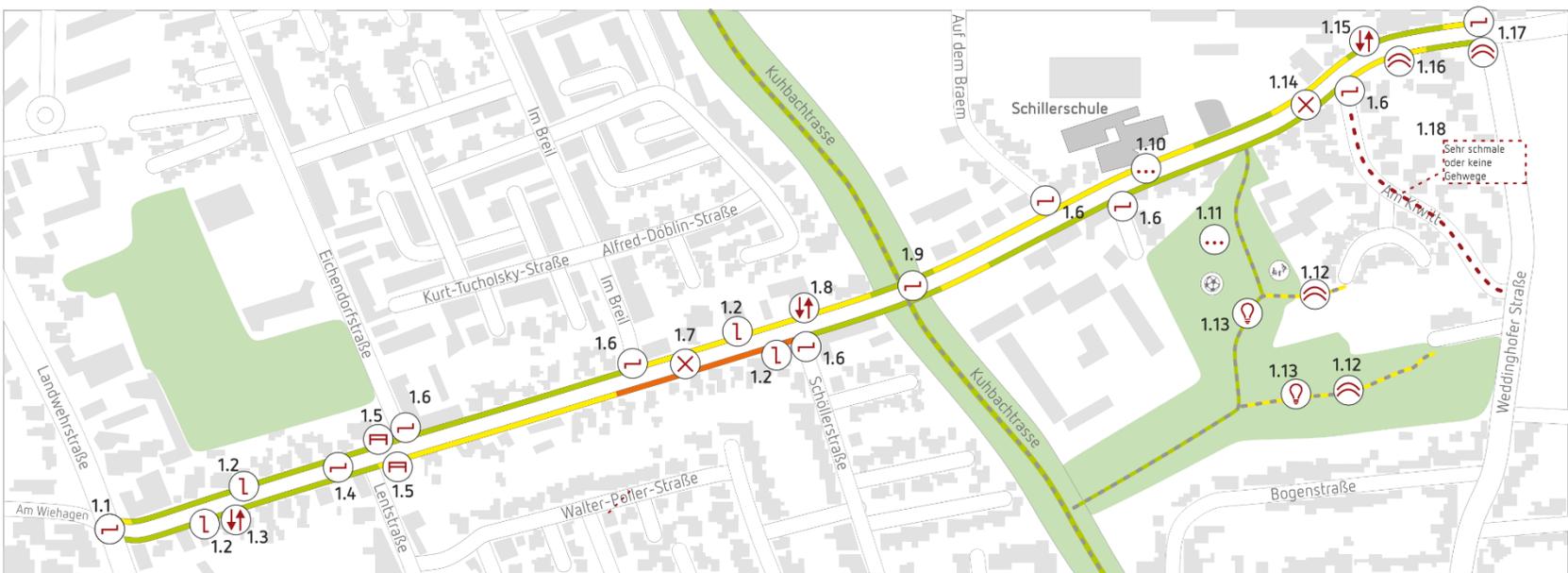


Fußverkehr Karte Bestandsaufnahme und Mängelanalyse

Radverkehrskonzept und Optimierung der innerörtlichen Alltagsrouten der Stadt Bergkamen

