

Endbericht

# Fußverkehrs-Checks NRW 2019

## Beckum

Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Dortmund im Januar 2020

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



---

## Impressum

### Auftraggeber

Zukunftsnetz Mobilität NRW  
Geschäftsstelle  
Glockengasse 37-39  
50667 Köln  
[www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de)

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle Westfalen:  
Wiebke Weltring  
Telefon: 0251 6270-144  
E-Mail: [wiebke.weltring@wvg-online.de](mailto:wiebke.weltring@wvg-online.de)

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Nordrhein-Westfalen

### Auftragnehmer

**Planersocietät**  
**Stadt. Mobilität. Dialog.**

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

Dipl.-Ing. Michael Frehn  
Fon 0231 58 96 96-0  
Fax 0231 58 96 96-18  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

### Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)  
Julia Kraus (Bearbeitung)

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	5
Abkürzungsverzeichnis	6
<b>1 Einleitung</b>	<b>7</b>
<b>2 Analyse</b>	<b>9</b>
<b>3 Handlungsfelder</b>	<b>12</b>
3.1 Barrierefreiheit	12
3.2 Querungen	19
3.3 Aufenthaltsqualität/attractive Räume und Wege	31
3.4 Maßnahmenübersicht	36
<b>4 Verstetigung</b>	<b>38</b>
4.1 Umsetzungshorizont	38
4.2 Stadt Beckum	40
4.3 Zukunftsnetz Mobilität NRW	41
4.3.1 Allgemein	41
4.3.2 Stadt Beckum	41
<b>5 Fazit</b>	<b>43</b>
<b>6 Dokumentation</b>	<b>45</b>
6.1 Protokoll der Auftaktveranstaltung am 04.09.2019	45
6.2 Protokoll der 1. Begehung in Beckum am 25.09.2019	51
6.3 Protokoll der 2. Begehung in Neubeckum am 10.10.2019	61
6.4 Protokoll der Abschlussveranstaltung am 07.11.2019	72
<b>7 Quellenverzeichnis</b>	<b>77</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2019 .....	7
Abb. 2: Zeitliche Entfernung vom zentralen Busbahnhof Beckum .....	9
Abb. 3: Zeitliche Entfernung vom Bahnhof Neubeckum .....	10
Abb. 4: Differenzierte Bordhöhe (Doppelquerung) .....	12
Abb. 5: Abgesenkter Bordstein ohne taktilen System in Neubeckum .....	14
Abb. 6: Nicht barrierefreie Abdeckung eines Straßenablaufs an der Clemens-August-Straße .....	14
Abb. 7: Säule verringert die Breite des abgesenkten Bordes .....	15
Abb. 8: Modellkasten Gehwegbreiten .....	16
Abb. 9: ungesicherte Gleise in Beckum; Gleise in Chemnitz mit taktilen Elementen .....	17
Abb. 10: Zugang zum Marienplatz von der Nordstraße aus .....	17
Abb. 11: Fotomontage der Vorschläge für den Marienplatz .....	18
Abb. 12: Aufteilung der Fußgängerzone .....	19
Abb. 13: Grünschnitt dringend erforderlich .....	21
Abb. 14: Überwege zum Busbahnhof fehlen .....	21
Abb. 15: Fotomontage der verlängerten Querungshilfe (provisorisch) .....	23
Abb. 16: Situation vor dem Edeka .....	24
Abb. 17: Fotomontage des Kreisverkehrs Neubeckum .....	25
Abb. 18: Kreuzung Spiekersstr. und Vellerner Str. (links); Lösungsvorschlag aus Nürnberg (rechts) .....	26
Abb. 19: Ampeltaster mit seitlichem Relief .....	27
Abb. 20: Unterführung beim K+K Markt .....	29
Abb. 21: Fotomontage der Unterführung am K+K Markt .....	30
Abb. 22: Unterführung Ennigerloher Straße .....	31
Abb. 23: Illumination von Bahnunterführungen .....	31
Abb. 24: Pocket Park (links) und Holzbänke (rechts) .....	32
Abb. 25: Spielelemente .....	33
Abb. 26: Marienplatz in Beckum .....	34
Abb. 27: Maßnahmenübersicht in Beckum .....	36
Abb. 28: Maßnahmen in Neubeckum .....	37
Abb. 29: Fußverkehrsförderung .....	43

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen .....	39
---	----

## Abkürzungsverzeichnis

EFA	Empfehlungen für Fußgängeranlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
FVC	Fußverkehrs-Check
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

# 1 Einleitung

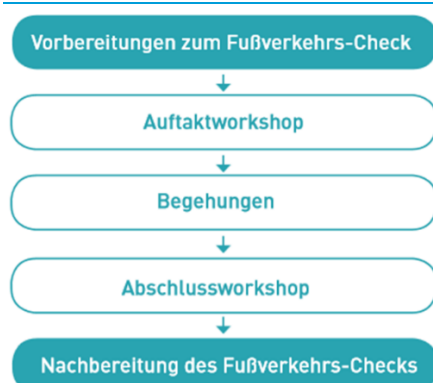
## Fußverkehrs-Checks als Mittel der Fußverkehrsförderung

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 Fußgängerinnen und Fußgänger zu verbessern; dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs auslösen und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten.

Bei der Mobilitätserhebung des Kreises Warendorf aus dem Jahr 2015 zeigte sich, dass 12% der Beckumerinnen und Beckumer zu Fuß unterwegs sind. Hier ist ein Steigerungspotenzial im Vergleich zum Landesdurchschnitt (22%) vorhanden. In Beckum sind darüber hinaus 18% mit dem Fahrrad, 6% mit Bus und Bahn und 64% mit dem Kfz (sowohl als Fahrer als auch als Mitfahrer) unterwegs (Planersocietät 2015).

Aus 25 Bewerberinnen konnte sich die Stadt Beckum als eine von zehn geförderten Kommunen durchsetzen. In Begleitung der Planersocietät hat Beckum den Schwerpunkt auf Beckum und Neu-Beckum und hierbei vor allem auf die Wege zum Busbahnhof bzw. zum Bahnhof gelegt. Gemeinsam wurden im Rahmen von fünf Vor-Ort-Terminen eine Bestandsanalyse sowie vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt. Vorab legte die Verwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro die Schwerpunkträume fest und bereitete den Fußverkehrs-Check vor. Beim öffentlichen Auftaktworkshop am 04.09.2019 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben; gemeinsam mit den 27 Teilnehmenden wurden Problempunkte und mögliche Routen für die Begehungen diskutiert. Anschließend fanden am 25. September 2019 und am 10. Oktober 2019 zwei Begehungen statt.

Abb. 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2019



Quelle: Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Die eruierten Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in dem öffentlichen Abschlussworkshop am 07. November 2019 gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert.

Ziel des Fußverkehrs-Checks in Beckum ist es, sichere und attraktive Fußverbindungen zu schaffen. Die Fußverkehrs-Checks sollen zugleich ein Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs bei Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit schaffen. Zudem sollten sie auch die Belange von Mobilitätseingeschränkten als besonders sensible Gruppe in den Fokus rücken. Das wurde zum Beispiel bei den Begehungen besonders berücksichtigt.

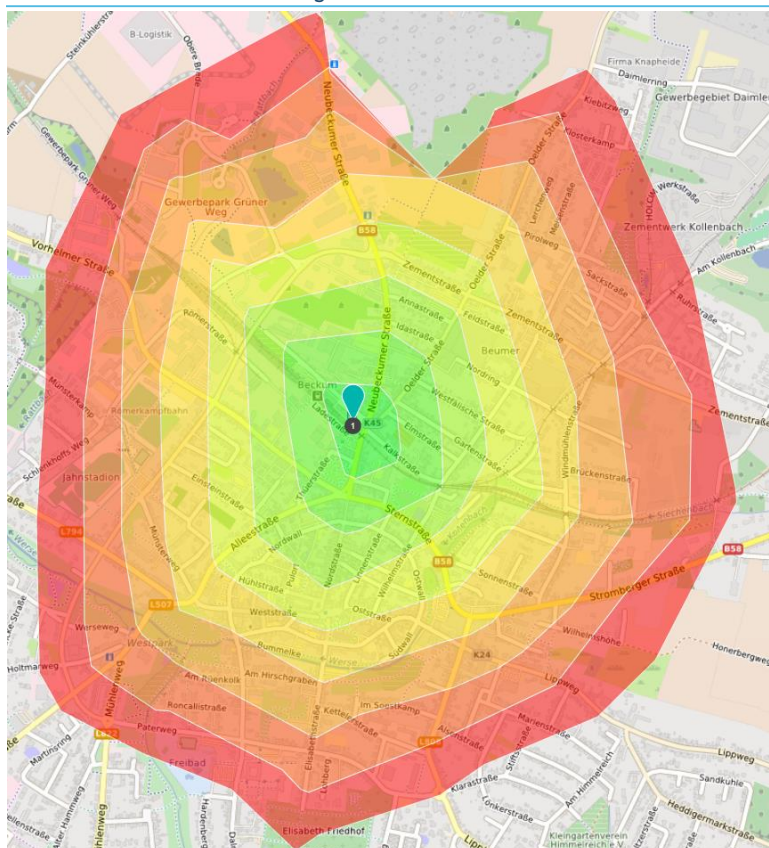


## 2 Analyse

Mit Beckum und Neubeckum werden die beiden bevölkerungsreichsten Stadtteile von Beckum räumlich spezifiziert. Beide Stadtteile ziehen durch ihre Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und kulturellen oder schulischen Angebote sowohl die Einwohnerschaft Beckums als auch darüber hinaus an. Der zentrale Busbahnhof in Beckum verbindet sowohl die Stadtteile miteinander als auch umliegende Kommunen. Der Bahnhof in Neubeckum bietet Verbindungen durchs Ruhrgebiet bis nach Köln/Bonn Flughafen, nach Münster, Minden und Bielefeld. Dadurch können viele Oberzentren schnell erreicht werden. Der Busbahnhof wurde barrierefrei ausgebaut, der Haltepunkt der Deutschen Bahn wird es im Moment. Dies bietet gute Möglichkeiten, die Verbindung zu den zentralen ÖPNV-Angeboten zu überprüfen und für den Fußverkehr zu attraktiveren. Der Fußverkehrs-Check NRW 2019 möchte Ansätze finden, um das Zufußgehen und Flanieren in Beckum für alle Gruppen zu verbessern und die Anbindung an den ÖPNV zu stärken.

Die Wege in der Innenstadt Beckums sind kurz und daher gut für den Fußverkehr geeignet. Vom zentralen Busbahnhof ausgehend, erreicht man innerhalb von 16 Geh-Minuten<sup>1</sup> große Teile Beckums, wie die Abb. 2 zeigt: Es werden mit Hilfe von Isochronen die zeitlichen Entfernungen in Zwei-Minuten-Schritten farblich dargestellt. Vor allem die besucherintensiven Bereiche, wie die

Abb. 2: Zeitliche Entfernung vom zentralen Busbahnhof Beckum



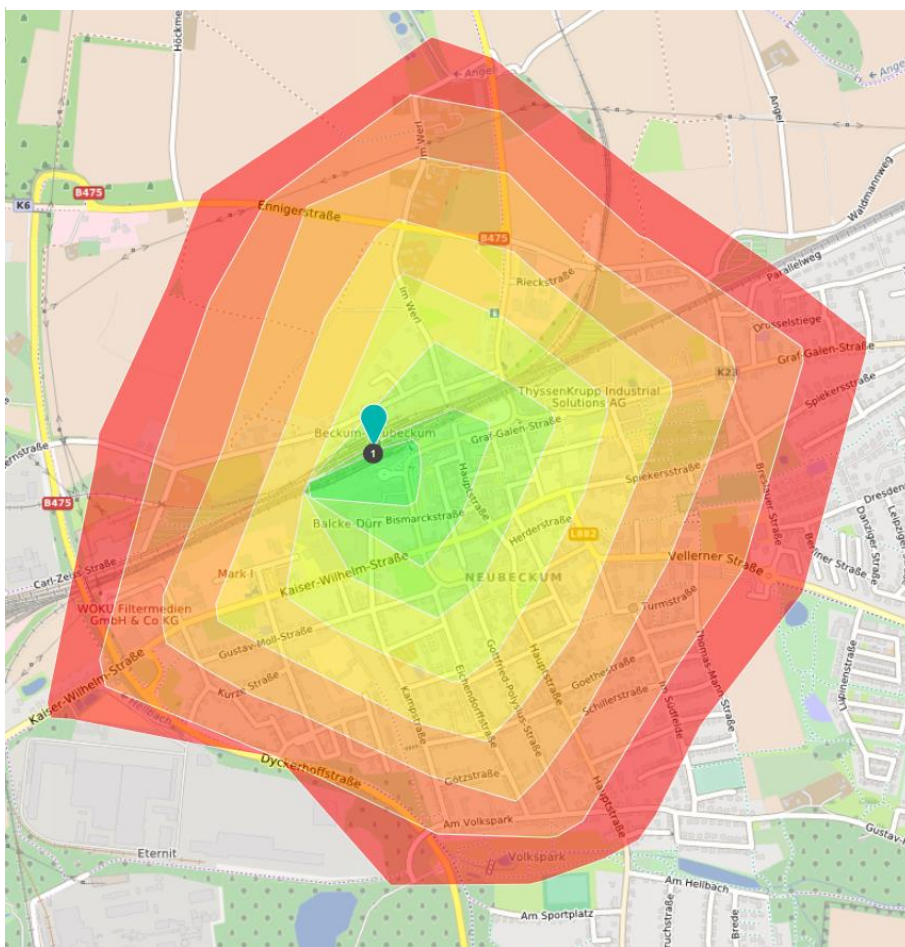
Quelle: Service © openrouteservice.org | Map data © OpenStreetMap contributors

<sup>1</sup> Eine Geh-Minute entspricht 90 Metern.

Innenstadt, die Schulen, die Behörden, das Krankenhaus oder kulturelle Einrichtungen, werden erreicht.

In Neubeckum sind die Isochronen aufgrund der Bahngleise nicht konzentrisch angebracht (vgl. Abb. 3). Aus großen Teilen Neubeckums kann man in 16 Minuten zu Fuß den Bahnhof erreichen. Aus Bereichen im Osten und im Südosten benötigt man dafür mehr Zeit. Die Hauptstraße und das Rathaus sind in wenigen Minuten zu erreichen und auch die Schulen in Neubeckum sind für Schülerinnen und Schüler von außerhalb gut zu Fuß vom Bahnhof aus erreichbar.

Abb. 3: Zeitliche Entfernung vom Bahnhof Neubeckum



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

Die Topographie in den Untersuchungsgebieten in Beckum und Neubeckum ist relativ flach und daher auch gut zum Zuzußgehen geeignet. In Beckum existieren mit der Fußgängerzone ein geschützter Bereich sowie mit dem Werseradweg und dem Marienplatz grüne Wege bzw. Aufenthaltsflächen. Im Untersuchungsgebiet in Neubeckum liegen wenig Aufenthaltsflächen, dafür aber der Platz vor dem Rathaus und die Hauptstraße, auf denen ein Verweilen möglich ist. All diese Plätze und Orte bieten noch Möglichkeiten, die Aufenthaltsqualität weiter zu steigern, fehlen dort doch teilweise adäquate Sitz- und Spielelemente. Durch den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs und des zentralen Busbahnhofs bieten sich sowohl in Neubeckum als auch in Beckum Möglichkeiten, die Zu- und Abwege ebenfalls barrierefrei zu gestalten und die Stadt dadurch für Mobilitätseingeschränkte erlebbar und sicher zu machen. Im Moment sind erst wenige Querungen und

Wege barrierefrei gestaltet, sodass hier ein großes Potenzial liegt. Ebenfalls ein großes Potenzial bergen Querungen mit einem Vorrang für den Fußverkehr, weder in Beckum noch in Neubeckum sind außer Lichtsignalanlagen (LSA; Ampel) solche Querungen zu finden. Daher ist das Schaffen sicherer Querungen für den Fußverkehr ein relevantes Thema. Sowohl in Neubeckum als auch in Beckum durchschneiden Bahngleise das Stadtgebiet. Während die Gleise in Beckum selten genutzt werden, handelt es sich in Neubeckum um eine aktive Bahnstrecke, die den nördlichen von dem südlichen Ortsteil trennt. Hier stehen die beiden Unterführungen nahe dem Bahnhof im Fokus, da es sich hierbei um Angsträume handelt.

Der Rat der Stadt Beckum hat im April 2019 den Verkehrsentwicklungsplan 2030 (VEP) beschlossen. In diesem VEP werden auch Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität und zur Verschiebung der Modal-Split-Anteile vom Kraftfahrzeugverkehr hin zu ökologischeren Verkehrsarten bestimmt. Insbesondere die Wegebeziehungen zu den ÖPNV-Haltestellen, der Innenstadt und der Ausbau der Barrierefreiheit werden behandelt. Der FVC dient hierbei als Ergänzung bzw. Vertiefung des VEP im Bereich des Fußverkehrs.

Bei der öffentlichen Begehung in Beckum stand der Weg vom zentralen Busbahnhof in die Innenstadt und zu den Behörden und dem Krankenhaus im Vordergrund. Ein Augenmerk wurde auf das Thema Barrierefreiheit, sicheres Querens und Aufenthaltsqualität gelegt. Bei der zweiten Begehung in Neubeckum wurde die Anbindung des Bahnhofs und das Überwinden der Bahngleise in den Fokus genommen. Auch hier wurden die Themen Barrierefreiheit, Querungen und Qualität der Wege und des Umfelds diskutiert.

## 3 Handlungsfelder

Die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmvorschläge sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks NRW 2019 in Beckum. Auf Grundlage der Diskussionen während der Workshops, der Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden die folgenden Maßnahmvorschläge formuliert und in Handlungsfelder unterteilt. Die Handlungsfelder in Beckum sind: Barrierefreiheit, Querungen und Aufenthaltsqualität/attraktive Räume und Wege.

### 3.1 Barrierefreiheit

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. 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).

