eingebracht worden:

Abbildung 41: Diskussion an der Stellwand zur Innenstadtroute



Quelle: Planersocietät

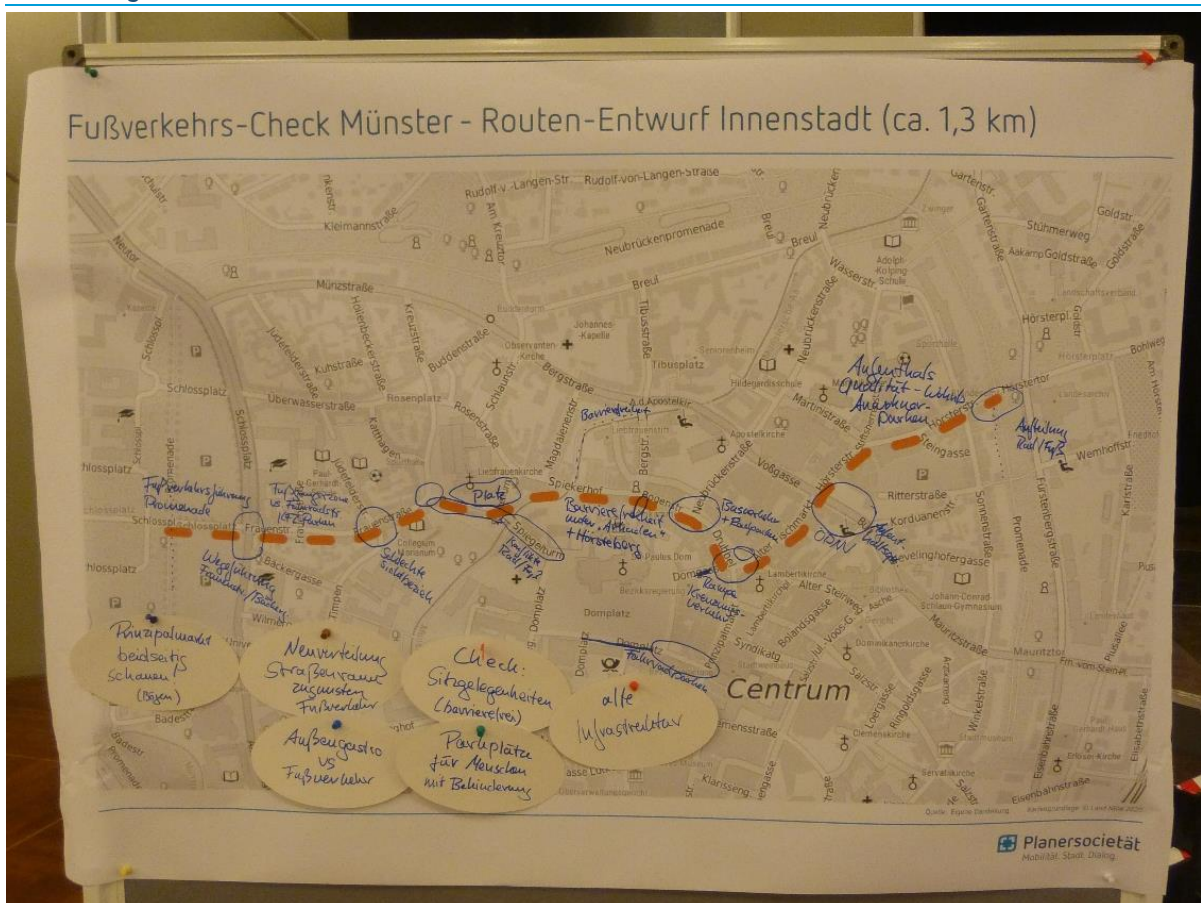
### Innenstadt

- Allgemein wünschen sich die Teilnehmenden digitale, analoge und beleuchtete Leitsysteme, die Umwidmung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze, die Berücksichtigung der Belange von zu Fuß Gehenden bei der Einrichtung von Baustellen, die Trennung von Fuß- und Radwegen, Ruhebereiche, barrierefreie „nette“ Toiletten, Kontraste an Bordsteinabsenkungen, mehr (barrierefreie) Sitzgelegenheiten – diese sollten auch mit Rücken- und Armlehnen ausgestattet sein, eine Neuverteilung des Straßenraums zugunsten des Fußverkehrs, Parkplätze für Personen mit Behinderung und Trinkwasser-Nachfüllstationen.

- Das zu Fuß Gehen werde eingeschränkt, unsicher und unattraktiv durch wild geparkte Fahrräder, aufgesatteltes Kfz-Parken, schmale Gehwege, Hundekot, E-Scooter, Mülltonnen, Verkehrslärm und Geschwindigkeiten des Kfz. Des Weiteren wird von Nutzungskonflikten mit Radfahrenden in Bushaltestellenbereichen und an Ampelanlagen berichtet sowie zwischen dem Fußverkehr und der Außengastronomie.
- Es wird vorgeschlagen, bei der Begehung sich den Bushaltestellenbereich am Bült bis zur Querungshilfe an der Korduanenstraße genauer anzuschauen sowie den Prinzipalmarkt auf beiden Seiten. Zudem wünschen sich die Teilnehmenden eine Verlängerung der Begehungsrouten bis hin zur Kreuzung Hörstertor / Gartenstraße / Bohlweg / Fürstenbergstraße.
- Entlang der Promenade, u. a. im Bereich des Schlossplatzes, gebe es eine vom Radverkehr getrennte Fußverkehrsführung.
- Die Wegeführung in der Frauenstraße und der Bäckerstraße sei nicht optimal.
- In der Frauenstraße existiere ein Interessenskonflikt zwischen den Nutzungen.
- Im Kreuzungsbereich Frauenstraße / Jüdefelderstraße / Krummer Timpen seien die Sichtbeziehungen schlecht.
- Am Überwasserkirchplatz und der anschließenden Straße Spiegelturm gebe es Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden aufgrund der schmalen Wegeverbindung.
- In den Straßen Domplatz und Michaelisplatz stehen viele wild abgestellte Fahrräder.
- Die separat geführte Wegeverbindung entlang der Aa zwischen den Straßen Spiekerhof und Bergstraße, der Bereich Bogenstraße unterhalb der Arkaden und der Hörsterberg seien nicht barrierefrei.
- An der Kreuzung Bogenstraße / Neubrückenstraße / Roggenmarkt gebe es Nutzungskonflikte zwischen dem Fußverkehr, dem Busverkehr und dem Radparken.
- In der Domgasse sei eine Rampe vorhanden.

- Im Bereich Drubbel / Alter Fischmarkt / Prinzipalmarkt sei viel Kreuzungsverkehr zu beobachten.
- Am Bült und in der Hörsterstraße mangle es u. a. aufgrund des Anwohnerparkens an Aufenthaltsqualität.
- Im Bereich Promenade / Hörstertor sei die Aufteilung von Rad- und Fußverkehr problematisch.