Fußgängerinfrastruktur - Bambergstraße

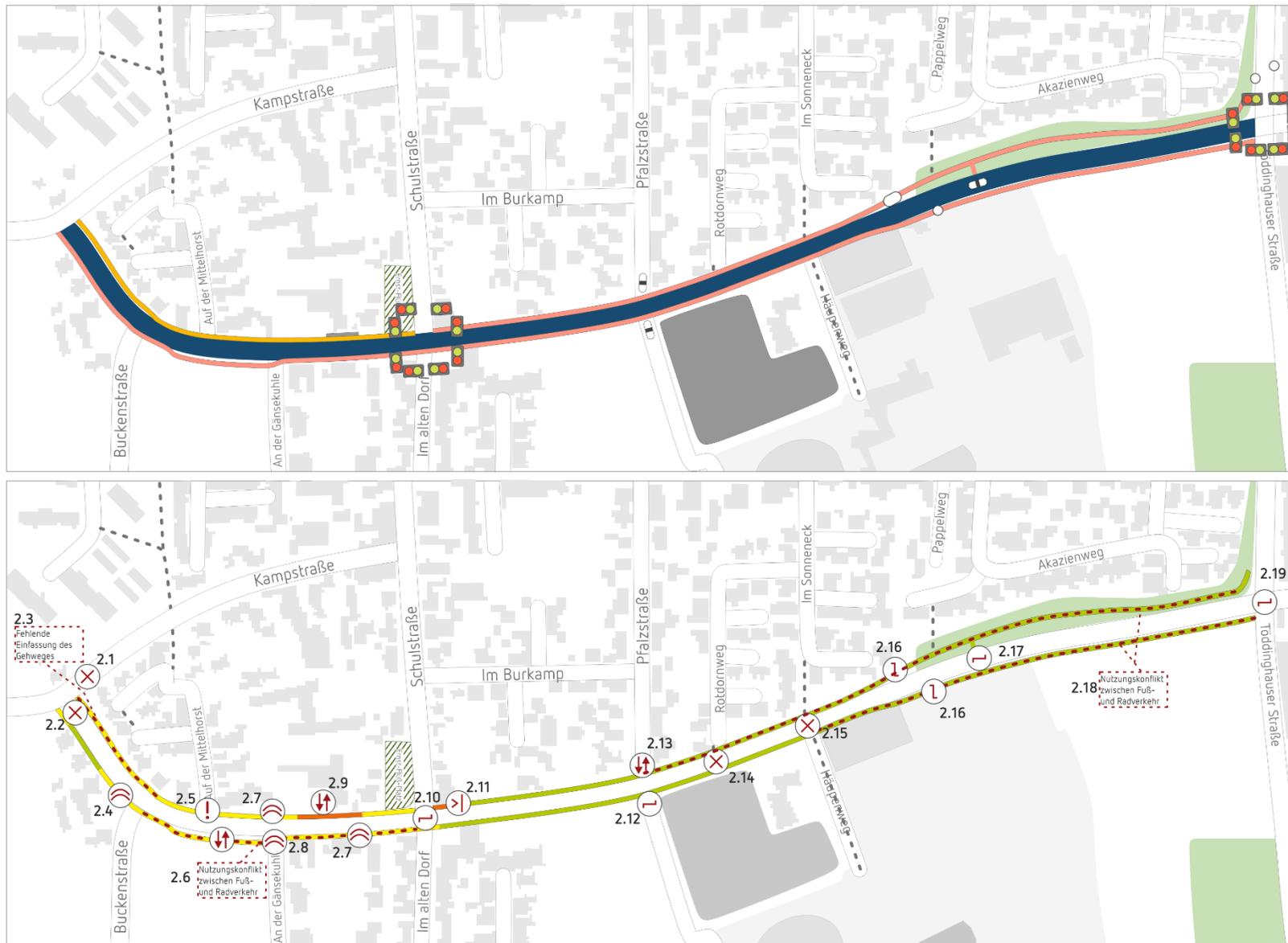


- ### Legende
- #### Bestand
- Eigenständiger Gehweg
 - Gemeinsamer Geh- und Radweg
 - Getrennter Geh- und Radweg
 - Wege für den Fußverkehr
 - Tempo 30 (6 bis 20 Uhr)
 - Tempo 50
 - Zufahrt Parkplatz
 - Parken
 - ÖV-Haltestelle
 - ⚡ Lichtsignalanlage (LSA)
 - ⚡ Querungshilfe, Mittelinsel
 - Fußgängerüberweg (FGÜ)
- #### Bewertung und Mängel
- Gehweg gut
 - Gehweg verbesserungswürdig
 - Gehweg schlecht
 - L Nicht-barrierefreie Querung
 - X Keine / ungesicherte Querung
 - ↔ Nutzungskonflikt
 - L Nicht-barrierefreie Haltestelle
 - ↔ Oberflächenmangel
 - F Mangelhafte Umlaufsperrung
 - 💡 Mangelhafte Beleuchtung
 - ⋯ Sonstiger Mangel
 - Linearer Mangel
 - 1.1 Nummerierung Mängel