#### Querverkehr

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen 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 (auch: FGÜ, Zebrastreifen) oder Lichtsignalanlagen (auch: LSA, Ampel) darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen wie akustischen Signalgebern ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Abb. 4: Differenzierte Bordhöhe (Doppelquerung)



Quelle: Planersocietät

Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur für sehbehinderte Menschen. An LSA und FGÜ ist aufgrund der Breite der Überwege eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm und eine Nullabsenkung; mit Richtungsfeld und Sperrfeld; vgl. Abb. 4) möglich. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Weder in Beckum noch in Neubeckum ist ein FGÜ vorhanden. Im Untersuchungsgebiet sind die wenigsten Querungsmöglichkeiten barrierefrei ausgebaut, manche Querungen wurden ohne Beachtung aller Ansprüche ausgebaut (vgl. Abb. 5). An den Querungen am Kreisverkehr Gustav-Moll-Straße, Hauptstraße und Martin-Luther-Straße in Neubeckum ist der Bordstein jeweils abgesenkt. Dies ist für gehbehinderte Menschen oder Menschen mit Kinderwagen sehr vorteilhaft und erleichtert das Queren. Für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen sind abgesenkte Borde ohne taktile Elemente gefährlich, da es für sie nicht möglich ist zu erkennen, wo die Straße beginnt. Die Querungen sollten daher barrierefrei ausgebaut werden, dies kann im Zuge einer Installation der FGÜ geschehen (vgl. Kap. 3.2 Querungen). Für alle übrigen Querungen sollte eine Prioritätenliste erstellt werden, anhand derer die Querungen nach aktuellem Standard umgebaut werden. Eine mögliche Priorisierung der Verbesserung an bestehenden Querungsstellen könnten anhand von Indikatoren wie Bedeutung der Straße im Verkehrsnetz (Hauptverkehrsstraße etc.), Typ der Querungsanlage (zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmer, Querungsanlage mit Fußgängervorrang, Querungsanlage ohne Fußgängervorrang) und ggf. die Bedeutung im Wegenetz von zu Fuß Gehenden<sup>2</sup> beinhalten. Darüber hinaus sind anstehende Vorhaben zu beachten, um Maßnahmen koppeln zu können.

---

<sup>2</sup> Maßnahmen als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes sind besonders zweckdienlich. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen für Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg nach sich ziehen.

Für ganz Beckum ist die Einrichtung von Ampeltastern an LSA-Knotenpunkten wünschenswert, um Mobilitätseingeschränkten das Querens zu erleichtern (vgl. Kap. 3.2 Querungen).

Abb. 5: Abgesenkter Bordstein ohne taktiles System in Neubeckum



Quelle: Planersocietät

In den Querungsbereichen sollten nur solche Abdeckungen eines Straßenablaufs eingebaut werden, die das unfall- und hindernisfreie Passieren mit einem Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen erlauben (vgl. Negativbeispiel aus Beckum Abb. 6). Dies ist besonders wichtig, um die eigenständige Mobilität älterer Menschen oder Mobilitätseingeschränkter zu gewährleisten, die ihre Mobilitätshilfe nicht oder nur sehr schwer aus eigenen Kräften befreien können.

Abb. 6: Nicht barrierefreie Abdeckung eines Straßenablaufs an der Clemens-August-Straße



Quelle: Planersocietät

Während der Begehung wurde am zentralen Busbahnhof in Beckum angemerkt, dass eine Säule den Bereich des abgesenkten Bordsteins verringert und ein Passieren für Rollstuhlfahrende erschwert (vgl. Abb. 7). Hier muss überprüft werden, ob eine Verbesserungsmöglichkeit besteht.

Abb. 7: Säule verringert die Breite des abgesenkten Bordes

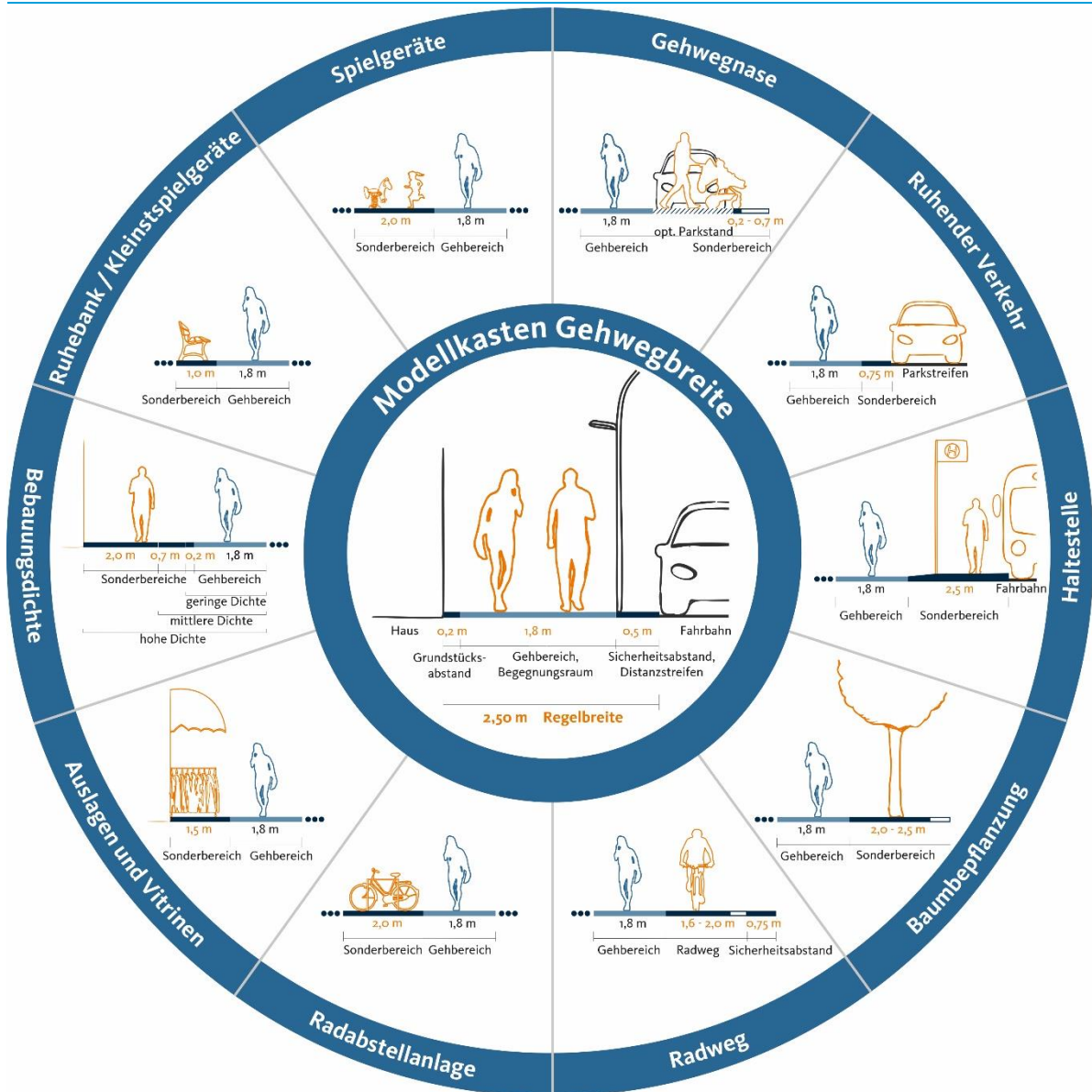


Quelle: Planersocietät

## Längsverkehr

Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Breiten von Gehwegen. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern (in Beckum z.B. Nordstraße), zusätzlich eingengt. Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von zu Fuß Gehenden, auch mit Kinderwagen oder als Rollstuhlfahrende, möglich sein. Dies gilt auch für einen 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. Abb. 8 gilt dabei als Vorlage für Gehwegbreiten mit verschiedenen Anbauten und Erweiterungen. Darüber hinaus müssen diese Gehwege auch qualitativ so gestaltet sein, dass mobilitätseingeschränkte Personen diese benutzen können.

Abb. 8: Modellkasten Gehwegbreiten



Quelle: Planersocietät nach EFA

### Barrierefreiheit in Beckum

In Beckum an der Clemens-August-Straße sind die Gehwege sehr schmal und weisen teilweise eine starke Querneigung auf. Zu Fuß Gehende sind in einigen Bereichen gezwungen auf der Straße zu laufen, vor allem wenn sie mit einem Rollator oder Kinderwagen unterwegs sind. Der Ausbau der Fahrbahn stand in diesem Bereich besonders im Vordergrund. Hingegen sollte die Planung von außen nach innen abgewogen werden unter der Prämisse Sicherheit vor Leistungsfähigkeit. Werden keine ausreichend breiten Gehwege angeboten, ist die Fahrbahn zu reduzieren; kann die Fahrbahn nicht weiter reduziert werden, ist der Straßenraum mit entsprechend geringer Geschwindigkeit aufzulösen oder der Kfz-Verkehr muss gesperrt werden. Gestalterisch ist eine Anknüpfung an die Umgestaltung der Oststraße denkbar.



Im direkten Umfeld des Busbahnhofs in Beckum liegen Schienen, die für einige zu Fuß Gehende eine Barriere darstellen können. Hier sollten die Gleise taktil gekennzeichnet werden (vgl. Abb. 9), um Unfälle zu verhindern.

Abb. 9: ungesicherte Gleise in Beckum; Gleise in Chemnitz mit taktilen Elementen



Quelle: Planersocietät (links); Railbeton Haas KG (rechts)

Von der Nordstraße kommend gibt es keinen barrierefreien Zugang zum Marienplatz, um auf kürzestem Weg in Innenstadt zu kommen. Der vorhandene stufenlose Zugang ist zu steil, als dass er mit einem Rollstuhl oder Rollator sicher befahren werden könnte (vgl. Abb. 10). Die Treppenstufen sind nicht kontrastreich gestaltet, sodass sich hier für sehbehinderte Menschen Gefahren ergeben können. Mit der Hervorhebung der Treppenstufen über Kontraste geht eine deutlichere Unterscheidung und damit ein sichereres Passieren der Stufen einher. Da auch Familien mit Kindern den Marienplatz nutzen, sollte das Geländer durch ein Doppelgeländer (Handläufe auf 60 cm und 90 cm Höhe) ersetzt werden, sodass Kinder die Treppen eigenständig und sicher überwinden können (vgl. Abb. 11Abb. 10). Der nicht barrierefreie Zugang sollte auch auf Höhe der Mittelinsel in der Nordstraße kommuniziert werden, damit mobilitätseingeschränkte Personen dort die Straße sicher queren können. Die Mittelinsel ist barrierefrei auszubauen.

Abb. 10: Zugang zum Marienplatz von der Nordstraße aus



Quelle: Planersocietät

Abb. 11: Fotomontage der Vorschläge für den Marienplatz



Quelle: Planersocietät

### Weitere Aspekte

Darüber hinaus gehören zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raums viele weitere Aspekte, wie besondere Anforderungen sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, Kontrastierung von Treppenkanten, Beschaffenheit von Oberflächen, die Stadtmöblierung (z. B. seniorengerechte/ barrierefreie Sitzbänke), die korrekte Anbringung von Handläufen an Treppenanlagen, die Dimensionierung von Umlaufsperrern, die Bewältigung von kurzen Treppenanlagen mit einem Kinderwagen, starke Längs- und Querneigungen, ausreichende Grün- und Räumzeiten an LSA oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Damit auch solche Aspekte Umsetzung finden, sind (gelöst von den Begehungen) insbesondere Umgebungen von Nahversorgungseinrichtungen und Einrichtungen mit hoher Bedeutung für geh- und sehingeschränkte Personen zu betrachten und nach Möglichkeit zu verbessern.

### Fußgängerzone Beckum

Gerade die Fußgängerzone in Beckum ist ein Ort an dem viele zu Fuß Gehende mit unterschiedlichen Bedürfnissen aufeinandertreffen. Sowohl Personen, die gemütlich bummeln und shoppen wollen, Personen, die schnell ihr Ziel erreichen wollen oder Personen, die sich in den zahlreichen Cafés und Restaurants verabredet haben, nutzen diesen Bereich in unterschiedlichem Tempo. Um Konflikte zu vermeiden und auch sehbeeinträchtigten Personen Orientierung zu bieten, ist eine klare Aufteilung der Fußgängerzone in Bereiche zum Flanieren, zum schnellen Fortbewegen und

in Sonderbereiche z.B. für Aufsteller, Sitzgelegenheiten, Grün- oder Spielelemente sinnvoll (vgl. Abb. 12). Darüber hinaus könnte in die Fußgängerzone ein Leitsystem integriert werden.

Abb. 12: Aufteilung der Fußgängerzone



Quelle: Planersocietät

### Hauptstraße Neubeckum

Bei der zweiten Begehung in Neubeckum wurde in der Hauptstraße darauf hingewiesen, dass der Behindertenparkplatz nicht vollumfänglich genutzt werden kann, da ein Poller zu nah steht. Durch den Poller könne der Kofferraum nicht richtig geöffnet werden, um dort beispielsweise einen Rollstuhl heraus zu holen. Dies sollte überprüft, verändert und bei weiteren Behindertenstellplätzen beachtet werden. Ebenfalls in der Hauptstraße werden Kfz teilweise so abgestellt, dass weite Teile des Gehwegs blockiert werden und ein Durchkommen erschwert wird. Hier sollte regelmäßig kontrolliert werden, um die Zugänglichkeit der Gehwege zu gewährleisten.

## 3.2 Querungen

Das Queren von Fahrbahnen stellt für Fußgängerinnen und Fußgänger im Alltag häufig die größten Hindernisse und das höchste Unfallpotenzial dar. Querungshilfen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7), wobei die Sicherheit vor Leistungsfähigkeit geht. 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 Querungssituation 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
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.

Die genannten Mittel können dabei sowohl einzeln als auch kombiniert eingesetzt werden. Bei der Wahl der geeigneten Querungsform ist neben den Empfehlungen der technischen Regelwerke zu Verkehrsstärken, Position und Ausstattung die Nutzerakzeptanz zu berücksichtigen. In der öffentlichen Wahrnehmung sind die beiden Elemente des Fußgängerüberwegs und der Lichtsignalanlage am meisten verbreitet. Ihr Einsatz ist allerdings nur an den Stellen zu realisieren, an denen sie durch die Nutzenden voraussichtlich akzeptiert werden. Die Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmenden ist dabei ein Teil der Aspekte, die zu Errichtung der geeigneten Querungsanlage beitragen.

## **Bauliche Maßnahmen**

### **Querungen in Beckum**

An der Kreuzung Nordstraße/Alleestraße/Sternstraße koordiniert die Stadt Beckum das Vorhaben eines Kreisverkehrs mit den zuständigen Straßenbaulastträgern. Da im Moment nicht absehbar ist, wann dieser gebaut wird, sollten kurz- bis mittelfristig schon Verbesserungen für den Fußverkehr durchgeführt werden. Dazu gehört, die Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und dem Kfz-Verkehr zu verbessern, indem die Hecke auf der Mittelinsel geschnitten wird. Die Büsche sind zum Zeitpunkt der Begehung mit 1,05 m zu hoch und vor allem für kleine Kinder durch den linksabbiegenden Kfz-Verkehr ein Gefahrenpunkt (vgl. Abb. 13). In Kreuzungsbereichen sollte der Grünschnitt so gestaltet sein, dass Sichtbeziehungen nur durch max. 50 cm hohe Objekte eingeschränkt werden. Einige Aufstellbereiche sind zu klein oder durch Masten oder Pfosten verengt. Hier sollte darüber nachgedacht werden, ob die teils großen Abbiegeradien für den Kfz-Verkehr zugunsten des Fußverkehrs verringert werden können. Darüber hinaus fehlen Ampeltaster und ein akustisches bzw. taktiles System.

Abb. 13: Grünschnitt dringend erforderlich



Quelle: Planersocietät

Auch auf der Nordstraße auf Höhe des zentralen Busbahnhofs ist ein Kreisverkehr geplant (vgl. Abb. 14). Die Umsetzung gestaltet sich allerdings sehr schwierig, da durch den nahen Gleisübergang besondere Anforderungen gelten. So muss gesichert sein, dass der Kreisverkehr geräumt werden kann, wenn die Schranken an den Gleisen schließen. Der Kreisverkehr ist mit FGÜ auszustatten und barrierefrei zu gestalten.

Abb. 14: Überwege zum Busbahnhof fehlen



Quelle: Planersocietät

Bei den Bürgerbeteiligungen wurde angeregt, auf der Südstraße eine Querungsmöglichkeit auf Höhe der Bushaltestelle zu schaffen. Auch hier wäre eine Gehwegnase eine Verbesserung für den

Fußverkehr. Die Einrichtung eines FGÜ kostet zwischen 10.000 € und 40.000 €<sup>3</sup>. Die Einrichtung von Gehwegnasen kostet um die 10.000 € (Fuss e.V. 2015).

Die Kreuzung Elisabethstraße/Paterweg besitzt keine Querungshilfe für den Fußverkehr, wird aber dennoch von vielen zu Fuß Gehenden benutzt. Deren Zahl wird sich in Zukunft wohl erhöhen, da neue Wohngebiete südlich der Kreuzung geplant sind. Die nächste, gesicherte Querungsmöglichkeit befindet sich über 200 m westlich der Kreuzung am Dalmerweg. Es ist daher zu prüfen, ob eine Bedarf-LSA am Knoten Elisabethstraße/Paterweg installiert werden kann.