Abbildung 42: Erste Stellwand zum Routen-Entwurf Innenstadt



Quelle: Planersocietät



- An der Bushaltestelle Dorffeldstraße sei keine ausreichende Aufstellfläche vorhanden.
- Im Bereich Alter Gemeindeplatz / Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße gebe es Bänke, die jedoch z. T. nicht barrierefrei seien.
- Auf der Roxeler Straße / Havixbecker Straße gebe es zahlreiche Nutzungskonflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden aufgrund der schmalen Geh- und Radwege
- Das denkmalgeschützte Kopfsteinpflaster schränkt die Barrierefreiheit im Bereich der Kirche stark ein.
- Entlang der Havixbecker Straße werde sich eine weitere Querungsanlage gewünscht. Die Sichtbeziehungen seien aufgrund des Kfz-Verkehrs z. T. sehr eingeschränkt.
- In der Havixbecker Straße sei viel Durchfahrtsverkehr zu beobachten.

Abbildung 44: Stellwangergebnisse zum Routen-Entwurf Roxel



Quelle: Planersocietät

## Allgemein

- Teilnehmende wünschen sich eine taktile Trennung zwischen Rad- und Fußwegen.
- Sitzpoller stellten häufig eine Barriere für sehingeschränkte Personen dar.

Anschließend stellen Herr Dr. Frehn, Herr Rischbieter und Frau Weltring die Inhalte der Diskussionen an den Stellwänden dem Plenum zusammengefasst vor. Sie erläutern, dass diese Punkte in die Begehungen eingearbeitet werden. Herr Rischbieter informiert zum Schluss über den weiteren Verlauf des Fußverkehrs-Checks in Münster, insbesondere die beiden zeitnah stattfindenden Begehungen am 30.09.2021 (Innenstadt) und 06.10.2021 (Roxel).

## Verabschiedung

Herr Dr. Frehn und Herr Milde bedanken sich herzlich für die Teilnahme sowie die aktive Beteiligung der Anwesenden und bitten um eine rege Beteiligung bei den beiden Begehungen. Zudem dankt Herr Milde der Planersocietät und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW für den fachlichen Input und die Durchführung des Auftakt-Workshops. Anschließend verabschieden sie die Teilnehmenden.

## 6.2 Protokoll 1. Begehung

Ort: Münster, Innenstadt

Datum: 30.09.2021

Uhrzeit: 17:00-19:00 Uhr

Anwesende: 28 Personen

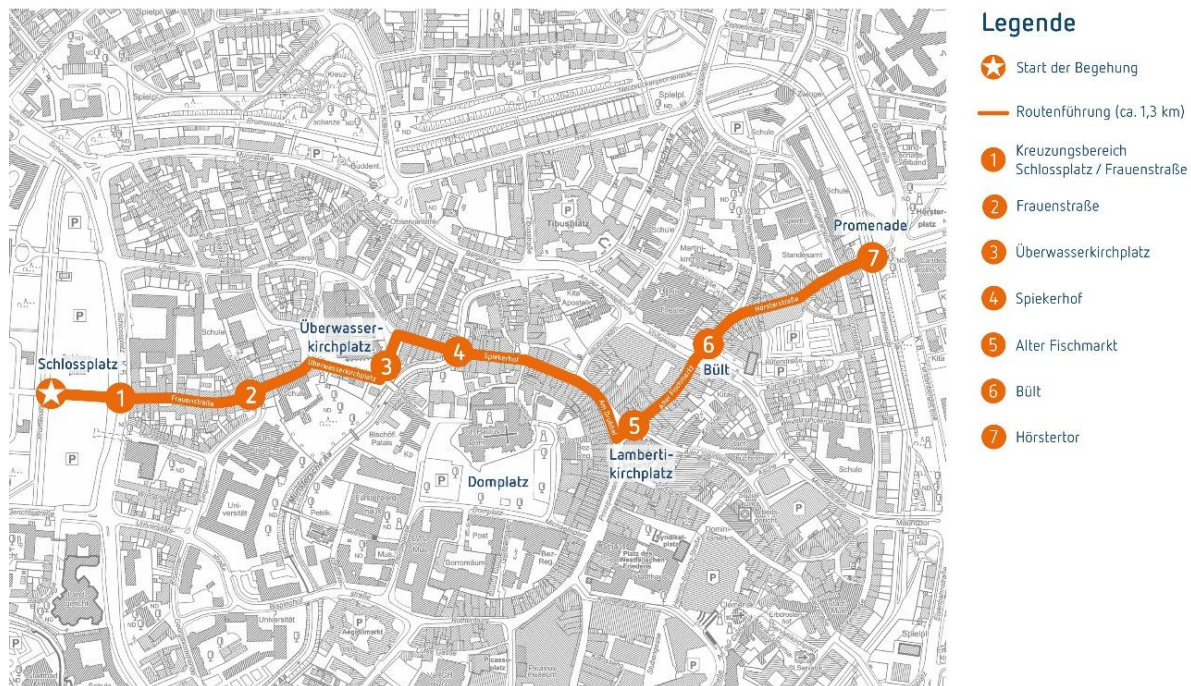
### Begrüßung

Am 30.09.2021 um 17 Uhr findet die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks in Münster in der Innenstadt statt. Die Begehung startet am Schlossplatz. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus 28 Personen zusammen: Vertreter\*innen der kommunalen Verwaltung, Interessensvertretungen, der Politik und Bürgerschaft sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Frau Baumeister (Amt für Mobilität und Tiefbau, Stadt Münster) begrüßt die Teilnehmenden und stellt die beteiligten Personen vom Zukunftsnetz Mobilität NRW und des Gutachterbüros vor. Anschließend erläutert sie den bisherigen Ablauf des Fußverkehrs-Checks in Münster von der Bewerbung im Februar bis zur ersten Begehung und verweist auf die im November folgende Abschlussveranstaltung. Nach einer ersten Stärken-Schwächen-Analyse bei der Auftaktveranstaltung Anfang September folge nun die Diskussion von Mängel- und Problemstellen sowie erster Ideenansätze vor Ort.

Im Anschluss daran übergibt sie Herrn Rischbieter von der Planersocietät aus Dortmund das Wort, der sich und das Büro zunächst kurz vorstellt. Daran anknüpfend erläutert er den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Neben den aktuellen Pandemiebestimmungen und Regelungen weist er auf die Dokumentation der Diskussion hin. Im Folgenden werden die wesentlichen Inhalte der Begehung festgehalten.

Abbildung 45: Routenverlauf in der Innenstadt



Quelle: Planersocietät

Abbildung 46: Startpunkt der Begehung am Schlossplatz



Quelle: Planersocietät

### Station 1: Kreuzungsbereich Schlossplatz / Frauenstraße

Im Anschluss an die Begrüßung führt die Begehung zum vollsignalisierten Knotenpunkt Schlossplatz / Frauenstraße.