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © OpenStreetMap - Mitwirkende 2020

Radverkehrskonzept und Optimierung der innerörtlichen Alltagsrouten der Stadt Bergkamen

Fußgängerinfrastruktur - Goerkenheide und Häupenweg



Legende

Bestand

- Eigenständiger Gehweg
- Gehweg, Radverkehr frei
- Wege für den Fußverkehr
- Tempo 50
- Parken
- Platz / Park
- ÖV-Haltestelle
- ◌ ÖV-Haltestelle mit Wartehaus
- Lichtsignalanlage (LSA)
- ◌ Querungshilfe, Mittelinsel

Bewertung und Mängel

- Gehweg gut
- Gehweg verbesserungswürdig
- Gehweg schlecht
- ┌ Nicht-barrierefreie Querung
- ⊗ Keine / ungesicherte Querung
- > Engstelle
- ↕ Nutzungskonflikt
- ! Gefahrenstelle
- ⊖ Oberflächenmangel
- L Nicht-barrierefreie Haltestelle
- Linearer Mangel
- 2.1 Nummerierung Mängel

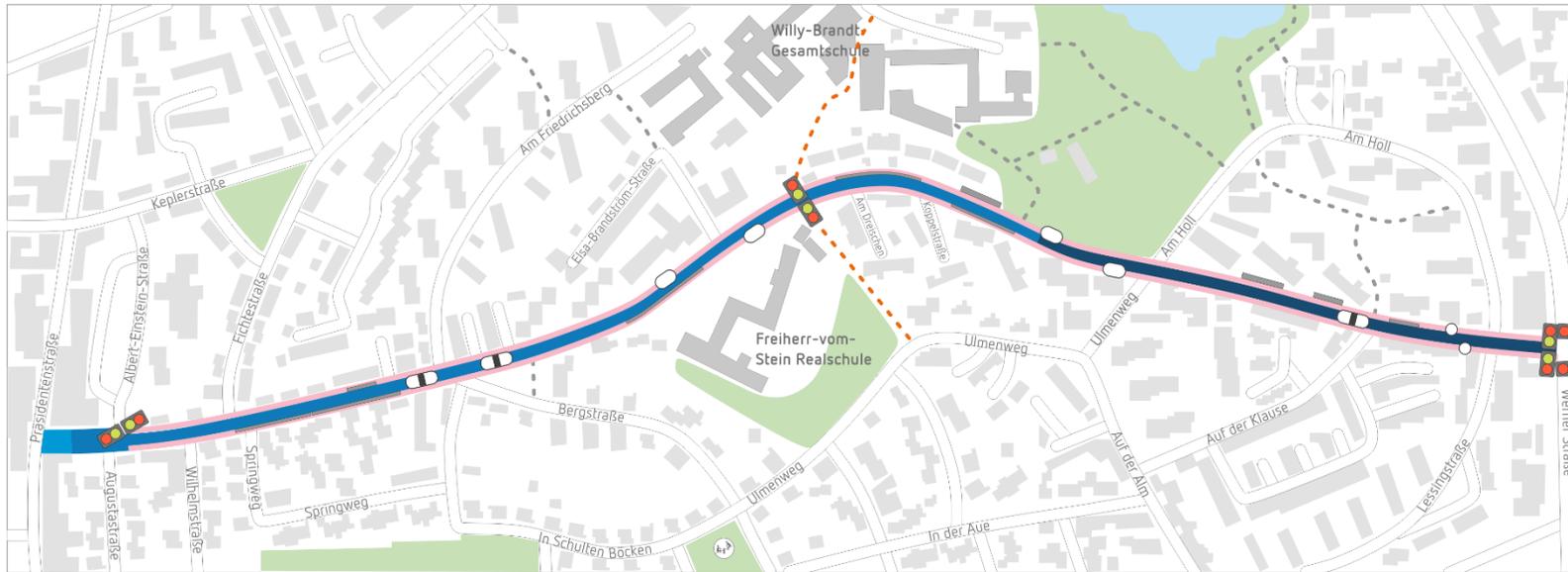


Quelle: Eigene Darstellung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap - Mitwirkende 2020