### **Querungen in Neubeckum**

In Neubeckum haben sich die Fußwegebeziehungen aufgrund des Umbaus des Bahnhofes und der Verschiebung des Eingangs verändert. Die vorhandene Mittelinsel liegt daher nicht mehr auf dem Weg zum Gleiszugang. Der Kurvenradius vor dem neuen Zugang ist sehr groß und bietet daher die Möglichkeit, die Mittelinsel zu verlängern (vgl. Abb. 15) und den zu Fuß Gehenden mehr Sicherheit beim Queren zu bieten. Darüber hinaus verringert sich die Geschwindigkeit der Kfz, da weniger Platz vorhanden ist. Die Busse können dennoch zur Haltestelle gelangen. Die Überwege direkt am Eingang des Bahnhofes sind abzusenken und mit taktilen Elementen zu versehen und mit dem Blindenleitsystem des Bahnhofes zu verbinden. Nach dem Umbau sind sowohl der Bahnhof als auch dessen Zu- und Abwege barrierefrei ausgebaut. Die Verlängerung der Mittelinsel kann zunächst markiert werden und nach einer Probezeit oder beim Umbau der Straße auch baulich geändert werden. Im Rahmen des ausgeschriebenen Radverkehrskonzepts wäre es wohl möglich

---

<sup>3</sup> Die Kosten variieren stark je nach Tiefbauarbeiten und Beleuchtungsinstallation.

noch einen Schutzstreifen zu integrieren. Die langfristige Gestaltung ist mit dem Nutzungskonzept des Bahnhofgebäudes abzustimmen.

Abb. 15: Fotomontage der verlängerten Querungshilfe (provisorisch)



Quelle: Planersocietät

An der Kreuzung Kaiser-Wilhelm-Straße/Bahnhofstraße in Neubeckum sind die Querungsbeziehungen für zu Fuß Gehende zu verbessern. Bei einem Umbau der Straße soll die Kreuzung mit ihren Aufstellflächen barrierefrei ausgebaut und ein Hinweis gegeben werden, dass der eine Gehweg versetzt weitergeführt wird und für einen direkten Weg die Straße am LSA-Knotenpunkt gewechselt werden sollte.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kann ein FGÜ an der Gustav-Moll-Straße auf Höhe des Edekas nicht umgesetzt werden. Daher prüft die Stadt Beckum, ob alternativ die Einrichtung einer LSA im Bereich des Möglichen ist. Die Bedarfsampel hat zwar den Nachteil, dass zu Fuß Gehende eine Wartezeit in Kauf nehmen müssen, dafür steigt die Sicherheit beim Queren im Vergleich zum jetzigen Zustand stark an. Besonders an Tagen, an denen der Wochenmarkt am Rathausplatz stattfindet, queren viele zu Fuß Gehende die Straße. Aber auch an anderen Tagen besteht ein erhöhter Bedarf (vgl. Abb. 16). Bei der Installation der LSA ist auf eine barrierefreie Ausführung zu achten.

Abb. 16: Situation vor dem Edeka



Quelle: Planersocietät

Der Kreisverkehr Gustav-Moll-Straße/Hauptstraße/Martin-Luther-Straße wird bereits im Kapitel 3.1 Barrierefreiheit erwähnt. Hier wird darauf hingewiesen, dass der abgesenkte Bordstein ohne taktile Elemente für sehingeschränkte Personen zu gefährlichen Situationen führen kann. Darüber hinaus fehlen an den Armen des Kreisverkehrs Fußgängerüberwege, diese sind innerorts der Regelfall. Bei Überquerungsstellen an Kreisverkehren können FGÜ an allen Armen angelegt werden, wenn die verkehrlichen Voraussetzungen zumindest an einem Arm erreicht sind. Im Moment herrschen dort unklare Vorfahrtsregeln, die zu Unsicherheiten führen können. Abb. 17 zeigt eine Fotomontage des Kreisverkehrs mit taktilem Leitsystem und FGÜ. Ein solcher Umbau würde das Zufußgehen für alle Personen sicherer, schneller (da Wartezeiten entfallen) und einfacher gestalten.



Abb. 17: Fotomontage des Kreisverkehrs Neubeckum



Quelle: Planersocietät

Im direkten Umfeld der Friedrich-von-Bodelschwing-Schule in Neubeckum fällt das Querens an der Kreuzung Spiekersstraße/Vellerner Straße schwer, da aufgrund der großen Kurvenradien für den Kfz-Verkehr die Querungsdistanz sehr groß und die Sichtbeziehungen schlecht sind (vgl. Abb. 18). Hier sollte analog zu dem Beispiel aus Nürnberg (vgl. Abb. 18) der Seitenraum vorgezogen werden, um den zu Fuß Gehenden, vor allem den Schulkindern, mehr Aufstellfläche zur Verfügung zu stellen und dadurch auch die Sichtbeziehungen zwischen den wartenden Personen und den Kfz-Fahrenden zu verbessern. Durch den verringerten Kurvenradius reduziert sich auch die Geschwindigkeit der Fahrzeuge. Die Aufstellfläche kann kurzfristig markiert und im Rahmen eines Straßenumbaus auch baulich angebracht werden. In beiden Fällen ist darauf zu achten, dass ein barrierefreies Querens möglich ist.

Abb. 18: Kreuzung Spiekersstr. und Vellerner Str. (links); Lösungsvorschlag aus Nürnberg (rechts)



Quelle: Planersocietät

## Optimierung von LSA

LSA sind ein wichtiges Instrument für übergeordnete Verkehrskonzepte, bei denen u. a. Maßnahmen zur sicheren Führung des Fußgänger- und Radverkehrs, zur Bündelung der Kfz-Ströme auf bestimmten Routen sowie zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ineinandergreifen (vgl. FGSV 2010: 9). Insbesondere an stark befahrenen und großflächigen Kreuzungen finden sie Einsatz und sollen den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmern Schutz bieten. Komfort und Sicherheit an LSA ergeben sich für zu Fuß Gehende anhand verschiedener Indikatoren.

Im Sinne von fußgängerfreundlichen LSA sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden nach den Empfehlungen der EFA nach Möglichkeit zu vermeiden<sup>4</sup> (vgl. FGSV 2002: 23) oder zumindest unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FUSS e.V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der zu Fuß Gehenden ist abzuwägen. Nach der Wartezeit folgt die Freigabezeit (Grün-Phase). Diese soll nach einschlägigen Richtlinien und Hinweisen der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Für zu Fuß Gehende 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 kann (vgl. FGSV 2010: 28 und FGSV 2011: 51).

Die Freigabezeit sollte so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Angaben zu Gehgeschwindigkeiten macht die FGSV in Bezug auf die Räumgeschwindigkeit von zu Fuß

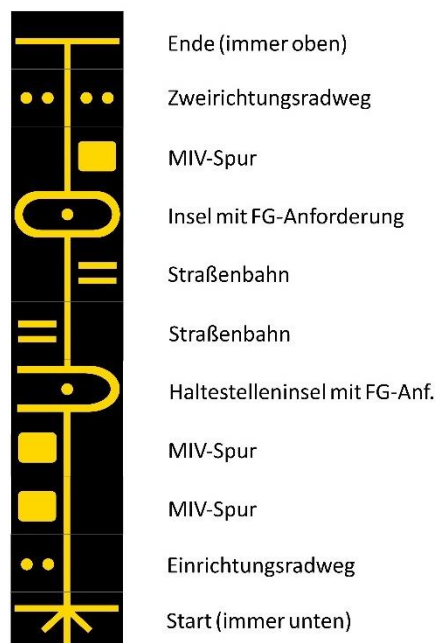
<sup>4</sup> Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunden nimmt auch der Anteil der zu Fuß Gehenden deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten (vgl. FGSV 2002: 23).

Gehenden und die Räumzeit<sup>5</sup>. Als Regelwert wird bei zu Fuß Gehenden von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen. Dabei sind Variationen von 1,0 m/s bis 1,5 m/s möglich (vgl. FGSV 2010: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit vieler mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Hier wird in den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen von einer Geschwindigkeit von 0,5 m/s bis 0,8 m/s ausgegangen und darauf verwiesen, dass mit einer Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s gerechnet werden sollte (vgl. FGSV 2011: 51). Dieser Wert stellt damit die Mitte der höchsten und der niedrigsten Geschwindigkeit dar und ist etwas geringer als der bekannte und häufig verwendete Richtwert.

In Beckum sind hierbei besonders die Kreuzungen Weststraße/Nordwall und Alleestraße/Nordstraße/Sternstraße zu nennen. Um Rotlichtverstöße zu verringern und damit auch die Sicherheit und den Komfort der zu Fuß Gehenden zu erhöhen, sollte eine Anpassung der Ampelschaltung zugunsten der zu Fuß Gehenden stattfinden. An der Kreuzung Bahnhofstraße/Ennigerloher Straße in Neubeckum wurde bereits ein Auftrag zur Anpassung der Ampelschaltung vergeben.

Darüber hinaus sind die LSA für seheingeschränkte Personen umzubauen. Dies kann z.B. durch Ampeltaster an den Masten geschehen, die über ein Relief an der Seite die seheingeschränkte Person fühlen lassen, was sie beim Überqueren der Straße erwartet (vgl. Abb. 19).

Abb. 19: Ampeltaster mit seitlichem Relief



Ende (immer oben)

Zweirichtungsradweg

MIV-Spur

Insel mit FG-Anforderung

Straßenbahn

Straßenbahn

Haltestelleninsel mit FG-Anf.

MIV-Spur

MIV-Spur

Einrichtungsrادweg

Start (immer unten)

Quelle: Planersocietät

## Querungen im eigenständigen Wegenetz

Der oben erwähnte Werseradweg auf dem Südwall ist eine eigenständig geführte Grünverbindung für den Fuß- und Radverkehr durch Beckum. Wo dieser auf Straßen (Dalmerweg, Elisabethstraße)

<sup>5</sup> Dabei handelt es sich um die Zeit, die Zu Fuß Gehende, der bei Ende der Freigabezeit (Grün-Phase) die Querung betritt, hat, um sicher die gegenüberliegende Straßenseite zu erreichen.

trifft, kommt es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern, da es keinen Vorrang für den eigenständigen Weg gibt. Dies sollte deutlich sichtbar gemacht werden und auf gegenseitige Rücksichtnahme appelliert werden. Im Notfall sind Umlaufgitter zu installieren, die allerdings so gestaltet sein müssen, dass das Passieren mit Rollstuhl, Rollator und Kinderwagen, aber auch Fahrrad mit Anhänger sowie Lastenrad möglich ist.

## Unterführungen

In Neubeckum durchzieht die Bahnstrecke den Stadtteil und trennt den nördlichen von dem südlichen Teil. Lediglich zwei Unterführungen verbinden die beiden Bereiche in der Innenstadt, die Fußverkehrs-Unterführung beim K+K-Markt (Verlängerung der Hauptstraße) und die Ennigerloher Straße.

Die Unterführung beim K+K-Markt ist ausschließlich für den Fußverkehr über Treppen zu benutzen und daher nicht barrierefrei passierbar (vgl. Abb. 20). Auch die Mitnahme von Rädern oder Kinderwagen gestaltet sich schwierig. Die Unterführung wurde während der Beteiligungsprozesse oft als Angstraum erwähnt. Die Beleuchtung der Unterführung ist gut. Um diese Unterführung zu verbessern und einsehbarer zu gestalten, sollte am Ende des Ganges ein Spiegel installiert werden. Da die Unterführung von vielen Kindern und Jugendlichen auf ihrem Weg zur Schule benutzt wird, sollte ein Doppelgeländer installiert oder ein Geländer auf Kinderhöhe ergänzt werden. Das Geländer sollte allgemein über die erste und letzte Stufe hinausgezogen werden, um mehr Sicherheit beim Treppensteigen zu bieten. Die Treppenkante sollte kontrastreich gestaltet sein. Um die Unterführung auch für Räder und Kinderwagen zu öffnen, sind Führungselemente zu installieren (vgl. Abb. 21). Dies erlaubt ebenfalls die Benutzung mit einem Einkaufstrolley. Die Installation der Führungsschienen ermöglicht keine Barrierefreiheit, da die Schienen dafür zu steil sind. Auch die Benutzung mit einem Kinderwagen gestaltet sich weiterhin schwierig, wird aber möglich. Darüber hinaus ist über eine künstlerische Gestaltung der Unterführung z.B. in Kooperation mit den

ansässigen Schulen, nachzudenken. Dies würde die Unterführung aufwerten, kann Vandalismus vorbeugen (da eine Identifizierung stattfindet) und die subjektive Sicherheit und das Wohlbefinden in bzw. beim Benutzen der Unterführung erhöhen.

Abb. 20: Unterführung beim K+K Markt



Quelle: Planersocietät

Abb. 21: Fotomontage der Unterführung am K+K Markt



Quelle: Planersocietät

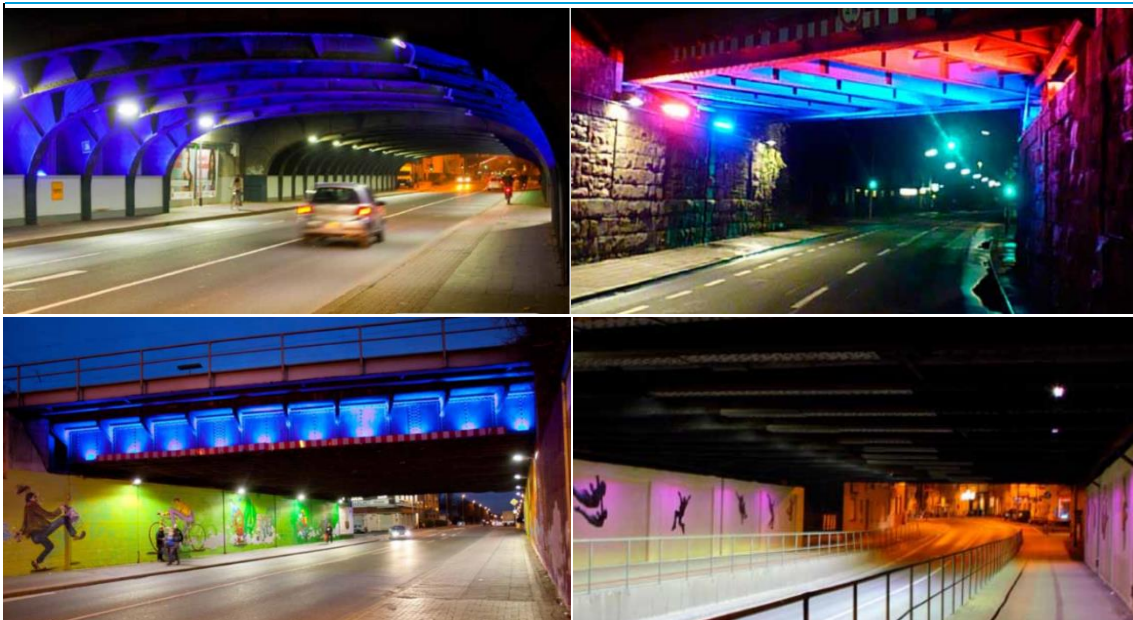
Die Unterführung der Ennigerloher Straße besteht aus den Gehwegen, dem Radfahrstreifen und den Fahrspuren für den Autoverkehr. Die Gehwege sind sehr schmal, können aber aufgrund der geringen Breite der Bahnbrücke nicht verändert werden (vgl. Abb. 22). Der Radfahrstreifen entspricht nicht den ERA-Mindestmaßen, wurde aber per Sondergenehmigung zugelassen und bildet eine gute Barriere zwischen dem Fußverkehr und der Fahrbahn. Die Unterführung kann hier baulich nicht groß verändert werden, allerdings kann sie attraktiver gestaltet werden. So könnte die Unterführung analog zu Abb. 23 beleuchtet werden und dadurch einladender wirken. Beim Umbau des K+K-Markt-Geländes sollten ebene Bereiche entlang der Ennigerloher Straße so gestaltet werden, dass mobilitätseingeschränkte Personen sich dort von der Steigung erholen können.

Abb. 22: Unterführung Ennigerloher Straße



Quelle: Planersocietät

Abb. 23: Illumination von Bahnunterführungen



Quelle: Lebendige Stadt (2013): Illumination von Bahnunterführungen; Beispiele aus Hamm, Osnabrück, Moers, Velbert

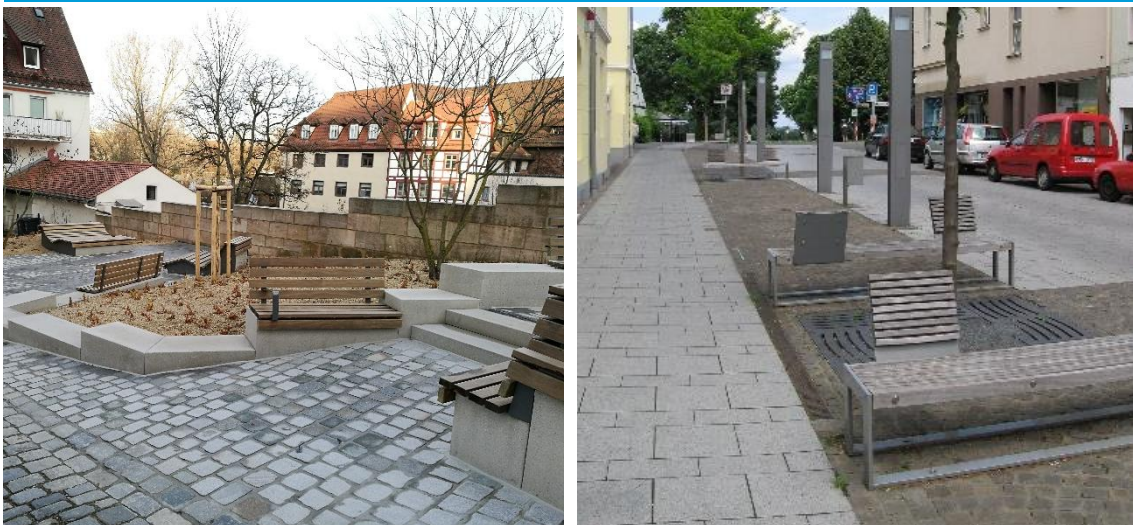
### 3.3 Aufenthaltsqualität/attraktive Räume und Wege

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens 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 andere externe Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten 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).