- Von Teilnehmenden wird berichtet, dass vor und nach den Vorlesungen eine chaotische Situation aufgrund der Massen an Radfahrenden und zu Fuß Gehenden entsteht.
- Der Verkehrslärm mindere die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich.
- Die schmalen Gehwege, welche zusätzlich durch abgestellte Roller und Fahrräder verengt würden, bemängeln die Teilnehmenden. Die Aufteilung der Flächen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sei an dieser Stelle nicht gerecht.
- Es wird der Wunsch nach einer Abbiegespur mit Ampeltaster für Radfahrende, die von Norden über die Straße Schlossplatz kommen und links in die Frauenstraße abbiegen möchten, geäußert. So könnten die Nutzungskonflikte mit den zu Fuß Gehenden an der Lichtsignalanlage minimiert werden.
- Die Lichtsignalanlage sei für zu Fuß Gehende nach dem Zwei-Sinne-Prinzip ausgestattet. Das akustische Signal wird von einer Teilnehmerin mit Seheinschränkung als gut empfunden.
- Die Grünphase für zu Fuß Gehende wird als zu kurz bewertet.

Herr Rischbieter stellt die Bedeutung einer differenzierten Bordhöhe an Querungsanlagen heraus. Das Hochbord biete mit seiner taktilen Kante Orientierung für Personen mit Seheinschränkungen. Mithilfe eines Nullbords könnten mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollstuhl oder Rollator vereinfacht queren. Taktile Bodenindikatoren erhöhten noch einmal die Auffindbarkeit für seheingeschränkte Personen und gäben einen Hinweis auf die Querungsstelle und -richtung. Er erläutert, dass bei engen räumlichen Verhältnissen häufig auf einen Kompromiss mit einer Bordhöhe von 3 cm zurückgegriffen werde. Zudem erklärt Herr Rischbieter, was unter dem Zwei-Sinne-Prinzip an Lichtsignalanlagen zu verstehen ist.

- Die Teilnehmenden wünschen sich taktile Leitelemente im Bereich der Lichtsignalanlage.
- Zudem besteht der Wunsch nach einer farblichen Markierung der Gehwegabsenkungen, da diese oft zugeparkt würden.

Des Weiteren erläutert Herr Rischbieter die Möglichkeit zum Anbringen taktiler Reliefsymbole an Ampeltastern, um Sehbehinderten den Aufbau der Fahrbahn zu veranschaulichen und damit die Orientierung und Verkehrssicherheit im Raum zu verbessern.

Abbildung 47: Lichtsignalanlage an der Straße Schlossplatz



Quelle: Planersocietät

## Station 2: Frauenstraße

Im weiteren Verlauf führt die Begehung entlang der Frauenstraße. Es handelt sich dabei um eine Fahrradstraße.

- Die Außengastronomie, Mülltonnen, Poller sowie abgestellte Fahrräder und E-Roller würden den Gehweg stellenweise so stark verengen, dass Personen im Rollstuhl diesen nicht nutzen können.
- Auch in der Frauenstraße herrsche vor und nach den Vorlesungen reger Fuß- und Radverkehr. Einige Teilnehmende wünschen sich für diese Straße einen autofreien Bereich. So gäbe es mehr Platz für Radabstellanlagen, Außengastronomie und Grün.
- Die Teilnehmenden schlagen die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in sichere Radabstellanlagen sowie Abstellzonen für E-Roller vor.

Herr Rischbieter weist darauf hin, dass die Gehwegbreite idealerweise mindestens 2,5 m betragen sollte, um Begegnungen zu ermöglichen.

Abhängig von der Zielgruppe (Personen mit Rollstuhl, Rollator etc.) und weiterer infrastruktureller Elemente (Bänke, Baumscheiben etc.) seien Breitenzuschläge notwendig. Er stellt das Trenn- dem Mischprinzip gegenüber und erläutert anhand des Shared-Space-Prinzips und der Begegnungszone die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Prinzipien. Für die Frauenstraße stellt er eine Neuverteilung des Straßenraums zur Diskussion.

- Die Teilnehmenden merken an, dass die Fahrbahn des Prinzipalmarkts an den Wochenenden bereits von zu Fuß Gehenden genutzt werde und praktisch als Begegnungszone für Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehr fungiere. Das Miteinander und die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden funktionieren dort ganz gut.
- Die Belange der besonders schutzbedürftigen Gruppen der mobilitäts- und sehingeschränkten Personen sowie Kindern (Schutzraum, taktiles Leitsystem etc.) seien zu berücksichtigen.
- Es wird angemerkt, dass es bereits einen Dialog zwischen einer Initiative, die sich für eine autofreie Frauenstraße ausspricht, und Anwohnenden der Frauenstraße gab.
- Das Fehlen von Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang wird bemängelt. Die Teilnehmenden wünschen sich eine konsumfreie Zone, ähnlich dem Verkehrsversuch in der Hörsterstraße.

Abbildung 48: Mülltonnen und Fahrräder versperren den Gehweg für eine Person im Rollstuhl



Quelle: Planersocietät

### Station 3: Überwasserkirchplatz

Von der Frauenstraße führt die Begehung auf den Überwasserkirchplatz, der sich im Eigentum der Kirche befindet.

- Der separate Rad- und Gehweg entlang der Überwasserkirche sei sehr schmal. Dies führe zu Nutzungskonflikten.
- Für Personen mit Sehenschränkungen sei die Orientierung im Raum schwierig, da sich die Wege farblich kaum voneinander absetzen würden.
- Die Oberfläche des Platzes ist mit grobem Kopfsteinpflaster ausgestattet. Es existieren Wegeverbindungen, die aus abgeschliffenem Pflaster angelegt sind und so das zu Fuß Gehen für mobilitätseingeschränkte Personen erleichtern. Von Teilnehmenden wird berichtet, dass die Oberflächen stellenweise bei Nässe sehr glatt sind.

- Die Teilnehmenden schreiben dem Platz eine attraktive Lage zu, merken jedoch an, dass dieser bisher nur bei temporär stattfindenden Veranstaltungen oder Märkten genutzt wird. Es wird bemängelt, dass es keine Sitzmöglichkeiten gibt.

Abbildung 49: Gruppe der Teilnehmenden auf dem Überwasserkirchplatz



Quelle: Planersocietät

#### Station 4: Spiekerhof

Die Begehung verläuft an der Überwasserkirche vorbei in die Straße Spiekerhof bis zur Brücke an der Aa.

- Das Kopfsteinpflaster der Straßen Spiegelturm und Spiekerhof sei nur schwer mit einem Rollstuhl zu befahren.
- Die Teilnehmenden merken an, dass am Spiekerhof mehr Bordsteinabsenkungen und ebene Querungen über die Fahrbahn benötigt würden.

- Es wird bemängelt, dass die Zuwegung zur Aa aufgrund einer fehlenden Rampe nicht barrierefrei ist.
- Positiv hervorgehoben wird, dass es viele Bänke entlang der Wegeverbindungen gibt.