Radverkehrskonzept und Optimierung der innerörtlichen Alltagsrouten der Stadt Bergkamen

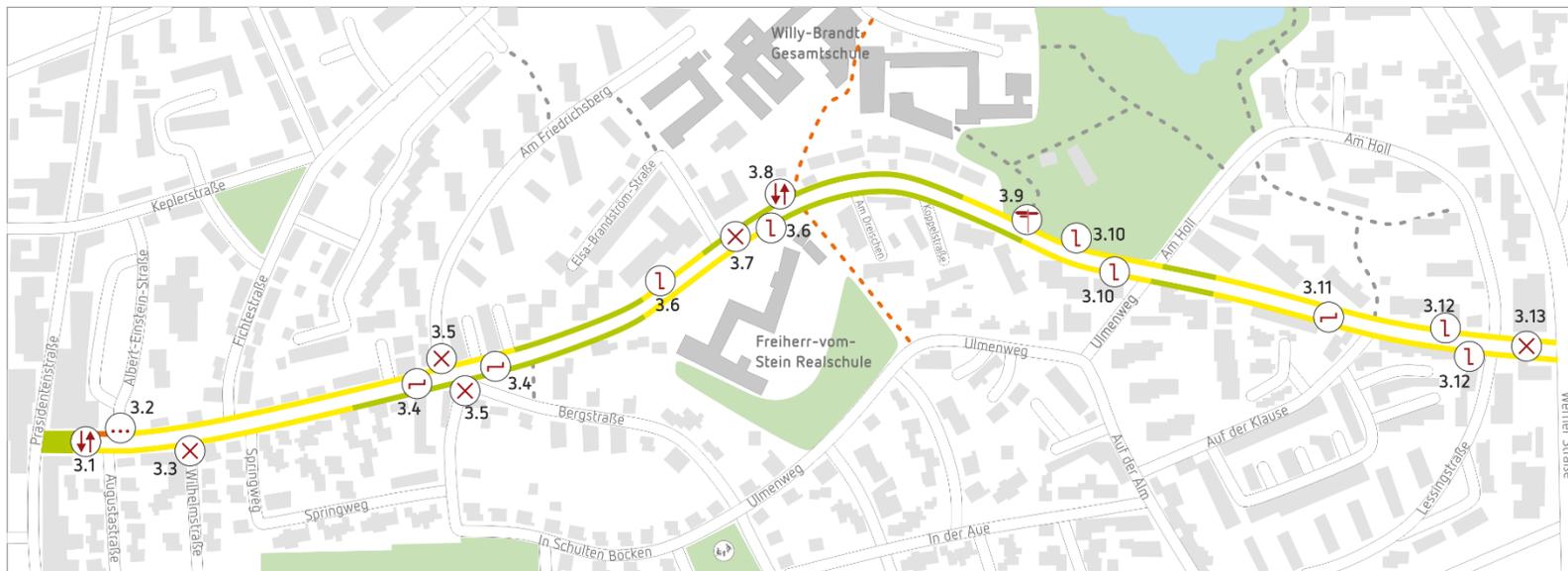
Fußgängerinfrastruktur - Hochstraße



Legende

Bestand

- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Eigenständiger Gehweg
- Wege für den Fußverkehr
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 30
- Tempo 50
- Parken
- ÖV-Haltestelle
- ÖV-Haltestelle mit Wartehaus
- Lichtsignalanlage (LSA)
- Querungshilfe, Mittelinsel