## Sitzelemente

Gerade für ältere Menschen ist es notwendig, auch ohne das eigene Kfz selbstständig mobil zu sein und bleiben zu können. Hierbei sind neben barrierefreien Wegen auch regelmäßige Sitz- oder Anlehngelassenheiten wichtig. Diese können vielfältig gestaltet sein und in vorhandene Elemente im öffentlichen Raum integriert werden (vgl. Abb. 24). Am besten sind natürlich barrierefrei gestaltete Bänke, wie sie ebenfalls im Kapitel Barrierefreiheit erwähnt werden. Insgesamt ist auch die Anzahl der Mülleimer zu erhöhen, gerade dort, wo Menschen sich aufhalten und verweilen. Bei Sitzelementen wird mit einem Stückpreis von ca. 1.500 € gerechnet.

Abb. 24: Pocket Park (links) und Holzbänke (rechts)



Quelle: Planersocietät

## 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 – als Aktionsraum – 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 gerne zu Fuß gegangen wird. Einzelne Spielelemente müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen, sie können wippen oder gedreht werden (vgl. Abb. 25). Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es den Kindern gefällt. Bei Spielelementen wird von ca. 1.500 € pro Stück ausgegangen.



Abb. 25: Spielelemente



Quelle: Planersocietät

## Grünelemente

Neben Sitz- und Spielelementen sorgen auch Grünelemente für einen angenehmen öffentlichen Raum. Auch bei geringem Platz können z.B. Blumenampeln an Lichtmasten befestigt werden. Durch Kooperationen z.B. mit Gewerbetreibenden oder Privatpersonen können Baumscheibenpatenschaften übernommen werden. Ziel dieser Patenschaften ist ein gepflegtes Erscheinungsbild der Baumscheiben und eine Identifizierung der Patinnen und Paten mit der Baumscheibe/der Straße. Einsatzgebiete können alle Straßen in Beckum sein, hervorzuheben sind die Nordstraße und die Oststraße in Beckum bzw. die Hauptstraße und Bahnhofstraße in Neubeckum. Die Pflanzung eines Jungbaums ist je nach Sorte mit ca. 2.000 €<sup>6</sup> anzusetzen. Die erwähnte Blumenampel ist kostengünstiger.

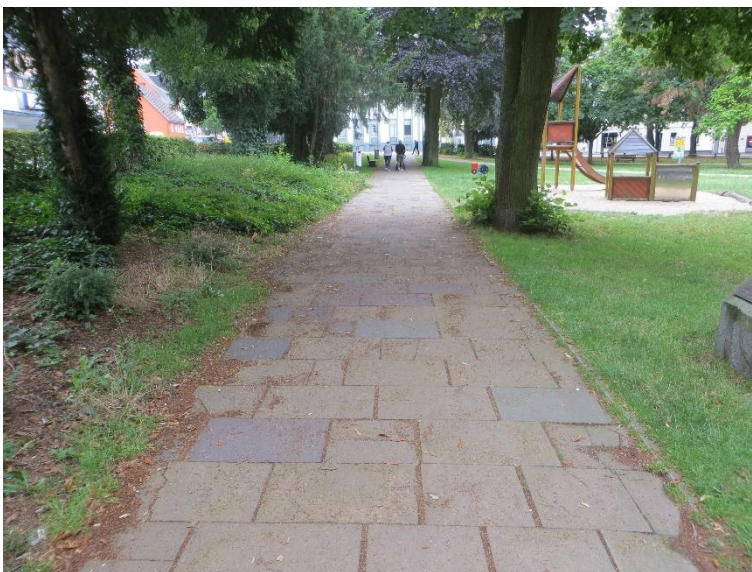
<sup>6</sup> Inkludiert ist der Kauf des Baums, die Pflanzung und die dreijährige Pflege des Baumes. Die Preise variieren je nach Sorte des Baumes stark.

## Integrierte Erhöhung der Aufenthaltsqualität

### Integrierte Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Beckum

Auf dem Marienplatz in Beckum sind die Sitzmöglichkeiten nicht barrierefrei gestaltet. Neben Rücken- und Armlehnen ist auch auf genügend Platz (min. 1,5 m auf 1,5 m) neben der Bank zu achten, sodass ein Rollstuhl abgestellt oder gewendet werden kann. Bei der Begehung wurde ebenfalls der Spielplatz kritisiert (vgl. Abb. 26). Hier wurden weitere Spielelemente für unterschiedliche Altersgruppen gewünscht.

Abb. 26: Marienplatz in Beckum



Quelle: Planersocietät

Neben der oben erwähnten Zonierung der Fußgängerzone könnte die Aufenthaltsqualität durch barrierefreie Bänke und weitere Spielelemente weiter gesteigert werden. Die Neugestaltung des Markplatzes stellt dabei ein verbindendes Element der Fußgängerzone und der südlichen Innenstadt dar.

Die Oststraße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Bei der Begehung fällt allerdings auf, dass durch die vielen Parkplätze und die Geschwindigkeitsüberschreitungen der Kfz-Fahrenden dort ungern zu Fuß gegangen wird. Es sollte versucht werden die Straße durch Spiel- und Grünelemente zu verschönern, verstärkte Kontrollen verringern die Zahl der Falschparkenden.

Die eigenständige Grünverbindung am Südwall besitzt bereits ein Aufenthaltspotenzial, obwohl berichtet wurde, dass diese zu bestimmten Uhrzeiten ungern durchquert wird. Durch einen Grünschnitt und die Implementierung von vandalismustfesten Spiel- und (weiteren) Sitzelementen lässt sich die soziale Sicherheit und die Aufenthaltsqualität erhöhen.

### Integrierte Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Neubeckum

Da das Bahnhofsgebäude in Neubeckum leer steht, wirkt auch der Platz davor verlassen. Hier könnten Sitz- und Spielelemente integriert werden, um die Wartezeit auf den Bus oder die Bahn zu überbrücken und den Platz zu beleben. Auch die Errichtung eines Bücherschranks oder eines öffentlichen Schachbretts könnte zur Belebung des Platzes beitragen. Außerdem könnten

saisonbedingte Aktionen, wie ein Strand oder Wasserspiel im Sommer, dazu beitragen. Es bleibt zu hoffen, dass durch eine Umnutzung des Gebäudes auch der Vorplatz profitiert.

Während der Begehung kam der Wunsch bei den Teilnehmenden auf, auch am Rathausplatz in Neubeckum barrierefreie Sitzgelegenheiten und Spielelemente zu schaffen. Ebenso sollten weitere Grünelemente integriert werden.

Für die Hauptstraße in Neubeckum wurden verschiedene Aufwertungsmöglichkeiten diskutiert. Neben einer kompletten Fußgängerzone wurde auch die saisonbedingte Sperrung analysiert. Hier war die Idee die Hauptstraße zwischen Bismarckstraße und Bahnhofstraße für den Kfz-Verkehr (ausgenommen Lieferverkehr und Nutzende der Behindertenparkplätze) in den sommerlichen Monaten (z.B. Mai-September) zu sperren und die Parkplätze für Gastronomie, Spiel- und Sitzelemente zu nutzen, wie es bereits während des Stadtfests Neubeckums organisiert wird. Eine andere Möglichkeit ist eine Vereinheitlichung der Hauptstraße. Hier soll ab dem Kreisverkehr einheitlich Tempo 20 gelten. Diese Maßnahmen würden den Fußverkehr in Neubeckum erheblich attraktiver machen und ihm einen hohen Stellenwert einräumen. Auch wenn eine saisonale Sperrung der Hauptstraße nicht umgesetzt werden kann, sollte die Aufenthaltsqualität durch Sitz-, Spiel- und Grünelemente gesteigert werden, eventuell könnten auch Wasserelemente integriert werden. Temporäre Umnutzungen von einzelnen Stellplätzen (z.B. Parklets) stellen eine Alternative dar. Falschparken sollte konsequent sanktioniert, Gehwege sollten freigehalten werden.

Über die oben erwähnten Elemente hinaus sorgt auch Beleuchtung für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit von Gehwegen. Laut Teilnehmenden der Partizipationsveranstaltungen fehlen am Gehweg an der Vellerner Straße Lampen. Die vorhandenen Lichtquellen beleuchten lediglich die Fahrbahn und den Radweg. Hier sollte für eine Beleuchtung des Gehweges gesorgt werden.

## Wegenetz

Die Wegweisung von Alltags- und Freizeitzielen hat im Fußverkehr eine große Bedeutung. Sie kommt vor allem dort zum Einsatz, wo eine Orientierung durch bauliche (z. B. Blickachsen) und gestalterische Maßnahmen nicht mehr ausreicht oder nicht leistbar ist. Informationen zur Wegweisung für zu Fuß Gehende sind ein wesentliches Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart. Eine Unterstützung der Orientierung der zu Fuß Gehenden wird als wichtige Maßnahme zur Attraktivierung des Fußverkehrs angesehen (vgl. FGSV 2002: 32). Sie ist unmittelbar im Straßenraum sichtbar und damit ein Mittel der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere für Menschen, die ortsunkundig sind. In Beckum sollte ein zielorientiertes System angewandt werden. Auf Verbindungen des Alltagsverkehrs können Ziele, wie z. B. ÖPNV-Haltestellen, Krankenhaus, Verwaltung und Geschäftsbereiche sowie P&R Flächen ausgeschildert werden. Den dabei kommunizierten Informationen sind wenig Grenzen gesetzt. Sie können Distanzen in Längen- oder Zeiteinheiten wiedergeben, verbrauchte Kalorien anzeigen, Hinweise zur Barrierefreiheit (inkl. etwaigen Alternativrouten) oder Wege zu öffentlichen Toiletten aufzeigen. Eine fußgängerfreundliche Wegweisung sollte systematisch eingeführt werden, z.B. auf der Achse vom Busbahnhof zur Innenstadt oder der Achse vom Marktplatz zum Bahnhof Neubeckum.

### 3.4 Maßnahmenübersicht

In Abb. 27 sind alle Maßnahmen Beckums und in Abb. 28 alle Maßnahmen Neubeckums zusammenfassend dargestellt und lokalisiert worden.

Abb. 27: Maßnahmenübersicht in Beckum

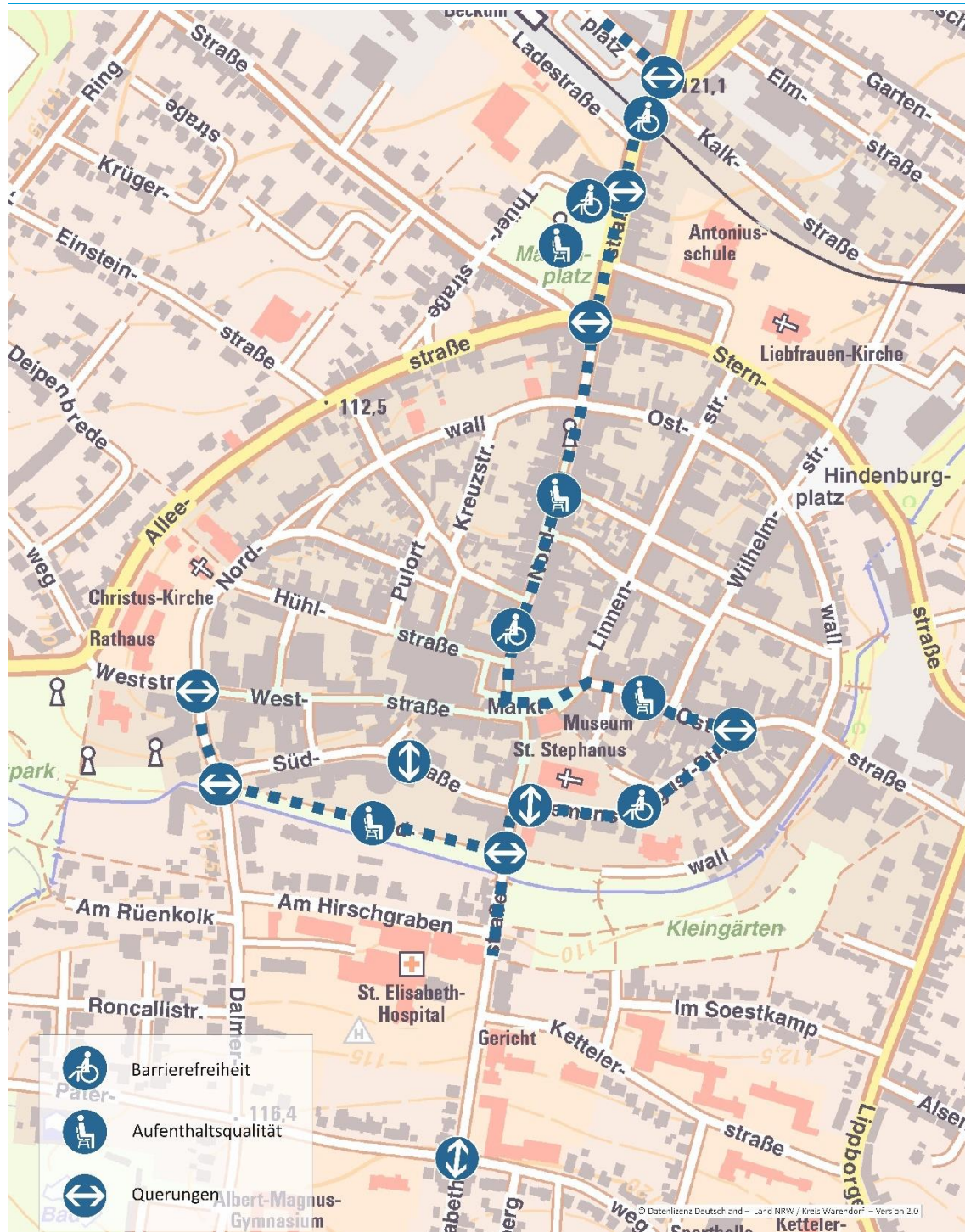


Abb. 28: Maßnahmen in Neubeckum



Quelle: Planersocietät; Datengrundlage: Datenlizenz Deutschland – Land NRW/ Kreis Warendorf

## 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.

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen

	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
<b>Handlungsfeld Barrierefreiheit</b>			
Barrierefreier Umbau der Querungen	[Bar chart: Kurzfristig]		
Abdeckung der Straßenabläufe anpassen		[Bar chart: Mittelfristig]	
Sensibilisierung die Gehwege freizuhalten	[Bar chart: Kurzfristig]		
Verbesserung der Clemens-August-Straße	[Bar chart: Kurzfristig]		
Gleisübergang in Beckum taktil sichern		[Bar chart: Mittelfristig]	
Zugang zum Marienplatz barrierefrei gestalten	[Bar chart: Kurzfristig]		
Barrierefreier Umbau des öffentlichen Raums		[Bar chart: Mittelfristig]	
Aufwertung der Fußgängerzone Beckums		[Bar chart: Mittelfristig]	
Überprüfung Zugang Behindertenstellplätze	[Bar chart: Kurzfristig]		
<b>Handlungsfeld Querungen</b>			
Anpassung Kreuzung Nord- / Allee- / Sternstr.	[Bar chart: Kurzfristig]		
Querungsmöglichkeit auf Höhe des Busbahnhofs	[Bar chart: Kurzfristig]		
Installation Querungsanlage Elisabethstr./Paterweg		[Bar chart: Mittelfristig]	
Installation verlängerte Querungshilfe Bhf.	[Bar chart: Kurzfristig: Markierung]		[Bar chart: Langfristig: Umbau]
Verbesserung Kreuzung Kaiser-Wilhelm-Str./Bahnhofstr.		[Bar chart: Mittelfristig]	
Installation Querungsanlage Gustav-Moll-Str.		[Bar chart: Mittelfristig]	
Umbau Kreisverkehr Neubeckum		[Bar chart: Mittelfristig]	
Vorgezogene Seitenräume (z.B. Spiekersstr./Vellerner Str.)	[Bar chart: Kurzfristig]		
Anpassung der LSA-Schaltung	[Bar chart: Kurzfristig]		
Barrierefreier Umbau der LSA	[Bar chart: Kurzfristig]		
Anpassung des Südwalls	[Bar chart: Kurzfristig]		
Anpassung und Pflege Unterführung K+K Markt	[Bar chart: Kurzfristig]		
Anpassung und Pflege Unterführung Ennigerloher Straße		[Bar chart: Mittelfristig]	
<b>Handlungsfeld Aufenthaltsqualität</b>			
Verweilorte schaffen	[Bar chart: Kurzfristig]		
Spielorte schaffen	[Bar chart: Kurzfristig]		
Grünelemente schaffen	[Bar chart: Kurzfristig]		
Städtebauliche Aufwertung (z.B. Marienplatz, Südwall)		[Bar chart: Mittelfristig]	
Attraktivierung Verbindungsfunktion Oststraße	[Bar chart: Kurzfristig]		
Bahnhofsvorplatz aufwerten	[Bar chart: Kurzfristig: Temporär]		[Bar chart: Langfristig: Umnutzung]
Rathausplatz aufwerten	[Bar chart: Kurzfristig]		
Hauptstraße aufwerten	[Bar chart: Kurzfristig]		
Gehweg Vellerner Straße beleuchten	[Bar chart: Kurzfristig]		
Wegenetz schaffen	[Bar chart: Kurzfristig]		

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 2019 nicht alle potenziellen Problemlagen in Beckum betrachtet wurden. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmenden, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, einige hervorzuheben.

- **fußläufige Anbindung an den ÖPNV** verbessern (Querungshilfe beim zentralen Busbahnhof in Beckum; verlängerte Mittelinsel beim Bahnhof in Neubeckum)
- **Attraktivierung der Unterführungen** für den Fußverkehr (Unterführung beim K+K-Markt und Ennigerloher Straße)
- **Aufwertung von Plätzen und Bereichen** inklusive eines barrierefreien Umbaus (Beckum: Marienplatz, Fußgängerzone, Oststraße, Südwahl; Neubeckum: Bahnhofsvorplatz, Hauptstraße; Rathausplatz)

## 4.2 Stadt Beckum

Die Vorschläge und Ideen des Fußverkehrs-Checks 2019 sollen sukzessive umgesetzt werden. Dabei sollen vor allen Dingen nach Dringlichkeit, Machbarkeit und Überschneidungen zu anderen Konzepten priorisiert werden. Die Maßnahmen werden insgesamt mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 abgestimmt durchgeführt. In einem ersten Schritt wird daher angestrebt, öffentliche Plätze und Bereiche aufzuwerten. Im Marienpark sollen daher die vorgeschlagenen Verbesserungen durchgeführt werden. So werden insbesondere die Markierungen an der Treppe der Poststraße und die Anbringung eines Treppengeländers angestrebt. In der Fußgängerzone der Nordstraße bestehen bereits konkrete Planungen zur Installation von Spielgeräten.