Herr Rischbieter erklärt, dass Rampenanlagen unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit maximal eine Steigung von 6% haben sollten und daher abhängig vom Höhenunterschied einen recht hohen Raumbedarf haben. Treppenanlagen seien idealerweise mit einem doppelten Handlauf, welcher über die Stufen hinausführt, ausgestattet. Zudem sollten die Treppeinstufen kontrastreich gestaltet sein. Zur Auffindbarkeit seien Bodenindikatoren notwendig.

- Die Teilnehmenden wünschen sich Bänke mit Arm- und Rückenlehnen im Bereich der Brücke über die Aa. Dort gebe es ausreichend bisher ungenutzten Platz.

## Station 5: Alter Fischmarkt

Über die Straßen Bogenstraße und Drubbel führt die Route zur Lambertikirche am Alten Fischmarkt.

- Es wird berichtet, dass es auf dem Platz an der Ecke Bogenstraße / Neubrückenstraße vor dem Umbau konsumfreie Sitzgelegenheiten gab.
- Es wird hinterfragt, ob die Kfz-Stellplätze in der Bogenstraße notwendig seien und ein Entfall wie am Alten Fischmarkt möglich wäre.
- Die Teilnehmenden merken an, dass Fahrräder und E-Roller auf dem Kirchplatz z. T. die Gehgasse versperren und wünschen sich eine Neuordnung dieses Bereichs, um den freiwerdenden Raum für Begrünung und Sitzgelegenheiten zu nutzen.
- Die wenigen vorhandenen Stadtbänke besäßen keine Arm- noch Rücklehnen, so dass sie für mobilitätseingeschränkte Personen nur eingeschränkt nutzbar seien.
- Die Querungsangebote mit abgeschliffenen Pflastersteinen für Personen mit Rollstuhl und Rollator werden als positiv bewertet. Eine Nullabsenkung würde das Querens zusätzlich erleichtern.

Abbildung 50: Querungsstelle am Drubbel für Personen mit Mobilitätseinschränkungen



Quelle: Planersocietät

## Station 6: Bült

Im Folgenden führt die Begehung über die Straße Alter Fischmarkt zum Bült.

- Ein taktiles Leitsystem führe fälschlicherweise in eine Hecke und hebe sich farblich kaum vom Gehweg ab.
- Im Bereich der Bushaltestellen komme es häufig zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.
- Die Querungshilfe im Bereich Bült / Kirchherrngasse / Korduanenstraße wird als konfliktreich beschrieben.
- In unmittelbarer Nähe zur Querungshilfe gebe es auf Höhe der Hausnummer 13a eine Engstelle für den Rad- und Fußverkehr aufgrund eines Baumes.

- Die Teilnehmenden loben die Umnutzung des Parkplatzes am Bült. Nun werde dieser für Radabstellanlagen, Außengastronomie und konsumfreie Sitzgelegenheiten genutzt. Die Behindertenstellplätze wurden auf den Hörster Platz-Parkplatz, welcher sich in unmittelbarer Nähe befindet, verlegt.
- Laut Teilnehmenden mindere der Verkehrslärm die Aufenthaltsqualität des Platzes am Bült. Sie wünschen sich einen Lärmschutz in Form einer Hecke.
- Es wird bemängelt, dass es wenige öffentliche Toiletten in der Innenstadt gibt. Die Einführung von „netten Toiletten“ in Kooperation mit Geschäften in der Innenstadt könnten diese Situation verbessern.

Herr Rischbieter fragt die Teilnehmenden, ob sie sich vorstellen könnten, mit dem Fahrrad auf der Straße zu fahren, um dem Fußverkehr mehr Platz im Seitenraum zu geben.

- Dieser Vorschlag wird positiv aufgenommen. Falls der Kfz-Verkehr im Bereich Bült herausgenommen würde, könnten die Teilnehmenden sich gut vorstellen, die Fahrbahn zu benutzen. Tempo 30 sei in diesem Bereich bereits angeordnet.

## Station 7: Hörstertor

Abschließend laufen die Teilnehmenden über die Hörsterstraße bis zum Knotenpunkt Hörsterstraße / Promenade.

- Es wird berichtet, dass die Taktung des Shuttleservices während des Verkehrsversuchs in der Hörsterstraße nicht ideal war. Zudem hätte es nur einen Platz für eine Person im Rollstuhl gegeben.

Herr Rischbieter möchte von den Anwesenden wissen, wie sie die Querungssituation für den Fußverkehr an der Stelle einschätzen.

- Die Teilnehmenden heben die Lichtsignalanlage positiv hervor, die das Queren der Hörsterstraße sicherer mache.
- Es komme zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden im Bereich der Lichtsignalanlage zu Konflikten. Für den Fußverkehr gebe es keine separate Signalisierung.

- Die Promenade weist für Personen mit Mobilitäts- und Seheinschränkungen Mängel in der Barrierefreiheit auf.

## Verabschiedung

Frau Baumeister dankt den Anwesenden für ihre Teilnahme und Wortbeiträge sowie Herrn Rischbieter für die Moderation. Beide verweisen auf die zweite Begehung am 06.10.2021 um 17 Uhr in Roxel sowie die Abschlussveranstaltung am 17.11.2021 um 18 Uhr in der Mehrzweckhalle der Stadtwerke und laden die Anwesenden dazu herzlich ein.

## 6.3 Protokoll 2. Begehung

Ort: Münster, Roxel  
Datum: 06.10.2021  
Uhrzeit: 17:00-18:40 Uhr  
Anwesende: 25 Personen

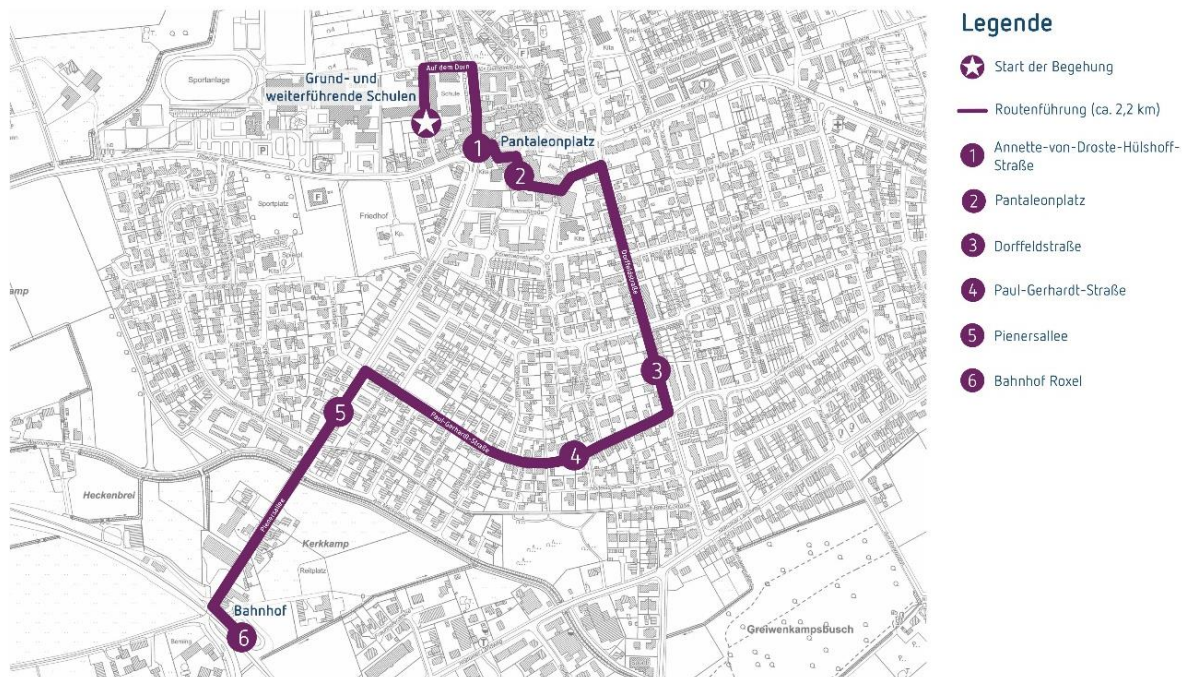
### Begrüßung

Am 06.10.2021 um 17 Uhr findet die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks in Münster im Stadtteil Roxel statt. Die Begehung startet an der ehemaligen Augustin-Wibbelt-Schule (Auf dem Dorn). Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus 25 Personen zusammen: Vertreter\*innen der kommunalen Verwaltung, Interessensvertretungen, der Politik und Bürgerschaft sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Frau Baumeister (Amt für Mobilität und Tiefbau, Stadt Münster) begrüßt die Teilnehmenden und stellt die beteiligten Personen vom Zukunftsnetz Mobilität NRW und des Gutachterbüros vor. Anschließend erläutert sie den bisherigen Ablauf des Fußverkehrs-Checks in Münster von der Bewerbung im Februar bis zu den Begehungen. Sie erklärt, dass Roxel als klassischer Außenstadtteil Münsters für die Begehung ausgewählt wurde, um räumlich und thematisch eine möglichst große Bandbreite an Themen im Fußverkehr abzudecken. Frau Baumeister freut sich auf einen regen Austausch.

Im Anschluss daran übergibt sie Herrn Rischbieter von der Planersocietät aus Dortmund das Wort. Herr Rischbieter begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden und stellt sich sowie das Gutachterbüro zunächst kurz vor. Daran anknüpfend erläutert er den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Neben den aktuellen Pandemiebestimmungen und Regelungen weist er auf die Dokumentation der Diskussion hin. Im Folgenden werden die wesentlichen Inhalte der Begehung festgehalten.

Abbildung 51: Begehungsrouten Roxel



Quelle: Planersocietät

## Startpunkt: Grund- und weiterführende Schulen

Herr Rischbieter führt ein, dass Schulen aufgrund des Hol- und Bringverkehrs einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrssituation im Umfeld haben, und möchte von den Teilnehmenden wissen, wie sich die Situation vor Ort auf dem Dorn darstellt.

- Es wird berichtet, dass das Gebäude der Marienschule mit dem der ehemaligen Augustin-Wibbelt-Schule durch einen gemeinsamen Schulhof verbunden werden soll. Anlass dafür sei der 5-zügige Ausbau der Marienschule. Die Planung sehe vor, dass der Schulhof im Straßenraum entstehen und die Straße damit in der Mitte abge bunden werden soll. Für Fuß- und Radverkehr werde der Durchgang bzw. die Durch fahrt über den neu zu bauenden Schulhof weiterhin möglich bleiben.
- Es wird angemerkt, dass eine gemeinsame Fläche für zu Fuß Gehende, Radfahrende und Personen mit Mobilitäts- oder Seheinschränkungen Nutzungskonflikte mit sich bringen kann.
- Einige Teilnehmende wünschen sich im Bereich des neuen Schulhofs taktile Leitele mente.

- Es wird berichtet, dass insbesondere ältere Personen die Straße Auf dem Dorn als Wegeverbindung zu den Arztpraxen nutzen.
- Der Bring- und Holverkehr an den Schulen blockiere z. T. die Gehwege und führe zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Straße Auf dem Dorn.
- Teilnehmende nehmen einen erheblichen Parkdruck im Umfeld der Schulen wahr. Der Parkplatz des Ärzteentrums sei relativ klein. Die Parkplätze für die Lehrkräfte an der Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße seien nicht ausreichend. Sie würden zusätzlich die Parkplätze der Gewerbetreibenden in Anspruch nehmen.
- Die Installation von zwei Behindertenstellplätzen wird von Teilnehmenden gewünscht.
- Es besteht der Wunsch, dass die Lehrkräfte mit gutem Beispiel vorangehen und nicht mit dem Auto zur Schule kommen.
- Die Einfahrt in die Straße Auf dem Dorn von der Annette-von-Dorste-Hülshoff-Straße wird als sehr schmal beschrieben. Teilnehmende sehen diese Stelle als zukünftigen Konfliktpunkt, wenn es zu einer Sackgassenlösung mit Parkplätzen komme.

Frau Weltring (Zukunftsnetz Mobilität NRW) und Herr Rischbieter stellen das Prinzip der Elternhaltestellen vor. Diese sollten mindestens 200 – 250 m vom Schuleingang entfernt liegen. Der sichere Weg zum Eingang kann durch farbliche Markierungen gekennzeichnet werden. Frau Weltring und Herr Rischbieter würden die Elternhaltestellen an den Hauptverkehrsstraßen und nicht in den Sackgassen ansiedeln. In den Sackgassen müssten die Pkws wenden und würden so potenziell die Schüler\*innen gefährden, die zu Fuß zur Schule kommen.

- Laut Teilnehmenden ist es für die Schüler\*innen aus dem Norden Roxels schwierig die Havixbecker Straße zu queren. Es sei bereits zu Unfällen gekommen. Der kürzeste Weg zur Schule führe nicht über die Lichtsignalanlagen in der Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße. Von der Verwaltung sei die Prüfung zur Errichtung einer Lichtsignalanlage zugesagt worden.

Abbildung 52: Teilnehmende am Startpunkt der Begehung



Quelle: Planersocietät

## Station 1: Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße

Die Begehung führt entlang der Marienschule zur Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße und anschließend in die Pantaleonstraße.

- Elterntaxis, Lieferfahrzeuge und Gäste des Speiselokals würden häufig auf den Gehwegen und im Bereich der Fußgängerfurt der Lichtsignalanlage halten.
- Teilnehmende berichten, dass die Aufstellfläche an der Lichtsignalanlage für die Menge an Schüler\*innen zu klein sei.
- Die akustischen Signalgeber der Lichtsignalanlagen seien veraltet. Bei starkem Straßenlärm sei das Signal kaum zu hören.

Herr Rischbieter schlägt vor, im Bereich der Fußgängerfurt Bodenindikatoren mit Richtungstreifen anzubringen. Zudem erläutert er die Funktionsweise von Reliefsymbolen an Ampeltastern, die den Aufbau der Fahrbahn beschreiben und so Sehbehinderten mehr Orientierung im Raum geben können.