Des Weiteren wird die Anbringung von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehren ebenfalls als priorisierte Maßnahme angegangen, hier wurden bereits Mittel angemeldet. Dies entspricht auch dem Maßnahmenkatalog des Verkehrsentwicklungsplans. Darüber hinaus konnte bereits der erste Vorschlag des Fußverkehrs-Checks umgesetzt werden: Die Ampelschaltung an der Kreuzung Bahnhofstraße/Ennigerloher Straße konnte bereits für zu Fuß Gehende verbessert werden.

Auch im Haushalt sollten bewusst Mittel für Fußverkehrsthemen wie die Barrierefreiheit beantragt werden. Während der Beteiligungsformate des Fußverkehrs-Checks kamen viele Hinweise aus der Bürgerschaft. Es sollte daher vermehrt zu Beteiligungen im Zuge von Planungen kommen, um die ‚Experten‘ vor Ort mitzunehmen und die alltäglichen Probleme zu erfahren.



## 4.3 Zukunftsnetz Mobilität NRW

### 4.3.1 Allgemein

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein Netzwerk aus Kommunen, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in ihren Gebietskörperschaften fördern und damit eine Mobilitäts- und folglich Verkehrswende herbeiführen möchten. Dabei werden sie von drei regionalen Koordinierungsstellen sowie einer Geschäftsstelle unterstützt.

Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. der Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche ist dazu notwendig.

Die zielführende Strategie hierzu ist das Kommunale Mobilitätsmanagement. Das Kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, für die Verkehrserzeuger und Verkehrsteilnehmer 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 Bürgerdialogs und des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie zusammengeführt (kommunales Mobilitätskonzept) und realisiert werden.

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

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

### 4.3.2 Stadt Beckum

Der Fußverkehrs-Check NRW 2019 markierte den Beginn des kommunalen Mobilitätsmanagement-Prozess in Beckum. An der Durchführung der Fußverkehrs-Checks waren verschiedene Fachdienste und Fachbereiche sowie politische Vertreter 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 das Thema sensibilisiert. Dies bezieht sich nicht nur auf die Barrierefreiheit für Kinder,

Familien und Senioren, sondern auch Themen wie ruhender Verkehr und Aufenthaltsqualität wurden explizit in den Blick genommen.

Der Ansprechpartner der Stadt Beckum für die Fußverkehrs-Checks NRW und für das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist Constantin Rickert (FD Recht und Ordnung) als ausgebildeter Mobilitätsmanager. Gemeinsam mit Ralf Bzdok (FD Stadtplanung und Wirtschaftsförderung) koordinierte das Team die Durchführung der Fußverkehrs-Checks. Auch die weitere Umsetzung der Maßnahmen aus diesem Endbericht wird kooperativ gesteuert. Dazu werden in einem Gespräch mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW die nächsten Schritte erörtert. Hier steht zum einen der Schwerpunkt schulisches Mobilitätsmanagement und das Programm „Geh-Spaß-statt-Elterntaxi“ als Angebot des Zukunftsnetzes Mobilität NRW für die Grundschulen in Beckum und Neubeckum im Fokus. Weiterhin soll erörtert werden, welche Förderzugänge für die baulichen Maßnahmen zur Verfügung stehen – hier ist die Förderrichtlinie Nahmobilität explizit zu nennen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in enger Absprache mit dem Fachdienst Tiefbau, da dieses federführend in der Detailplanung sein wird. Der regelmäßige Austausch wird durch die Ansprechpartner sichergestellt.

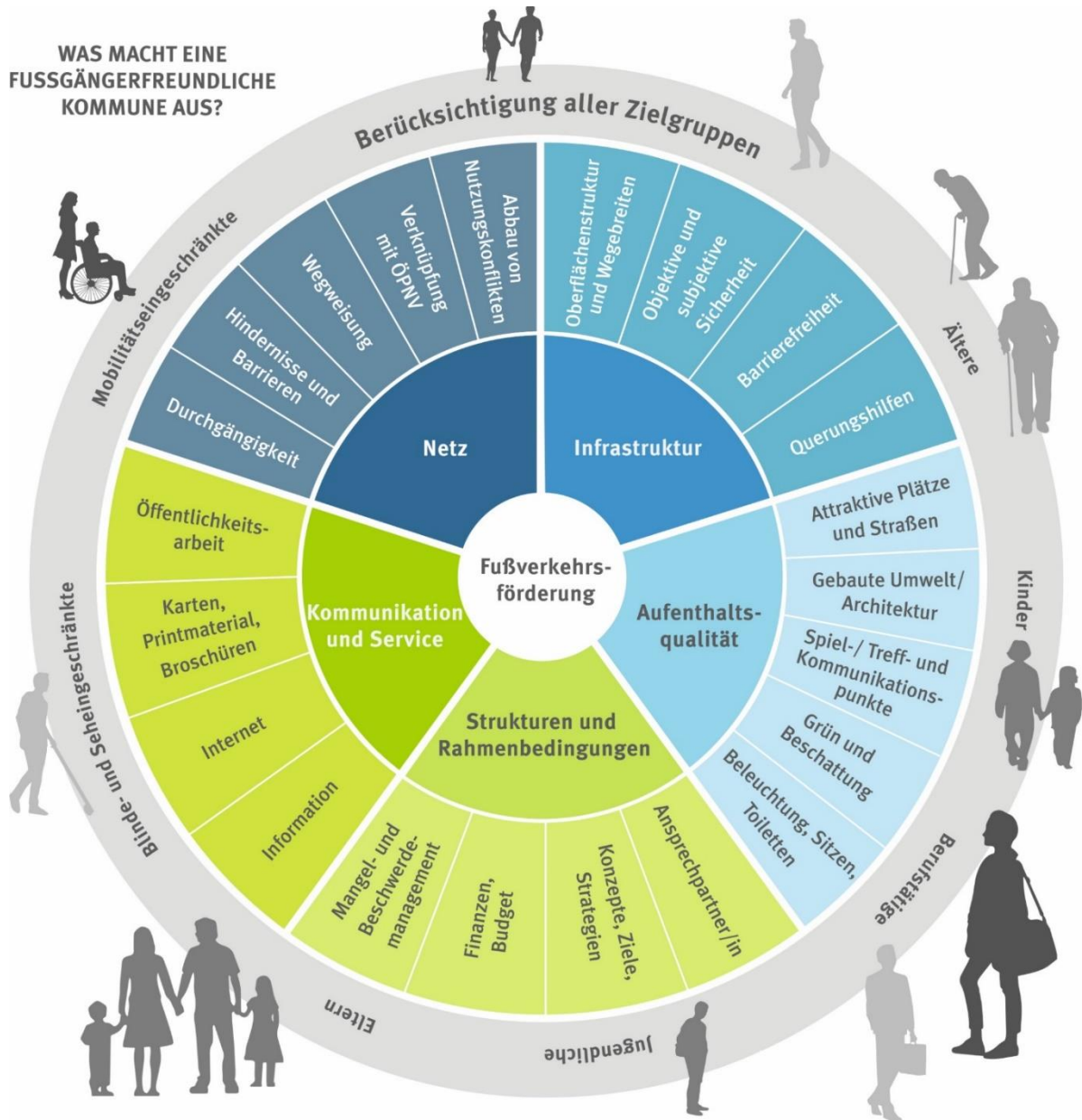
Die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2030 und dessen Verabschiedung im April 2019 erfolgte im Rahmen eines breiten Beteiligungsverfahrens aller Fachdienste, Parteien und Interessensvertretungen. Der Fußverkehrs-Check NRW 2019 knüpfte an die Ergebnisse des VEP an, der große Potentiale am Modal Split im Bereich des Fuß- und Radverkehr sieht aber auch deutliche Defizite in der Infrastruktur herausstellte. Die weitere Verstärkung der fachdienstübergreifend konzeptionellen Arbeit soll durch die Erstellung eines Rad- und Fußverkehrskonzepts erfolgen. Im Rahmen der Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW erfolgt die Durchführung eines verwaltungsinternen Workshops zur weiteren strategischen Implementierung und Unterstützung der bisherigen Zusammenarbeit.

Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks werden in der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Energie und Vergaben Ausschuss am 21.07.2020 vorgestellt.

## 5 Fazit

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „Zufußgehens“ hinausragt (vgl. Abb. 29).

Abb. 29: Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert

werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check NRW 2019 konnte in Beckum verschiedene Situationen betrachten und Maßnahmvorschläge zur Verbesserung liefern. Gleichzeitig sollten 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. Insgesamt lassen die vorbereiteten Maßnahmvorschläge bessere Bedingungen für die zu Fuß Gehenden in Beckum und Neubeckum erwarten.

Die rege Beteiligung der Bevölkerung während der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigt das Interesse der Bewohnerinnen und Bewohner an der Mobilitätsform Fußverkehr. Die Beteiligung der Presse konnte dafür sorgen, dass auch Nicht-Teilnehmende über den Fußverkehr in Beckum informiert werden.

## 6 Dokumentation

### 6.1 Protokoll der Auftaktveranstaltung am 04.09.2019

Ort:	Beckum
Datum:	04.09.2019
Uhrzeit:	18:30-20:30 Uhr
Anwesende:	27 Personen
Protokoll:	Niklas Rischbieter, Julia Kraus (Planersocietät)

#### **Auftakt-Workshop Beckum**

Der Auftakt-Workshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2019 in Beckum findet am 04.09.2019 um 18.30 Uhr im alten E-Werk statt. Die Gruppe setzt sich aus 27 Personen zusammen, darunter Interessierte aus der Bevölkerung, Mitglieder des Gemeinderats und der Stadtverwaltung, der Presse sowie MitarbeiterInnen des Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Planersocietät.

#### **Begrüßung durch Frau Urch-Sengen (Fachbereichsleiterin Stadt Beckum)**

Frau Urch-Sengen begrüßt die anwesenden Personen. Anschließend erläutert sie das Bewerbungsverfahren und freut sich, dass sich die Stadt Beckum gegen Mitbewerber aus ganz NRW durchsetzen konnte. Sie betont die Bedeutung des Fußverkehrs auch für die Stadt Beckum und hebt hervor, wie elementar und einfach das Zufußgehen ist.

#### **Vortrag von Frau Weltring (Zukunftsnetz Mobilität NRW)**

Im Anschluss daran stellt Frau Weltring zunächst das Zukunftsnetz Mobilität NRW vor und hält einen einführenden Vortrag zu den Fußverkehrs-Checks NRW 2019 mit möglichen Themenschwerpunkten sowie den unterschiedlichen Zielgruppen, die dabei Berücksichtigung finden.

#### **Vortrag von Frau Kraus (Planersocietät)**

Frau Kraus knüpft an den Vortrag an und gibt einen Einblick in Daten und Fakten des Fußverkehrs, Ziele und Bausteine einer Fußverkehrsförderung, Best-Practice-Beispielen und stellt anschließend die geplanten Begehungen in Neubeckum und Beckum vor. Die erste Begehung findet in Beckum statt und behandelt vor allem sichere Wege und Querungen vom Busbahnhof in die südliche Innenstadt zu den Behörden durch die Fußgängerzone. Die Begehung in Neubeckum behandelt vor allem sicheres Queren und das Erreichen der Einkaufsmöglichkeiten auf guten Fußwegen.

## Diskussion

Von der Stadtverwaltung und der Planersocietät wurden zwei Routenvorschläge ausgearbeitet, die nun mit den Teilnehmenden diskutiert werden. Die Teilnehmenden werden dazu in zwei kleinere Gruppen aufgeteilt, die auf Stadtplänen an den Stellwänden neuralgische Punkte des Fußverkehrs zeigen und thematisieren. Thematische Schwerpunkte stellen sowohl in Neubeckum als auch Beckum vor allem Nutzungskonflikte, fehlende Querungshilfen und mangelnde Verkehrssicherheit dar. Im Hinblick auf die Route in Beckum wird über eine Verlängerung nach Norden und Süden nachgedacht. Während der Arbeit an den Stellwänden werden Rückfragen und kleinere Anmerkungen besprochen. Aus Gründen der Übersicht sollen diese gemeinsam mit den Anmerkungen aus der Diskussionsrunde zusammengefasst werden. Folgende Punkte wurden während der Veranstaltung angesprochen:

### Allgemein

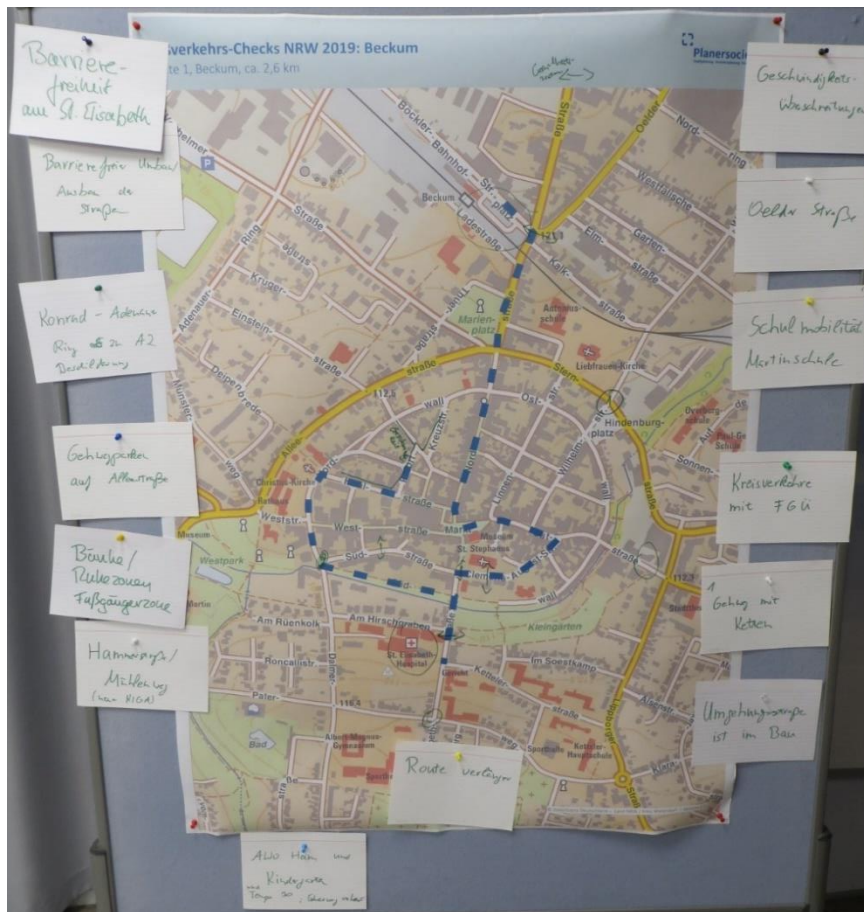
- Für beide Routen und darüber hinaus werden erhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, die das Zufußgehen gefährlich machen, erwähnt. Von vielen Teilnehmenden wird der Wunsch geäußert, dass die Polizei hier öfter kontrollieren und härter durchgreifen solle.
- Im ganzen Stadtgebiet wird gewünscht, dass die Kreisverkehre mit Zebrastreifen für die Fuß Gehenden nachgerüstet werden. Für alle innerstädtischen Kreisverkehre ist dies prinzipiell möglich.
- Ein weiterer Wunsch der Teilnehmenden ist der barrierefreie Umbau/ Ausbau der Straßen im Stadtgebiet.
- Die Teilnehmenden gehen davon aus, dass sich ein Teil des Verkehrs innerhalb Beckums verlagern wird, sobald die Umgehungsstraße fertig gestellt ist. Dennoch wird eine bessere Beschilderung für Ortsfremde, die von der Autobahn geleitet werden auf dem Konrad-Adenauer-Ring zur A2 angemerkt.
- Vor allem für Beckum gibt es den Wunsch auch die Schulwege bzw. die Schulwegesicherheit bei den Fußverkehrs-Checks NRW 2019 zu berücksichtigen. Während bei den Fußverkehrs-Checks NRW 2019 weniger der Fokus auf eine Schulwegplanung in Kooperation mit den Schulen gelegt wird, steht die Kommune diesbezüglich im Rahmen anderer Aktivitäten bereits mit dem Zukunftsnetz in Kontakt.

### Erste Begehung Beckum

- Auf der Neubeckumer Straße fehlt eine Querungshilfe auf Höhe des Gesundheitszentrums, dies sei vor allem für Ältere oft gefährlich.
- Auf der Nordstraße gibt es keine Querungshilfe zum Busbahnhof. Hier gibt es Planungen einen Kreisverkehr zu errichten, eventuell können aber schon kurzfristig Querungsmöglichkeiten geboten werden.
- In der Fußgängerzone werden Bänke bzw. Ruhezonen vermisst. Diese Sitzgelegenheiten sollen barrierefrei gestaltet werden.
- Auf der Alleestraße kommt es oft zu Gehwegparken.