- Das Kopfsteinpflaster der Pantaleonstraße stehe unter Denkmalschutz. Es sei sehr grob und weise große freie Fugen auf. Dies erschwere die Berollbarkeit mit einem Rollstuhl oder einem Rollator.

- Im Umfeld des Seniorenheims sei das Kopfsteinpflaster bereits abgeschliffen worden. Das wünschen sich die Teilnehmenden auch für den Abschnitt zwischen Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße und Kirchplatz.
- Die Pantaleonstraße sei eine Anliegerstraße, werde aber als Schleichweg genutzt. Der starke Verkehr gefährde u. a. die Bewohnenden des Seniorenheims, welche die Straße nutzen und queren. Die Teilnehmenden fordern Kontrollen oder weitergehende Maßnahmen, um die Situation zu verbessern.
- Teilnehmende wünschen sich, dass der Gehweg über die Pantaleonstraße durchgezogen wird. Im Zuge dessen wird angemerkt, dass auch taktile Elemente angebracht werden sollten, um Personen mit Seheinschränkungen darauf aufmerksam zu machen, dass sie eine Straße queren.

Abbildung 53: Lichtsignalanlage Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße



Quelle: Planersocietät

## Station 2: Pantaleonplatz

Über den St. Pantaleon-Kirchplatz verläuft die Route zum Pantaleonplatz.

- Der Pantaleonplatz werde freitags für den Wochenmarkt genutzt und im Laufe des Jahres fänden dort u. a. das St. Martinsfest und der Weihnachtsmarkt statt. Laut Teilnehmenden werde der Platz auch als Begegnungsstätte aller Generationen genutzt.
- Es wird bemängelt, dass der Bodenbelag einige Mängel aufweise, die Anzahl der Bänke nicht ausreichend sei und diese keine Armlehnen hätten. Zusätzliche Bänke mit Rücken- und Armlehnen werden gewünscht.

Herr Rischbieter erklärt in Bezug auf den Übergang vom Kirch- zum Pantaleonplatz, dass Rampenanlagen im Sinne der Barrierefreiheit maximal eine Steigung von 6 % haben sollten. Treppenanlagen seien idealerweise mit einem doppelten Handlauf, welcher über die Treppenanlage hinausführt, ausgestattet. Zudem sollten die Treppenstufen kontrastreich gestaltet werden.

- Ein Sehbehinderter bemängelt, dass die Orientierung auf dem Platz für Personen mit Seheinschränkungen sehr schwierig ist. Er wünscht sich ein taktiles Leitsystem für den Platz.
- Es wird von überfüllten Mülleimern am Wochenende berichtet. Die Mülleimer würden laut Teilnehmenden nicht ausreichen.
- Das Fehlen einer öffentlichen Toilette wird von den Teilnehmenden kritisiert. Sie merken an, dass die Toiletten der Gebäude im Umfeld genutzt werden können. Es wird vorgeschlagen, diese als „Nette Toiletten“ offiziell auszuweisen.

Abbildung 54: Kirchplatz St. Pantaleon



Quelle: Planersocietät

### Station 3: Dorffeldstraße

Die Route folgt im weiteren Verlauf der Wulfertstraße bis zur Kreuzung mit der Dorffeldstraße.

- Die Gehwege in der Wulfertstraße und der Dorffeldstraße seien stellenweise sehr schmal und daher kaum mit einem Rollstuhl befahrbar oder für Begegnungsverkehr geeignet.

Herr Rischbieter weist darauf hin, dass eine optimale Gehwegbreite bei mindestens 2,5 m liege. Abhängig von der Frequentierung und weiterer Infrastrukturelemente (Baumscheibe, Auslagen, Bank etc.) seien Zusatzbreiten notwendig. Die Realisierung dieser Maße sei jedoch häufig nicht ohne größere Umverteilungen des Straßenraumes möglich.

- Der Gehweg auf Höhe der südlichen Bushaltestelle Dorffeldstraße sei besonders schmal. Es fehle eine zusätzliche Aufstellfläche, welche idealerweise mindestens 1,5 m betragen sollte. Die Bushaltestelle sei vor einigen Jahren barrierefrei umgebaut worden. Allerdings reiche die Fläche nicht aus, um mit einem Rollstuhl in den Bus zu gelangen.

- Die Teilnehmenden wünschen sich eine farbliche Markierung der Gehwegabsenkungen.

Herr Rischbieter schlägt vor, die Bushaltestelle nach dem Vorbild der Sentruper Straße umzubauen.

Abbildung 55: Schmaleres Gehweg an der Bushaltestelle Dorffeldstraße



Quelle: Planersocietät

#### Station 4: Paul-Gerhardt-Straße

Von der Dorffeldstraße führt die Begehung in die Paul-Gerhardt-Straße, welche an der Pienersallee endet.

- Die Gehwegabsenkungen seien teilweise nur sehr schwer mit einem Rollstuhl passierbar.
- Die Bushaltestellen in der Paul-Gerhardt-Straße seien nicht barrierefrei und Gelenkbusse könnten nicht bis an die Aufstellflächen gerade heranzufahren.

Herr Rischbieter schlägt vor, die Bushaltestelle in einen barrierefreien Haltestellenkap mit taktilen Leitelementen umzubauen.

## Weitere Anmerkungen

- Teilnehmende wünschen sich taktile Trennungen von Fuß- und Radwegen.
- Die Querungs- und Sichtbeziehung sei häufig durch parkende Autos eingeschränkt.

## Verabschiedung

Aufgrund eines heftigen Regenschauers wird die Begehung um 18:40 Uhr an der Kreuzung Pienersallee / Paul-Gerhardt-Straße / Schildstiege vorzeitig beendet. Frau Baumeister und Herr Rischbieter bitten die Teilnehmenden, Anmerkungen zu den entfallenden Streckenabschnitten per E-Mail an Frau Baumeister zu schicken. Sie bedanken sich bei den Anwesenden für ihre Teilnahme und Beiträge. Zudem verweisen sie auf die Abschlussveranstaltung am 17.11.2021 um 18 Uhr in der Mehrzweckhalle der Stadtwerke und laden die Anwesenden dazu herzlich ein. Abschließend verabschieden sie die Teilnehmenden.