- An der Kreuzung Sternstraße/ Wilhelmstraße wird der Gehweg mit Ketten gesäumt, dies soll die Sicherheit der zu Fuß Gehenden erhöhen und ein Queren erst da erlauben, wo die Sichtverhältnisse es zulassen. Jedoch führen diese Ketten zu deutlichen Umwegen, sind meist nicht barrierefrei gestaltet und somit vor allem für Sehbehinderte gefährlich.
- Es wird berichtet, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten am Pulort und in der Kreuzstraße deutlich höher sind als in den verkehrsberuhigten Bereichen erlaubt.
- Um das St. Elisabeth-Hospital kommt es zu verschiedenen Nutzungskonflikten und durch das starke Ein- und Ausfahren von Kfz auch zu gefährlichen Situationen für FußgängerInnen. Der Bereich um das Hospital ist nicht barrierefrei ausgebaut. Hier werden sichere Quermöglichkeiten vermisst.
- In der Südstraße fehlt eine sichere Querungsstelle auf Höhe der Bushaltestelle.
- In der Clemens-August-Straße fehlen ebenfalls Querungshilfen, z.B. zur Bücherei.
- Die Kreuzung Westwall/ Südstraße/ Dalmerweg, an der auch die Verwaltung sitzt, wird als unübersichtlich und gefährlich beschrieben.
- In der Oststraße im Bereich des Einzelhandels und der Apotheke wird eine Querung bzw. Entschärfung der angespannten Situation gewünscht.
- Da viele Familien in das Neubaugebiet südlich des Friedhofs gezogen sind, steigt der Fußverkehr auf der Elisabethstraße, welche an den erhöhten Bedarf angepasst werden sollte. Auch die Kreuzung Elisabethstraße/ Paterweg entspricht nicht den gegebenen Anforderungen. Es wird vorgeschlagen die Begehungsrouten hierhin zu verlängern.
- Im Bereich Hammerstraße/ Mühlenweg wird eine Verschärfung der angespannten Situation zwischen zu Fuß Gehenden und dem Kfz-Verkehr durch einen neuen Kindergarten erwartet.

- In der Oelder Straße fehlen Querungen und sichere Fußwege.



## Zweite Begehung Neubeckum

- Am Bahnhof Neubeckum fehlt eine direkte Querungshilfe zur neuen Bahnunterführung, die zu den Bahnsteigen führt. Bisher existiert nur eine, die zum Bahnhofsgebäude hinführt, welches nun nicht mehr in den veränderten Wegebeziehungen liegt.
- Die Wegeverbindung vom nahegelegenen Parkplatz an der Mauerstraße zum Bahnhof wird als unattraktiv bemängelt.
- An den Querungen Kreuzung Mauerstraße / Kaiser-Wilhelm-Straße sowie Gustav-Moll-Straße / Eichendorffstraße fehlen sichere Querungsmöglichkeiten.
- Auf der Hauptstraße wird sich mehr Aufenthaltsqualität für Sitzen und Spielen gewünscht, auch das Zurückdrängen des Autoverkehrs wird angeführt, besonders der starke Lieferverkehr wird angeführt. Einige Teilnehmende regen an, die Hauptstraße in Teilen als Fußgängerzone umzuwidmen.
- Auf Höhe der Herderstraße / Hauptstraße seien häufig Falschparker anzutreffen.
- Für die Fußgängerunterführung in Verlängerung der Hauptstraße (am K+K-Markt) wird sich eine Aufwertung sowie eine Rampe für bspw. Kinderwagen gewünscht.
- Es wird angemerkt, dass der Gehweg in der Unterführung auf der Ennigerloher Straße sehr schmal ist.



- Entlang der Robert-Koch-Straße sind die Gehwege teilweise sehr schmal bzw. fehlen.
- Auf Höhe der Friedrich-von-Bodenschwingh-Schule und der gegenüberliegenden KiTa sowie am Kopernikus-Gymnasium sei ein großer Hol- und Bringverkehr zu beobachten, der zu Verkehrsbehinderungen und gefährlichen Situationen führe.
- Die Querungen an den Kreisverkehren Breslauer Straße und Hauptstraße sollten durch Fußgängerübergänge an allen Furten gestärkt werden.



## Verabschiedung

Frau Kraus und Frau Wolf fassen die Ergebnisse aus der Diskussionsrunde an den Stellwänden kurz zusammen. Im Anschluss lädt Frau Kraus zu den beiden Begehungen am **25.09.2019 um 17 Uhr** und am **10.10.2019 um 17 Uhr** ein, bedankt sich für die rege Teilnahme und beendet den Auftakt-Workshop mit der Verabschiedung.

## 6.2 Protokoll der 1. Begehung in Beckum am 25.09.2019

Ort: Beckum  
Datum: 25.09.2019  
Uhrzeit: 17:00-19:45 Uhr  
Anwesende: 19 Personen  
Protokoll: Niklas Rischbieter, Julia Kraus (Planersocietät)

### 1. Begehung Beckum

Die erste Begehung des Fußverkehrs-Check NRW 2019 in Beckum findet am 25. September 2019 statt. Die Gruppe trifft sich um 17:00 Uhr am Busbahnhof Beckum. Bei Sonnenschein und angenehmen Temperaturen finden sich hier neben den MitarbeiterInnen der Planersocietät, des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Stadtverwaltung, MitarbeiterInnen der Polizei, der Presse, InteressensvertreterInnen und interessierte BürgerInnen zusammen, so dass insgesamt rund 20 Personen anwesend sind.

### Ablauf der Veranstaltung

Herr Liekenbröcker, Fachbereichsleiter Recht, Sicherheit und Ordnung der Stadt Beckum, und Frau Weltring, Mitarbeiterin des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, begrüßen die anwesenden Personen. Dabei werden kurz Zweck und Ablauf der Veranstaltung erklärt. Frau Kraus, Mitarbeiterin der Planersocietät, stellt sich und ihre KollegInnen kurz vor und erläutert die Routenführung für die heutige Begehung. *Anmerkung: Aufgrund der Zeit wurden einige Stationen zusammengefasst und die Route im Süden verkürzt fortgeführt.*



### Station 1: Busbahnhof Beckum

Der Treffpunkt ist zugleich die erste Station der Begehung. Frau Kraus spricht das vorhandene taktile Leitsystem am Busbahnhof an und hebt dessen Relevanz für Sehbehinderte hervor. Um ein besseres Verständnis davon zu bekommen, führt Frau Wolf, ebenfalls Mitarbeiterin der Planersocietät, einen Langstock vor und erklärt die einzelnen Reliefsteine des taktilen Systems. Es wird von

Teilnehmenden angemerkt, dass der Bereich mit Nullabsenkung der Doppelquerung in Richtung der Bussteige relativ schmal gedacht wurde. Diese Vermutung bestätigt sich nach dem Nachmessen (0,85 m).

Anschließend stellt Frau Kraus mithilfe eines Plakates den Raumbedarf der unterschiedlichen Akteure dar. Von einem interessierten Bürger wird die Frage gestellt, warum die Doppelquerung für Sehbehinderte eine erhöhte Bordkante hat und nicht abgeschrägt ist wie für Mobilitätseingeschränkte. Frau Wolf erklärt daraufhin, dass sich der Übergang von der Straße zum Gehweg so taktil erspüren lässt.

Frau Kraus thematisiert die Querung der Nordstraße vom Busbahnhof. Dazu fragt sie in die Runde, wie die Teilnehmenden diese überqueren würden. Neben der Mittelinsel wird ebenfalls die Ampel genannt, beide nicht in direkter Nähe. Es wird deutlich, dass der direkte Weg über die vielbefahrene Hauptstraße bisher keine Querungsmöglichkeiten besitzt und durch wildes Querungsverhalten eine potenzielle Gefährdungssituation darstellt. Von der Bürgerschaft wird ebenfalls angemerkt, dass das taktile Leitsystem kurz hinter dem Busbahnhof, an der B475, endet. Frau Kraus erläutert daraufhin die Bedeutung der Weiterführung des Leitsystems als Netz.



Die Stadtverwaltung erklärt ihre bisherigen Anstrengungen für die Gestaltung des Knotenpunktes Oelder Straße/ Hans-Böckler-Straße/ Nordstraße. Sie fügt an, dass ein Kreisverkehr angedacht ist, für die Planung aufgrund des komplizierten Knotenpunktes mit der Bahnanlage keine übliche Lösung zu finden sei. Durch aufwendige Abstimmungsprozesse verzögern sich daher die Planungen. Frau Wolf erläutert dazu noch einmal die Ebenen der Planung und geht auf temporäre, kurzfristige Lösungen ein, wie beispielsweise ein taktiles Leitsystem. Die Verwaltung hebt hervor, dass es sich bei dem Knotenpunkt nicht um einen Unfallschwerpunkt handelt.

Im weiteren Verlauf wird der Langstock an die Teilnehmenden weitergereicht, um mit verschlossenen Augen die Orientierung zu testen. Ein Bürger führt mit dem Langstock über die Gleise und testet dabei die Orientierung bei fehlendem taktilem System. Diese sei nur sehr schwer möglich, stellt sich heraus. Frau Kraus zeigt anschließend anhand eines Plakates, wie sich eine Gleisquerung barrierefrei gestalten lässt.



Auf dem Weg zur zweiten Station bittet Frau Kraus die Teilnehmenden, auf die Gehwegbreiten und das Sicherheitsgefühl zu achten. Auf Höhe des Pizza Döner Treffs (Nordstraße 55) merkt die Bürgerschaft an, dass der Aufsteller am Imbiss für Sehbehinderte nicht abgesichert sei. Ebenso nicht der Hausstein, der wenige Meter dahinter folgt. Die Mittelinsel sei zudem nicht taktilem ausgestattet. Während der verkehrlichen Stoßzeiten sei es kaum möglich, die Straße in diesem Bereich trotz Querungshilfe zu queren, fügt ein Bürger an.

### Station 2: Marienplatz

Am Marienplatz wird angemerkt, dass die vor der Poststraße liegende Pflasterung und deren Nutzung uneindeutig sei. Es wird nicht klar, ob es sich dabei um einen Teil des Radweges oder einen Parkplatz für den ruhenden Verkehr handle.

Eine Bürgerin testet mit einem mitgebrachten Rollator den Abgang zum Marienplatz, der sich neben den Treppenstufen befindet und aus einer wassergebundenen Fläche besteht. Es wird dabei deutlich, dass die Oberfläche vor allem bei schlechtem Wetter ungeeignet für Mobilitätseingeschränkte und das Gefälle zu groß und damit sehr steil ist. Frau Kraus empfiehlt eine Rampe, die weniger steil ist. Aus den Reihen der Teilnehmenden wird zudem eine Wendelrampe als mögliche Lösung angeführt. Frau Kraus merkt darüber hinaus das Gelände an der Treppe an. Für eine verbesserte Barrierefreiheit sollte die Treppe mit einem Doppelgeländer auf beiden Seiten ausgestattet und über die erste und letzte Stufe hinausgeführt werden. Eine Markierung, taktil oder als farblicher Kontrast, sei ebenfalls zu empfehlen. Einige Bürger bemängeln des Weiteren die Beleuchtung in diesem Raum, der sich im Dunkeln schnell in einem „Angstraum“ verwandeln würde.



Frau Kraus spricht die Aufenthaltsqualität am Marienplatz an. Sie hebt für die Sitzgelegenheiten eine barrierefreie Gestaltung hervor, so dass sich diese auch für Menschen mit Rollstuhl oder Rollator eignen. Veranschaulicht wird dies mit einem Bild. Des Weiteren legt sie nahe, die Bänke auf das Pflaster hervorzuziehen, um die Zugänglichkeit zu erhöhen. Von Seiten der Bürger wird angeführt, dass der Marienplatz derzeit vor allem als Durchgang und „Hundekotwiese“ fungiert, und die Aufenthaltsqualität sehr eingeschränkt sei. Der vorhandene Spielplatz besitze zudem zu wenige Spielgeräte. Für den Marienplatz wird sich ein Begegnungsort für Alle gewünscht.



### Station 3: Kreuzung Nordstraße/Sternstraße

Von der Bürgerschaft wird angemerkt, dass die Querung vom Marienplatz zur KiTa umständlich sei und Zeit koste. Fahrradfahrer aus Richtung Innenstadt kommend, wüssten zudem nicht, wo sie sich einordnen sollen, was auch zu Konflikten mit dem Fußverkehr führe. Der Bürgersteig an der Ecke Neubeckumer Straße/ Sternstraße sei außerdem sehr schmal (1,15 m) und durch einen Laternenmast verengt. Der Hol- und Bringverkehr vor der KiTa wird thematisiert und dass die Eltern teilweise nicht wüssten, wo sie halten können.

Frau Wolf führt an, dass die Büsche an der Kreuzung zu hoch seien (1,05 m) und vor allem für kleine Kinder durch den linksabbiegenden Kfz-Verkehr zu einem Gefahrenpunkt werden. In Kreuzungsbereichen sollte der Grünschnitt so gestaltet sein, dass Sichtbeziehungen nur durch max. 50cm hohe Objekte eingeschränkt werden. Die Teilnehmenden bemängeln ebenfalls das Fehlen von Ampeltastern, Akustik, Doppelquerung und taktilem Leitsystem.



Die Stadtverwaltung erklärt, dass der südliche Teil der Nordstraße aufgrund der Verkehrsbelastung von einem verkehrsberuhigten Bereich zu einer Tempo 30-Zone umgewidmet werden musste.



#### Station 4: Fußgängerzone

Frau Wolf fragt die Teilnehmenden nach ihrer Einschätzung zur Fußgängerzone. Es wird dazu angemerkt, dass eine barrierefreie und mit Rückenlehnen ausgestattete Bestuhlung fehlt. Zudem gebe es Nutzungskonflikte mit Radfahrenden, die trotz Verbots durch die Fußgängerzone fahren würden. Eine Kontrolle durch die Polizei sei personell kaum möglich.

Darüber hinaus sei kein taktiles Leitsystem vorhanden. Frau Wolf veranschaulicht, wie eine mögliche Zonierung aussehen könnte und der Seitenbereich gestaltet werden kann. Derzeit sei die Kante für Sehbehinderte nicht an allen Stellen freigehalten und durch Außenaufgaben oder Bestuhlung nicht durchgängig begehbar. Die Stadtverwaltung betont, dass es an dieser Stelle zu Konflikten mit dem Einzelhandel komme, da dieser an Attraktivität einbüße. Durch ein taktiles Leitsystem in der Mitte der Fläche sei dies lösbar. Bemängelt wird ebenfalls, dass das Gefälle in der Fußgängerzone für Mobilitätseingeschränkte keine Fläche zum Ausruhen lasse.

Frau Kraus stellt die Frage nach Spielmöglichkeiten in die Runde. Diese seien nach Meinung der Bürger kaum vorhanden. Dazu stellt die Mitarbeiterin der Planersocietät einige beispielhafte Spielgeräte vor.



#### Station 5: Oststraße

In diesem Bereich wird nach Meinung vieler BürgerInnen die Geschwindigkeitsbegrenzung im verkehrsberuhigten Bereich selten eingehalten. Die Vertreterin der Polizei merkt dazu an, dass die Geschwindigkeiten in der Regel nur bei Kontrollen in Uniform eingehalten werden.

Die Parksituation und der Parkdruck vor allem zu Zeiten des Markts wird angesprochen. Der Parksuchverkehr sei dann besonders groß. Frau Wolf empfiehlt, die Gestaltung des Marktplatzes in die Straße reinzuholen, um die Verknüpfung der Oststraße mit dem Marktplatz zu verdeutlichen.

Ergänzend könnten mehr Parkplätze zu Fahrradabstellanlagen oder Sitzgelegenheiten umgestaltet werden.

An der Kreuzung Oststraße/ Clemens-August-Straße wird von Bürgern angemerkt, dass der Straßenraum sowie die Verkehrsregelung schwer zu erfassen ist. Es gibt eine Diskussion über die Vorrangregelung. Teilnehmende berichten, dass durch abbiegende Fahrzeuge (Clemens-August-Straße – Oststraße) die Gehbereiche geschnitten werden. Frau Wolf verdeutlicht, dass die Sichtbeziehungen aufgrund der Bestandsbebauung und der Kurve komplex sind und die Straße erst auf halbem Weg komplett einsehbar sei.

Auf dem Weg zum Parkplatz an der Elisabethstraße werden Sehbrillen an die Teilnehmenden ausgeteilt. Mit ihnen soll den Teilnehmenden eine eingeschränkte Sicht simuliert werden und die Unsicherheiten und Gefahren, die im Straßenverkehr auf Sehbeeinträchtigte lauern können. Der schmale Gehweg an einigen Stellen wird angemerkt, der Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen nur das Ausweichen auf die Straße möglich macht.

Zudem befindet sich ein Regeneinlauf mit einem groben Gitter vor einem Bürgersteig, so dass der Rollator mit seinen Rädern steckenbleibt. Bevorzugt sollten Regeneinläufe nicht in Querungsbereichen angebracht werden, ist dies nicht möglich, ist eine gute Berollbarkeit zu beachten. Die Poller am Straßenrand verfügen über keine Reflektoren.

Frau Wolf hebt das taktile Stadtmodell hervor und erklärt anhand dessen, worauf der Fokus bei der Gestaltung für Sehbehinderte liegen sollte.



#### Station 6: Parkplatz Elisabethstraße

Frau Kraus betont an dieser Station den stark frequentierten Bereich, der sich aus der Zufahrt zum Krankenhaus und dem Parkplatz für Besucher der Innenstadt ergibt. Er wirkt auf die Teilnehmenden eher unattraktiv. Die Furten sollten zudem stärker markiert werden.

Die Frage nach einem vorhandenen Wegeleitsystem vom Parkplatz zur Innenstadt wird verneint. Frau Kraus stellt daher Varianten zur Gestaltung von Wegeleitsystemen anhand von Bildern dar. Dies würde Anreize zum gesammelten Parken schaffen und den Parksuchverkehr aus der Innenstadt stärker herauszuhalten.

Aus Reihen der Bürger wird ebenfalls eine fehlende barrierefreie Gestaltung besonders des angrenzenden Kreuzungsbereichs bemängelt, die vor allem auch durch die Nähe zum Krankenhaus erforderlich sei. Es wird die Einrichtung von Fußgängerüberwegen angeregt. Zudem sei die Querung der Elisabethstraße/Paterweg schwierig, da keine sichere Querung vorhanden ist. Die Folge sei, dass vor allem von Schulkindern häufig vor der LSA gequert wird.