## 6.4 Protokoll Abschluss-Workshop

Ort: Mehrzweckhalle der Stadtwerke, Münster

Datum: Mittwoch, 17.11.2021

Uhrzeit: 18:00 – 20:15 Uhr

Anwesende: 40 Personen

Der Abschluss-Workshop für den Fußverkehrs-Check NRW 2021 in Münster findet am 17. November 2021 um 18.00 Uhr in der Mehrzweckhalle der Stadtwerke Münster statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus 40 Personen zusammen, darunter Repräsentant\*innen der Kommune, Vertreter\*innen der kommunalen Verwaltung und Politik, Bürger\*innen sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

### **Begrüßung durch Michael Milde (Stadt Münster, Abteilungsleiter Mobilitätsplanung)**

Herr Milde begrüßt die Teilnehmenden zum Abschluss-Workshop und stellt die Vertreter\*innen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät kurz vor. Anschließend gibt er einen kurzen Rückblick auf die vorausgegangenen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Münster. Er betont, dass der Fußverkehr eine der beiden tragenden Säulen der Nahmobilität sei. Jedoch bedarf es Hindernisse und Barrieren des zu Fuß Gehens abzubauen. In der Vergangenheit hätte der Fußverkehr einen zu geringen Stellenwert erfahren, was sich in der Straßenraumverteilung widerspiegeln würde. Dies solle sich mit dem Fußverkehrs-Check als Initialzündung zukünftig ändern. Aus den grundlegenden Einblicken in die aktuellen Bedarfe, Empfehlungen und Richtlinien sowie Ergebnisse der beiden Begehungen seien Standards für die Stadt Münster zu entwickeln und sukzessive auf das Stadtgebiet zu übertragen. Die Erkenntnisse würden zudem in den Masterplan Mobilität 2035+ einfließen. Abschließend wünscht sich Herr Milde eine anregende Diskussion.

## Rückblick auf den Fußverkehrs-Check durch Wiebke Weltring (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Anschließend gibt Frau Weltring einen kurzen Überblick über die Ziele sowie den Ablauf des Fußverkehrs-Checks, der sich aus dem Auftakt-Workshop, zwei Begehungen, dem Abschluss-Workshop sowie der abschließenden Dokumentation zusammensetzt. Daran anknüpfend zeigt sie Impressionen aus dem Auftakt-Workshop sowie den beiden Begehungen in der Innenstadt und im Stadtteil Roxel und erläutert deren thematische Schwerpunktsetzung.

Abbildung 56: Abschluss-Workshop in der Mehrzweckhalle der Stadtwerke Münster



Quelle: Planersocietät

## Vorstellung der Moderation und des Ablaufs durch Dr. Michael Frehn (Planersocietät)

Herr Dr. Frehn begrüßt die Anwesenden und bedankt sich für ihr zahlreiches Erscheinen. Danach stellt er sich sowie die Planersocietät als Gutachterbüro kurz vor und erläutert den Ablauf der Veranstaltung.

Er lädt die Anwesenden ein, sich aktiv an der Veranstaltung zu beteiligen und weist darauf hin, dass die Anregungen aus der Veranstaltung Eingang in den Endbericht und die Maßnahmenentwicklung finden werden. Herr Dr. Frehn erläutert, dass es nach der Vorstellung der einzelnen Handlungsfelder jeweils die Möglichkeit für Rückfragen und eine Diskussion geben wird. Anschließend stellt er kurz die wesentlichen Handlungsfelder vor, die sich aus der Analyse in Münster ableiten ließen. Im Mittelpunkt stehen die Handlungsfelder Barrierefreiheit, Querungen, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Er weist darauf hin, dass es sich um Querschnittsthemen handelt, die nicht trennscharf voneinander behandelt werden können.

### **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 ein. Darauf aufbauend stellt er anhand von ausgewählten Mängel- und Problemstellen entlang der Routen der beiden Begehungen exemplarisch Maßnahmenempfehlungen mit Beispielen aus anderen Städten vor.

Abbildung 57: Teilnehmende des Abschluss-Workshops des Fußverkehrs-Checks in Münster



Quelle: Planersocietät

## Rückfragen und Diskussion

Nachdem jeweils ein Handlungsfeld mit Maßnahmenvorschlägen vorgestellt wurde, lädt Herr Dr. Frehn die Teilnehmenden zu Rückfragen und zur Diskussion ein. Herr Milde, Herr Rischbieter und Herr Dr. Frehn gehen auf die Anmerkungen aus dem Publikum ein. Aus dem Austausch mit den Teilnehmenden sind folgende Beiträge zusammengefasst hervorgegangen:

### Barrierefreiheit

- Teilnehmende wünschen sich, dass Gehwegabsenkungen farblich markiert werden.
- Es wird bemängelt, dass Gehwege häufig so schmal sind, dass einer entgegenkommenden Person nicht ausgewichen werden kann.
- Auch für Personen ohne Mobilitätseinschränkung gebe es im Fußverkehr in Münster Hindernisse und Barrieren.
- Herr Milde merkt an, dass beim Neubau von Straßen Gehwegabsenkungen und taktile Elemente realisiert werden. Er bekräftigt, dass die Herausforderung im Umbau des Bestands liege. Zur Verkehrsraumüberwachung, insbesondere zur Bekämpfung des Gehwegparkens, wolle die Stadt Münster künftig einige zusätzliche Stellen vorsehen. Zudem befürwortet er, dass die Frauenstraße attraktiver für den Fußverkehr gestaltet werden muss.
- Es wird bemängelt, dass der Weg vom Seniorenheim in der Hörsterstraße zur nächsten Bushaltestelle für die Bewohnenden sehr weit ist.
- Es wird angeregt, beim Umbau oder Neubau von Gebäuden eine Pflicht zur Herstellung von Radabstellanlagen zum Beispiel in Form eines Fahrradkellers einzuführen. Dadurch könnte die Anzahl an Fahrrädern, welche die Gehwege verengen und blockieren, reduziert werden.

- Laternen und Straßenschilder würden den Gehweg verschmälern. Herr Dr. Frehn erläutert, dass Regelwerke vorsehen, diese im Unterstreifen des Gehwegs unterzubringen.
- Es werden mehr Behindertenstellplätze gefordert.
- Teilnehmende kritisieren, dass Müllgefäße nach der Leerung zunehmend dauerhaft auf dem Bürgersteig verbleiben. Eine stärkere Sensibilisierung über die Abfallwirtschaftsbetriebe Münster sowie für die Mitarbeitenden des Ordnungsamtes wäre sehr wünschenswert.

### Querungen

- Mit Blick auf die Querungen an der Promenade, die bisher nicht signalisiert sind, wünschen sich einige Teilnehmende Lichtsignalanlagen an Stelle der vorhandenen Fußgängerüberwege.
- Es wird vorgeschlagen, barrierearme Übergänge zum Beispiel über den Prinzipalmarkt noch auffälliger zu gestalten, indem die Piktogramme zusätzlich mit kleinen weißen Steinen umrandet werden.
- Eine Teilnehmerin macht darauf aufmerksam, dass Autos häufig so nah aneinander parken, dass zu Fuß Gehende nicht zwischenhergehen können und so lange Strecken auf sich nehmen müssen, um die nächste freie Quermöglichkeit zu erreichen. Herr Rischbieter schlägt vor in regelmäßigen Abständen Gehwegnasen einzuführen, um freie Sicht- und Querungsbeziehungen zu gewährleisten. Ein Teilnehmer schlägt vor, diese um Radabstellanlagen und Behindertenstellplätze zu ergänzen.
- Es wird kritisiert, dass in Fahrradstraßen keine Fußgängerüberwege eingerichtet werden sollen. Insbesondere in stark frequentierten Fahrradstraßen in Münster sei das Queren für Personen mit Einschränkungen und Kinder schwierig und gefährlich. Es wird vorgeschlagen, zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen in Fahrradstraßen die Fahrräder und nicht die Autos zu zählen, die diesen Straßenabschnitt nutzen.
- Eine Teilnehmerin stellt eine App vor, mit deren Hilfe das Queren an Lichtsignalanlagen für Personen mit Einschränkungen erleichtert werde.

## Verkehrssicherheit

- Es wird betont, dass das zu Fuß Gehen nicht gefährlich sein sollte und dass die Ursache für Einschränkungen vor allem im Kfz-Verkehr liegen würde. Kinder sollten insbesondere bei der Verkehrsplanung in Wohnquartieren im Fokus stehen. Herr Rischbieter merkt an, dass insbesondere auch die Schulwege sicherer werden müssten.
- Ein Teilnehmer berichtet, dass ein taktile Trennstreifen zwischen Rad- und Gehwegen nur dann zum Einsatz kommen sollte, wenn die Verkehrssicherheit eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht zulasse.
- Herr Milde berichtet, dass die Einrichtung von Tempo 20 mehr als am Picasso-Museum 2 Jahre gedauert hat. Eine Voraussetzung sei der Nachweis von übermäßigem Durchgangsverkehr. Auf der Wolbecker Straße herrschte während des Verkehrsversuchs in diesem Jahr ebenfalls Tempo 20 und der Radverkehr wurde während dieser Zeit auf der Fahrbahn geführt. Somit gab es mehr Raum für Fußverkehr und Aufenthaltsqualität sowie eine spürbar verbesserte Verträglichkeit zwischen Rad- und Autoverkehr auf der Fahrbahn gegenüber Tempo 30. Herr Milde bedauert, dass die Einrichtung von Tempo 20 auf Streckenabschnitten noch nicht mit der Straßenverkehrsordnung vereinbar ist. Er wünscht sich, dass die Kommunen mehr Handlungsspielraum erhalten. Das wäre auch im Sinne mehrerer kommunaler Spitzenverbände, welche ebenfalls mehr Handlungsfreiheit fordern. Herr Milde erhofft sich durch einen solchen individuellen kommunalen Handlungsspielraum bei Geschwindigkeitsfestlegungen innerorts eine höhere Verkehrssicherheit und Lebensqualität auch in Münster.

## Aufenthaltsqualität

- Die Teilnehmenden wünschen sich öffentliche barrierefreie Toilettenanlagen mit zeitlich uneingeschränkter Zugänglichkeit.
- Aufgrund des Verkehrslärms und der CO<sub>2</sub>-Belastung hat der Bült laut Teilnehmenden eine geringe Aufenthaltsqualität.

- Es wird angeregt, die Sitzgelegenheiten in Münster zu digitalisieren und online abrufbar zu machen, um insbesondere Personen mit Seheinschränkungen das Auffinden dieser zu erleichtern.
- In der Frauenstraße wünschen sich die Teilnehmenden ein Parkverbot und Behindertenstellplätze. Alternativ könnten Bewohnerparkplätze auf dem Schlossplatz eingerichtet werden.
- Es wird vorgeschlagen, ein 1000-Bänke-Programm einzuführen. Diese Bänke könnten u. a. auf Stellplätzen realisiert werden.

### Allgemein

- Es wird die Neuaufteilung des Straßenraums zu Gunsten des Fußverkehrs gefordert.
- Für die Hörsterstraße wird vorgeschlagen, diese nachhaltig umzugestalten und nur noch Anliegerverkehr zuzulassen.
- Es wird angeregt, regelmäßig Begehungen, ähnlich denen des Fußverkehrs-Checks, durchzuführen. Herr Milde kann sich gut vorstellen, dies in Zusammenarbeit mit Münster zu Fuß e. V. zu verstetigen. Aus dem Publikum wird eingebracht, dass u. a. der ADFC, Münster zu Fuß e.V. und die Initiative „Älter werden in Münster“ bereits Begehungen durchgeführt haben.
- Teilnehmende wünschen sich, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen verbindlich behandelt werden.
- Es wird gefordert, dass die Maßnahmen systematisch in das Mobilitätskonzept eingearbeitet werden.

### Ausblick über das weitere Vorgehen (Planersocietät, ZNM NRW, Stadt Münster)

Im Anschluss an die Diskussion erläutert Herr Rischbieter, dass die Anmerkungen in den Abschlussbericht eingearbeitet werden, welcher Anfang 2022 erscheinen wird.

Neben diversen Maßnahmenempfehlungen sehe dieser auch eine Priorisierung vor. Er weist daraufhin, dass die Realisierung der Maßnahmen vom Umfang und den Kosten sowie der personellen und finanziellen Kapazitäten der Stadt Münster abhängt. Herr Rischbieter empfiehlt für eine systematische Fußverkehrsförderung eine entsprechende Stelle bei der Stadt Münster einzurichten, die sich speziell den Belangen des Fußverkehrs widmet. Zudem könnte ein separates Budget für den Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden, um die vorgeschlagenen Maßnahmen zügig umzusetzen. Er schlägt ebenfalls vor, weitere Begehungen zu spezifischen Themen (Schulwegesicherheit, Barrierefreiheit) durchzuführen.

Herr Milde erläutert, dass der Abschlussbericht zum Fußverkehrs-Check den entsprechenden politischen Gremien zur Beratung vorgelegt werden soll. Der Fußverkehr in Münster solle konsequent weitergedacht werden. Da der Fußverkehr in Münster Nachholbedarf habe, hält Herr Milde es ebenfalls für sinnvoll, bei der Stadt Münster eine\*n „Kümmerin/Kümmerer“ für die Belange des Fußverkehrs zu benennen.

Frau Weltring erläutert, dass nach der Übergabe des Berichts der Auftrag der Planersocietät ende. Das Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW stehe der Stadt Münster weiterhin als Ansprechpartnerin zum Beispiel bei Fragen zu Fördermitteln oder zum schulischen Mobilitätsmanagement beratend zur Verfügung. Der Landesbericht der Fußverkehrs-Checks NRW 2021 werde die Bedeutung des Fußverkehrs auf Landes- und Bundesebene weiter stärken.

## **Verabschiedung**

Herr Milde und Herr Dr. Frehn bedanken sich für die rege Teilnahme und Diskussionsfreudigkeit im Rahmen der Veranstaltung und verabschieden die Anwesenden.

## 7 Quellenverzeichnis

**ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (2015):** Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. München, 2015.

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

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

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

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

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

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

**infas, DLR, IVT und infas 360 (2018):** Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI). Bonn, Berlin, 2018.

**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.

**Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (2012):** Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden 2012. Gelsenkirchen, 2012.

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

**Stadt Münster (2020):** Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Münster. Münster, 2020.

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

**UDV - Unfallforschung der Versicherer (2013):** Sicherheit von Zebrastreifen. Berlin, 2013.

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