### Station 7: Werse-Weg

Die Wegebeziehung wird von den BürgerInnen vor allem mit dem Rad genutzt, eher selten zu Fuß. Teilnehmende führen an, dass die Querung über die Elisabethstraße vor allem für Radfahrende schwierig ist. Die Beleuchtung sei darüber hinaus nicht ausreichend aufgrund des üppigen Grünbewuchses. Hierzu merkt die Stadtverwaltung an, dass sie sich um das Zurückschneiden kümmern werde. In der Dunkelheit würde sich der Weg zudem in einen „Angstraum“ verwandeln, da sich vor allem Jugendliche in dieser Zeit dort aufhielten. Durch die eigenständige Lage des Fußwegs sei die soziale Sicherheit eingeschränkt. Frau Kraus empfiehlt Stadtmobiliar und Mehrgenerationenbänke für die Belebung und Aufwertung des Bereichs besonders tagsüber, sowie den Rückschnitt der Hecken zur Wohnbebauung und zum Parkplatz zur Erhöhung der sozialen Sicherheit.

### Station 8: Südstraße / Westwall

Am Knotenpunkt Südstraße/ Westwall wird von BürgerInnen angemerkt, dass die Querung über den Westwall/ Dalmerweg kaum sicher zu bewältigen ist. Frau Wolf erläutert, dass die Sichtbeziehungen an dieser Stelle schwierig sind. Die Stadtverwaltung Beckum erklärt, dass sie die Planung für eine Mittelinsel in Auftrag gegeben hatten, diese aufgrund der geringen Straßenraumbreite jedoch nur abweichend realisierbar sei. Aus der Bürgerschaft werden für den Kreuzungsbereich Zebrastreifen gefordert.

Frau Wolf weist in diesem Zusammenhang auf die Anforderungen und Einsatzbereiche für Zebrastreifen hin. Sie betont, dass es ein gutes Instrument sicherer Querungen darstellt, der erste Fußgängerüberweg (*Anm.: bisher gibt es keine Zebrastreifen im Beckumer Stadtgebiet*) aber gut ausgewählt sein müsse. Darüber hinaus stellt sie noch vorgezogene Seitenräume, sogenannte Gehwegnasen, vor.

Aus der Bürgerschaft kommt der Hinweis, dass es teilweise zu Konflikten/ gefährlichen Situationen zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden kommt. Einige Radfahrende würden mit erhöhter Geschwindigkeit aus dem Südwall in den Kreuzungsbereich fahren und dabei sowohl andere Radfahrende aus dem Dalmerweg, als auch zu Fuß Gehende gefährden. An dieser Stelle entsteht eine Diskussion, ob Radfahrende aus dem Südwall ihr Rad schieben müssen, da der Radweg vor der Häuserzufahrt endet. Die Zufahrt darf allerdings mit dem Rad befahren werden. Möglichkeiten diesen Konfliktpunkt zu entschärfen sind unter anderem eine Umlaufsperre, Beschilderung oder die Installation eines Spiegels. Die Umlaufsperre sollte auch mit einem Lastenrad/ Anhänger gut zu umfahren sein, aber dennoch die Geschwindigkeit am Ende des Radweges reduzieren. Auch Schilder, die auf die Begegnung mit Radfahrenden und zu Fuß Gehenden aus dem Dalmerweg

hinweisen oder ein Spiegel, der es ermöglicht um die Ecke zu sehen, könnten die vorhandenen Konflikte entschärfen.

### Station 9: Weststraße

Frau Kraus spricht den Kreuzungsbereich an. Der Knotenpunkt zeichne sich durch eine hohe Frequentierung von zu Fuß Gehenden aus. Frau Wolf zeigt einen Ampeltaster mit den dazugehörigen Varianten an Pfeilen für Sehbehinderte und erklärt die Reliefsymbole. Sie hebt die Bedeutung dieser Hilfsmittel für die Verkehrssicherheit hervor. An der betrachteten Kreuzung sind nicht alle Furchen mit Tastern ausgestattet.



### Verabschiedung und Ausblick

Frau Kraus bedankt sich für die Teilnahme und die aktive Beteiligung. Sie kündigt die 2. Begehung in Neubeckum am 10.10.2019 an und lädt dazu herzlich ein. Herr Liekenbröcker schließt sich dem an und beendet mit Dank für die Teilnahme die Begehung.

## 6.3 Protokoll der 2. Begehung in Neubeckum am 10.10.2019

Ort: Neubeckum

Datum: 10.10.2019

Uhrzeit: 17:00-19.15 Uhr

Anwesende: 25 Personen

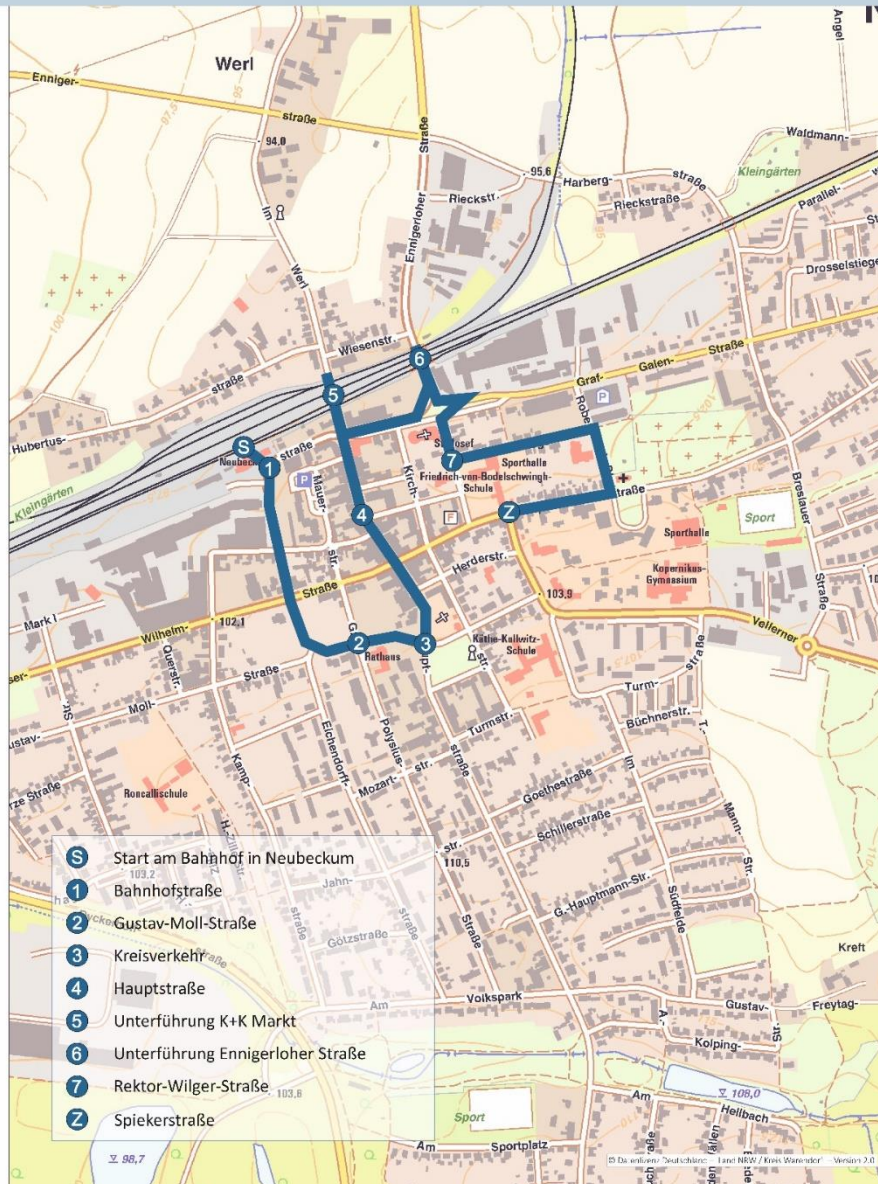
Protokoll: Niklas Rischbieter, Julia Kraus (Planersocietät)

### 2. Begehung Neubeckum

Die zweite Begehung des Fußverkehrs-Check NRW 2019 in Neubeckum findet am 10. Oktober 2019 statt. Die Gruppe trifft sich um 17:00 Uhr am Bahnhof Neubeckum. Bei angenehmen Temperaturen finden sich hier neben den MitarbeiterInnen der Planersocietät, des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Stadtverwaltung, eine Mitarbeiterin der Presse, Interessensvertreter und interessierte BürgerInnen zusammen, so dass insgesamt rund 25 Personen anwesend sind. *Anmerkung: Es kam zu Abweichungen bei den Stationen.*

### Fußverkehrs-Checks NRW 2019: Beckum

Route 2, Neubeckum, ca. 2,3 km



### Ablauf der Veranstaltung

Herr Liekenbröcker, Fachbereichsleiter Recht, Sicherheit und Ordnung der Stadt Beckum, und Frau Weltring, Mitarbeiterin des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, begrüßen die anwesenden Personen. Frau Kraus, Mitarbeiterin von der Planersocietät, stellt sich und ihren Kollegen Herr Rischbieter kurz vor und erläutert die Routenführung für die heutige Begehung.

### Station 1: Bahnhof Neubeckum

Frau Kraus erläutert, dass sich durch das geschlossene, nicht mehr genutzte Bahnhofsgebäude neue Wegeverbindungen ergeben haben. Die vorhandene Querungshilfe werde dementsprechend nicht mehr so stark genutzt. An der neuen Wegeverbindung fehle eine entsprechende Querungshilfe. Das Queren der Straße sei aufgrund der Kurve mit eingeschränkter Sicht gefährlich. Frau Kraus schlägt eine Verlängerung der Querungshilfe vor. Durch die Verengung der Fahrbahn ergebe sich eine kleinere Schleppkurve und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge würde reduziert werden. Aus der Bürgerschaft wird angemerkt, dass angedacht ist, den Busbahnhof eventuell zu verlegen. Frau Weltring betont daraufhin, dass es sich bei der Querungshilfe um eine temporäre Maßnahme handele, die übergangsweise einführbar sei.

Frau Kraus spricht die bisherige Platzgestaltung an. Sie schlägt vor, den Bahnhofsvorplatz durch die Installation von Spielmöglichkeiten zu beleben und damit attraktiver zu gestalten. Vor allem für auf den Bus oder Zug wartende Kinder biete sich das an.



### Station 2: Gustav-Moll-Straße/ Eichendorffstraße

Ein Bürger, der den Weg mithilfe des von Frau Weltring mitgebrachten Rollators testet, meldet auf die Frage von Frau Kraus nach seinem Empfinden zurück, dass der Gehweg häufig zugeparkt ist, so dass an einigen Stellen auf dem Radweg gelaufen werden musste. Es fehle ebenfalls eine einheitliche Gestaltung für das Pflaster, welches auf dem Weg von der ersten zur zweiten Station mehrmals seine Farbe wechsle. Die Grünphase für zu Fuß Gehende sei zudem verhältnismäßig kurz gewesen.

Frau Kraus erläutert anhand einer Abbildung den unterschiedlichen Raumbedarf der einzelnen Zielgruppen. Sie empfiehlt darüber hinaus eine taktile Trennung von Geh- und Radweg, die neben dem Sicherheitssystem gleichzeitig als Leitsystem fungiere, und veranschaulicht eine mögliche Gestaltung anhand von Beispielbildern.

Von Seiten der Bürger wird angemerkt, dass die Steelen/ Masten von Laternen oder Verkehrsschildern für Langstocktragende nicht durch Tastfelder gekennzeichnet sind.



### Station 3: Edeka

Es wird angeregt, auf dem Parkplatz des Edeka-Marktes eine Einbahnstraßen-Regelung einzuführen. Über die Gustav-Moll-Straße vom Edeka Markt zum Neubeckumer Rathaus empfiehlt Frau Kraus Gehwegnasen, die die Fahrbahn einengen, die Geschwindigkeit reduzieren und die Sichtbeziehungen verbessern würden. Eine Mittelinsel sei ebenfalls denkbar. Dazu müsse man einige Parkplätze wegnehmen. Die Stadtverwaltung betont, dass eine Mittelinsel an dieser Stelle bereits geprüft wurde, aufgrund der eingeschränkten Sichtbeziehung aber ebenso wenig wie ein Fußgängerüberweg möglich sei. Dazu müsse die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden.

Eine Bürgerin merkt an, dass die Autos auf der Gustav-Moll-Straße teilweise sehr schnell unterwegs sind. Die Querung sei daher schwierig und gefährlich. Vor allem zu Marktzeiten gäbe es aber eine hohe Querungsfrequenz. Frau Kraus stellt die Vorteile von Fußgängerüberwegen vor und erläutert die Gefahr der Scheinwirksamkeit von Zebrastreifen. Aus Reihen der Interessierten wird vorgeschlagen, Gehwegnasen anzulegen und diese barrierefrei auszubauen.



Auch die Gestaltung des Marktplatzes wird unterwegs angesprochen. Hier wünschen sich einige Teilnehmende Sitz- und Spielmöglichkeiten um die Aufenthaltsqualität auch außerhalb der Marktzeiten zu erhöhen.



#### Station 4: Kreisverkehr

Frau Kraus empfiehlt Fußgängerüberwege an den Furten des Kreisverkehrs. Die Führung des Radverkehrs müsse dann eventuell angepasst werden. Sie hebt hervor, dass diese Maßnahme jedoch nicht die Situation am Edeka-Markt entschärfe. Von Teilnehmenden wird zurückgemeldet, dass durch das Nullniveau und den gleichen Belag die Mittelinseln an den Armen des Kreisverkehrs für Blinde nicht ertastbar sind.

Es wird angemerkt, dass an den Haltestellen morgens und nachmittags viele Schülerinnen und Schüler unterwegs sind, da sich in unmittelbarer Nähe eine Schule befindet.

Die Mitarbeiterin der Planersocietät lädt die Teilnehmenden dazu ein Brillen, die verschiedene Sehbeeinträchtigungen simulieren, auszuprobieren.



#### Station 5: Hauptstraße

Frau Kraus bittet um Rückmeldung über die Erfahrung mit den Sehbrillen. Bürger fügen an, dass ihr Sichtfeld eingeschränkt war und z.B. die Ampel auf dem Weg nicht wahrgenommen wurde. Zudem ständen Auslagen und Aufsteller im Weg und seien bei einer Seheinschränkung kaum sichtbar. Frau Kraus betont, dass eine farbliche, kontrastreiche Gestaltung entsprechend wichtig ist.

Einige Bürger merken an, dass die Geschwindigkeit in der Tempo-20-Zone häufig nicht eingehalten wird und Autos oft auf dem Gehweg parken.

Im Gespräch wird deutlich, dass die Ampel eher selten zum Queren genutzt wird. Von der Verwaltung wird angefügt, dass eine Querungshilfe in Tempo 20 Zonen nicht nötig ist.

Frau Kraus spricht die Nebenstraßen wie die Bismarckstraße an. Sie seien teilweise erst spät als solche erkennbar. Ein Bürger stellt dazu die Frage nach der Vorfahrtsregelung und Beschilderung. Die Stadtverwaltung erläutert, dass bei einem abgesenkten Bordstein kein Rechts-vor-Links herrsche.

Auf die Frage nach den Lieferzeiten wird von Seiten der Stadt erklärt, dass es keine festgeschriebenen Lieferzeiten gibt.



Frau Kraus spricht die Aufenthaltsqualität an der Hauptstraße im Bereich der Nahversorgung an. Sie veranschaulicht anhand von Bildern mit Bänken und Spielgelegenheiten, wie sich die Aufenthaltsqualität noch weiter stärken lasse. Die Sitzgelegenheiten müssten auch für Personen, die nichts verzehren möchten, zugänglich sein. Es wird eingewendet, dass Eltern ihre Kinder bei dem vorhandenen Autoverkehr nicht dort spielen lassen würden, da sie zu große Bedenken hätten. Der Wunsch nach einem verkehrsfreien Bereich wird vermehrt geäußert.

Der Behindertenparkplatz sei durch eine Stange begrenzt, so dass das Öffnen des Kofferraums, um bspw. einen Rollstuhl auszuladen, kaum möglich ist.

Aus Reihen der Teilnehmenden wird deutlich, dass es zu wenig Sammelparkplätze mit einer hohen Kapazität gäbe, so dass der Bedarf nicht gedeckt werden könne. Dieser ergebe sich zum einen aus den KundInnen und MitarbeiterInnen der Einkaufsstraße und zum anderen aus den PendlerInnen am Bahnhof.

### Station 6: K+K-Markt

Teilnehmende führen an, dass die Grünphase der Ampel sehr kurz sei. Dies wird durch eine Messung (8 Sekunden) bestätigt. Die Rotphase beträgt hingegen 41 Sekunden. Hier wurden bereits Maßnahmen von der Stadt getroffen die Ampelzeiten zu verlängern – eine Rückmeldung der zuständigen Firma steht noch aus.

Frau Kraus stellt einen Ampeltaster mit Reliefsymbolen vor und betont die Bedeutung für Sehbehinderte in der Verkehrssicherheit.

Es wird angemerkt, dass im Herbst häufig Laub auf dem Gehweg liege, was vor allem an Regentagen die Sicherheit einschränke. Daher wird von Bürgern vorgeschlagen, die derzeitige Zuständigkeit der Bürger durch einen Reinigungsdienst zu ergänzen.



### Station 7: Unterführung K+K-Markt

An der Treppe der Unterführung stellen Teilnehmende fest, dass sich die Führungsschiene zu nah am Geländer befindet. Für Kinderwagen sei die Querung der Unterführung nicht möglich, da keine Rampe vorhanden sei. Frau Kraus stellt dazu Bilder mit Doppelschienen vor, die die Unterführung belebter und dadurch womöglich sicherer machen würden. Sie empfiehlt darüber hinaus, ein Doppelgeländer anzubringen und die Markierungen an den Treppenabsätzen zu erneuern.



Aus der Bürgerschaft wird angemerkt, dass die vorhandenen Graffiti-Schmierereien die Unterführung zu einem „Angstraum“ werden lassen. Die Stadtverwaltung fügt hinzu, dass die Wände nach einer Reinigung sehr schnell wieder beschmiert sind. Auf die Frage nach einer Videoüberwachung wird entgegnet, dass die Zuständigkeit bei der Deutschen Bahn liegt. Eine Bürgerin schlägt vor, die Unterführung im Rahmen eines Projektes/ Wettbewerbes für Jugendliche zu gestalten.

Es wird außerdem vorgeschlagen, an der Ecke der Unterführung einen Spiegel zu installieren, um die Sichtbeziehungen zu verbessern und die Sicherheit zu erhöhen. Von Bürgern wird betont, dass es sich bei der Wegebeziehung um einen Schulweg handele, der sicher zu gestalten sei. Die

Lampen sollten ebenfalls durch hellere ausgetauscht und Bewegungsmelder installiert werden, schlagen Teilnehmende vor.

Für die „tote“, bewachsene Fläche wird vorgeschlagen, diese für Radabstellanlagen vorzusehen und mit einer Überdachung und Beleuchtung auszustatten, da hier bereits Fahrräder abgestellt werden.

### Station 8: Unterführung Ennigerloher Straße

Aus Reihen der Teilnehmenden wird angeführt, dass die Steigung entlang des K+K-Marktes verhältnismäßig stark ist und keine Ruheflächen bietet. Zudem sei der Gehweg schmal, so dass Begegnungsverkehr nur schwer möglich sei.

Für die Unterführung wird sich ein Leuchtstreifen bzw. ein hellerer, freundlicherer Anstrich der Wände gewünscht. Frau Kraus schlägt vor, ein Kunstprojekt z.B. mit den örtlichen Schulen zu organisieren, bei dem die Unterführung freundlicher gestaltet wird.

Aufgrund der Dämmerung wird deutlich, dass die Beleuchtung zu spät angeht, da es in der Unterführung bereits früher dunkel sei.

Aus Gesprächen mit der Stadtverwaltung wird deutlich, dass sich die Unterführung im Besitz der Deutschen Bahn befindet.

Frau Kraus hebt den Radfahrstreifen positiv hervor, der für mehr Abstand zwischen Auto- und Fußverkehr Sorge und zu einem höheren Sicherheitsgefühl beitrage. Bei der Messung des Radfahrstreifens stellt sich heraus, dass er die Vorgaben mit 1,40 m unterschreitet. Nach Aussage der Verwaltung sei in diesem Bereich eine Ausnahmeregelung möglich gewesen.



An der Graf-Galen-Straße auf dem Weg zur nächsten Station wird von Bürgern angeführt, dass die Sicht auf den Radverkehr durch den ruhenden Verkehr sehr stark eingeschränkt ist. Es wird vorgeschlagen, den Parkstreifen von der linken auf die rechte Seite zu verlegen. Im übrigen Teil der Straße befindet sich dieser bereits auf der rechten Seite.



An der Friedrich-Hegel-Straße empfiehlt Frau Kraus, das Sackgassen-Schild um den Hinweis zu ergänzen, dass diese für den Fuß- und Radverkehr offen ist.

Zu einem Gullideckel an einer Querung wird angemerkt, dass dieser über eine große Lochung verfüge und damit nicht barrierefrei ist. Es bestehe die Gefahr, mit einem Rollator-Rad stecken zu bleiben.

Die Einbahnstraßenregelung werde zudem nicht immer eingehalten.



### Station 9: Friedrich-von-Bodelschwingh-Schule

Frau Kraus macht Vorschläge zur Gestaltung des Hol- und Bringverkehrs und wie sich dieser reduzieren lasse. Die Einrichtung von Elternhaltestellen oder sogenannter „Walking-Busse“ werden genannt und ihre Vorteile sowie Bedeutung für die Mobilitätsbildung der Kinder offengelegt. Aus Reihen der Bürger wird die Idee eingebracht, die Parkplätze am Pfarramt und der Einkaufsstraße morgens für die Einrichtung solcher Elternhaltestellen zu nutzen. Hier wurde noch angebracht, dass die Abfallentsorgung gleichzeitig mit dem Bring-Verkehr zur Schule erfolgt und somit zu wei-



teren Einschränkungen führt.

### Station 10: Vellerner Straße

Teilnehmende führen an, dass der Gehweg am Friedhof sehr schmal ist. So würde häufig schon vorher gequert werden. Die Sichtbeziehung sei zudem problematisch. In der Tempo-30-Zone werde regelmäßig deutlich zu schnell gefahren. Daher sei es sehr wichtig, den Schulbereich sicher zu gestalten, dazu gehört auch eine ausreichende Beleuchtung.



### **Verabschiedung und Ausblick**

Frau Kraus bedankt sich für die rege Teilnahme und die aktive Beteiligung. Sie kündigt den Abschluss-Workshop in Beckum am 07.11.2019 um 18:30 Uhr an und lädt dazu herzlich ein. Die Mitarbeiterin des Planungsbüros erläutert, dass bis dahin Maßnahmen entwickelt werden, welche auf dem Abschluss-Workshop vorgestellt und gemeinsam mit der Bürgerschaft diskutiert werden. Herr Liekenbröcker schließt sich dem Dank an und beendet die Begehung.

## 6.4 Protokoll der Abschlussveranstaltung am 07.11.2019

Ort:	Beckum
Datum:	07.11.2019
Uhrzeit:	18:30-20:30 Uhr
Anwesende:	ca. 25 Personen
Protokoll:	Inga Wolf, Julia Kraus (Planersocietät)

### Abschlussworkshop Beckum

Der Abschlussworkshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2019 in Beckum findet am 07.11.2019 um 18.30 Uhr in der Aula der Gesamtschule Ennigerloh-Neubeckum statt. Die Gruppe setzt sich aus ca. 25 Personen zusammen, darunter Interessierte aus der Bevölkerung, Mitglieder des Gemeinderats und der Stadtverwaltung, der Presse sowie MitarbeiterInnen des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ und der Planersocietät.

### Begrüßung durch Frau Urch-Sengen (Fachbereichsleiterin Stadt Beckum)

Frau Urch-Sengen begrüßt die anwesenden Personen. Rückblickend auf den Verlauf der Fußverkehrs-Checks lobt Sie den Verlauf des Projekts und dankt der Verwaltung und Politik sowie allen weiteren Teilnehmenden für Ihre Mit- und Zusammenarbeit. Aus Ihrer Sicht ist bereits ein Sensibilisierungsprozess für die Belange des Fußverkehrs eingetreten. Sie sei erstaunt, welche Hemmnisse es noch in Beckum abzubauen gilt. Es gelte nun die Ideen umzusetzen, wobei sie auf positive Resonanz der Politik und Engagement der Verwaltung hofft.

### Einführung von Frau Weltring (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Im Anschluss daran blickt Frau Weltring auf den Fußverkehrs-Check in Beckum. Die Stadt Beckum schließt mit dem Abschlussworkshop als erste Kommune in NRW ab. Frau Weltring lobt das hohe und zeitnahe Engagement der Verwaltung. Sie hebt hervor, dass besonders bei den Begehungen, die bei deutlich unterschiedlicher Witterung stattfanden, viel diskutiert wurde.

### Vortrag von Frau Kraus (Planersocietät)

Frau Kraus knüpft an den Vortrag an und gibt durch Fotos einen inhaltlichen Rückblick auf die Begehungen. Anschließend stellt Sie die wesentlichen Handlungsfelder und Maßnahmen für Beckum vor. Im Mittelpunkt stehen die Handlungsfelder Querungen, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität. Einige konkrete Maßnahmen werden anhand von Fotomontagen verdeutlicht.

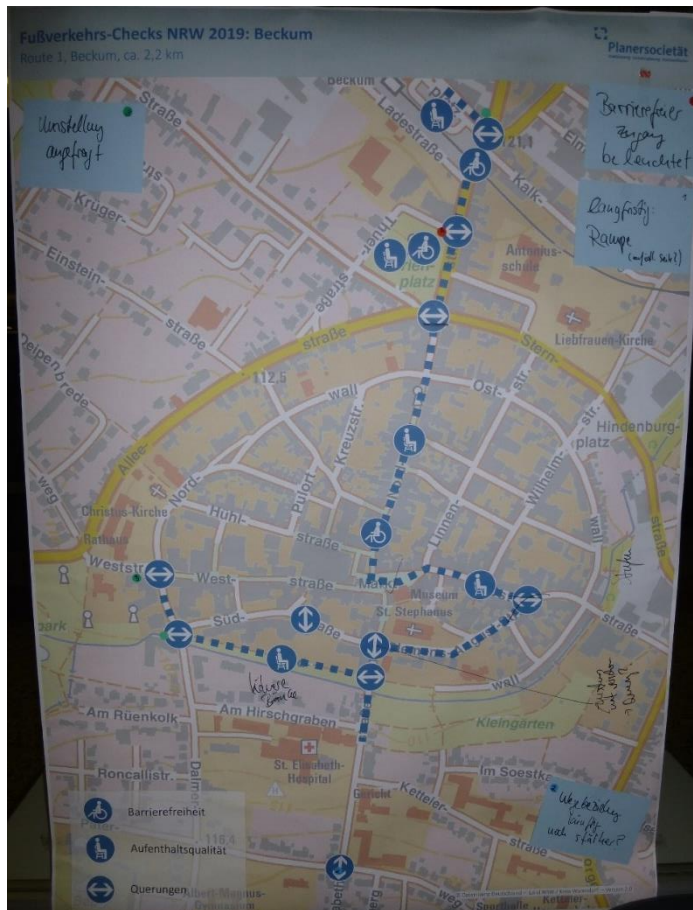


## Diskussion

Anhand von zwei Karten mit den Begehungsrouten in Beckum und Neubeckum, werden die Maßnahmvorschläge diskutiert. Besonders folgende Anregungen werden hervorgebracht:

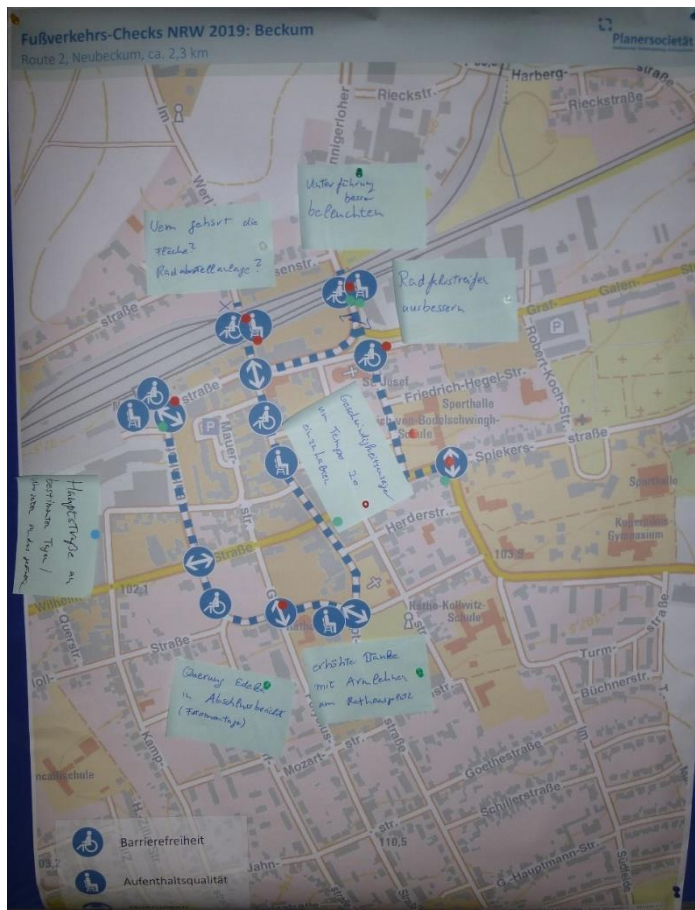
### Beckum

- Kurzfristig könnte am Marienplatz durch die vorgeschlagenen Maßnahmen eine Verbesserung erwirkt werden. Langfristig ist die Einrichtung, bspw. auf östlicher Seite, einer Rampe zu prüfen, da die Umwege insbesondere im Herbst und Winter als zu umständlich bewertet werden.
- Eine Furt über den Nordweg an der Kreuzung Sternstraße in Höhe des KiGa ist wünschenswert. Die Verwaltung berichtet, dass durch die Beteiligung dritter (Straßen.NRW) selbst die Einrichtung der Signalisierung für den Radverkehr abgelehnt wurde. Es sollen daher Alternativen geprüft werden, die die Leistungsfähigkeit des Knotens beibehalten oder erhöhen (ovaler Kreisverkehr wurde bereits einmal geprüft). Zusätzlich wird weiter der Wunsch nach einer Verkehrsberuhigung des Abschnitts geäußert.
- Bei der Einrichtung von Sitzgelegenheiten, insbesondere ohne Lehnen, sollte für Ältere auf eine hohe Sitzposition geachtet werden.
- Die Verbesserung der Querung Clemens-August-Straße/Elisabethstraße wird betont. Dabei sei auf die Verkehrsbelastung in dem Bereich zu achten.
- Als Achse mit zunehmendem Fußverkehr wird die Elisabethstraße bewertet. Dadurch und wegen des Schülerverkehrs ist an der Kreuzung Paterweg eine sichere Querung von hoher Dringlichkeit.
- Die Verwaltung berichtet, dass für die Querung Weststraße/Nordwall bereits eine Überprüfung an das zuständige Unternehmen vergeben wurde.
- Als prioritär wird die Verbesserung der Querung Busbahnhof (B475/Oelder Str./Hand-Böckler-Str./Kalkstr.) sowie die Querung Nordwall/Südstraße/Werseradweg eingestuft.



### Neubeckum

- Für die beiden Unterführungen wird eine bessere Beleuchtung ggf. auch eine Illumination gewünscht. Hier könnte auch über eine Gestaltung mit Farben nachgedacht werden.
- Die Verlängerung der Mittelinsel am Bahnhof wird als wichtige Maßnahme gesehen und soll zeitnah umgesetzt werden.
- Bei der Aufwertung von Plätzen z.B. Rathausplatz, Bahnhofsvorplatz, Hauptstraße, soll auf barrierefreie Bänke und Spielgeräte geachtet werden.
- Die Kreuzung an der Spiekersstraße soll als Schulweg prioritär behandelt werden.
- Für die Hauptstraße wird nach einer Möglichkeit gesucht, die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h für Kfz-Fahrende einzuhalten. Vorgeschlagen wird eine Geschwindigkeitsanzeige.
- Die Querung zum EDEKA wird weiterhin als gefährlich beschrieben. Hier muss laut Teilnehmenden bald eine Verbesserung geschehen. Die Verwaltung fügt an, dass sowohl ein Fußgängerüberweg als auch eine Querungshilfe bereits geprüft wurden und nicht möglich sind.



### Allgemeines

- Temporäre Maßnahmen bzw. Ideenprüfungen sollten vermehrt angestrebt werden. Als Beispiel dafür wird die Sperrung für den Durchfahrtsverkehr auf der Hauptstraße in Neu-Beckum vorgeschlagen.
- Für konkrete Maßnahmen sollen Kostengrößen dargestellt werden.

### Ausblick und Verabschiedung

Herr Liekenbröcker stellt kurz dar, wie der Fußverkehrs-Check einerseits umgesetzt und andererseits im Verwaltungshandeln verankert werden soll. Er weist darauf hin, dass nun kurzfristige, durch den aktuellen Haushalt abzudeckende Maßnahmen, schnell umgesetzt werden sollen. Dazu zählt er beispielhaft die Umsetzung des Spiegels und Verbesserung der Stufen für die Unterführung am K+K Markt auf. Des Weiteren sei die Verbindung mit bereits angestoßenen Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans sinnvoll. Besonders Maßnahmen, die die Beteiligung Dritter benötigen, werden nicht kurzfristig umzusetzen sein. Er beabsichtigt die Ergebnisse mit der Politik zu diskutieren und die Ergebnisse öffentlich zu machen.

Frau Weltring blickt auf die gemeinsame Zusammenarbeit zwischen Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Stadt Beckum. Sie betont, dass Sie auch nach Abschluss der Fußverkehrs-Checks ein

steter Ansprechpartner der Stadt bleiben und auch in Themen über den Fußverkehr hinaus die Zusammenarbeit gestärkt werden kann.

Frau Weltring und Frau Kraus bedanken sich für die rege Teilnahme und beenden den Abschlussworkshop mit der Verabschiedung.

## 7 Quellenverzeichnis

**bast – Bundesanstalt für Straßenwesen (2012):** Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. Bergisch Gladbach, 2012.

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

**FGSV-Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006):** Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren. Köln. 2006

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

**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

**Hygro care:** Mehr Freiheit und Bequemlichkeit für barrierefreie Treffpunkte, unter: <https://www.hygrocare.com/infos/mehr-freiheit-und-bequemlichkeit-fuer-barrierefreie-treffpunkte/> (abgerufen am 30.01.2020)

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

**Lebendige Stadt (2014):** Die künstlerische Illumination von Bahnunterführungen. Öffentliche Räume aufwerten, Sicherheitsempfinden erhöhen, Energieverbrauch senken, Kosten reduzieren. Hamburg. 2014.

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

**Openroute service:** Isochronen, unter: <https://maps.openrouteservice.org/reach?n1=49.409445&n2=8.692953&n3=13&b=0&i=0&j1=30&j2=15&k1=en-US&k2=km> (abgerufen am 30.01.2020)

**Planersocietät (2015):** Mobilitätserhebung Kreis Warendorf. Dortmund. 2015.

**Railbeton Haas KG (2018):** Barrierefreies Bauen mit Railbeton. Planungsmappe, unter: [https://www.railbeton.de/csdata/download/1/de/planungsmappe\\_barrierefreies\\_bauen\\_4\\_auflage\\_622.pdf](https://www.railbeton.de/csdata/download/1/de/planungsmappe_barrierefreies_bauen_4_auflage_622.pdf) (abgerufen am 06.02.2020)

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

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