Bewertung und Mängel

- Gehweg gut
- Gehweg verbesserungswürdig
- Gehweg schlecht
- ⊥ Nicht-barrierefreie Querung
- ⊗ Keine / ungesicherte Querung
- ↕ Nutzungskonflikt
- L Nicht-barrierefreie Haltestelle
- ⌒ Oberflächenmangel
- ⌒ Mangelhafte Umlaufsperre
- Linearer Mangel
- 3.1 Nummerierung Mängel
- ... Sonstiger Mangel



Quelle: Eigene Darstellung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap - Mitwirkende 2020

Radverkehrskonzept und Optimierung der innerörtlichen Alltagsrouten der Stadt Bergkamen

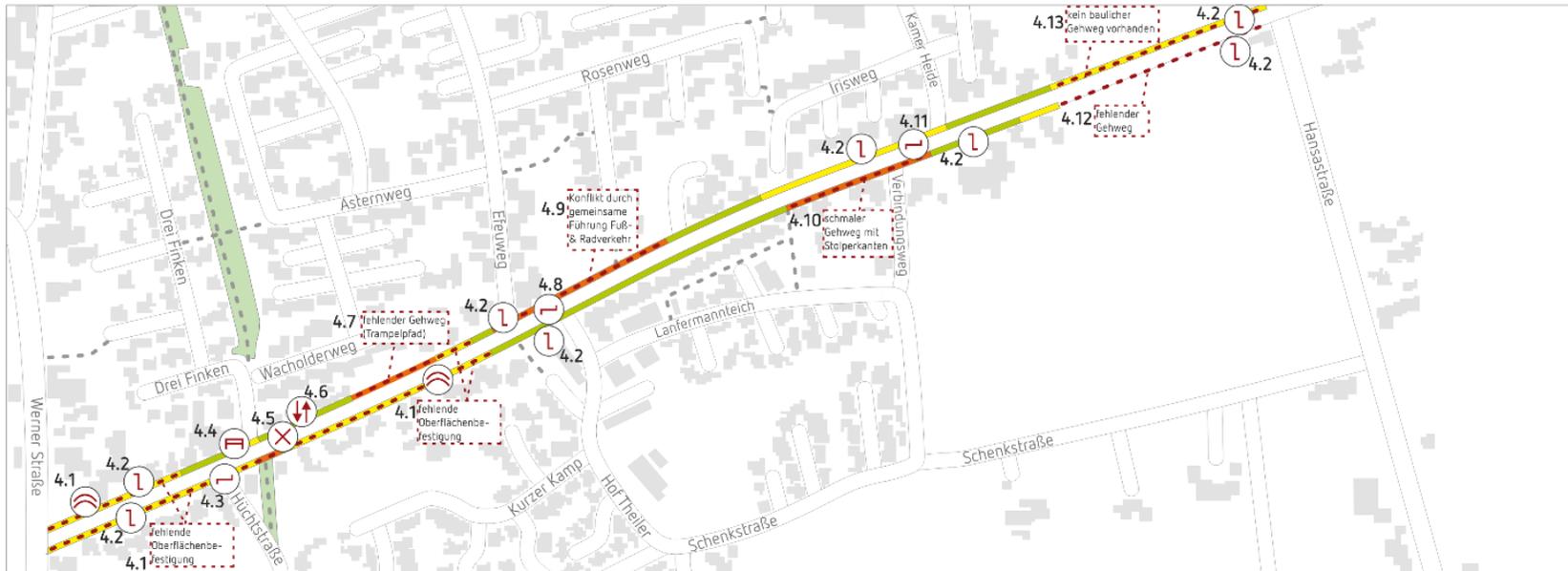
Fußgängerinfrastruktur - Landwehrstraße



Legende

Bestand

- Eigenständiger Gehweg
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Getrennter Geh- und Radweg
- Wege für den Fußverkehr
- █ Tempo 50
-
-
-
-



Bewertung und Mängel

- █ Gehweg gut
- █ Gehweg verbesserungswürdig
- █ Gehweg schlecht
-
-
-
-
-
-
- Linearer Mangel
- 4.1 Nummerierung Mängel

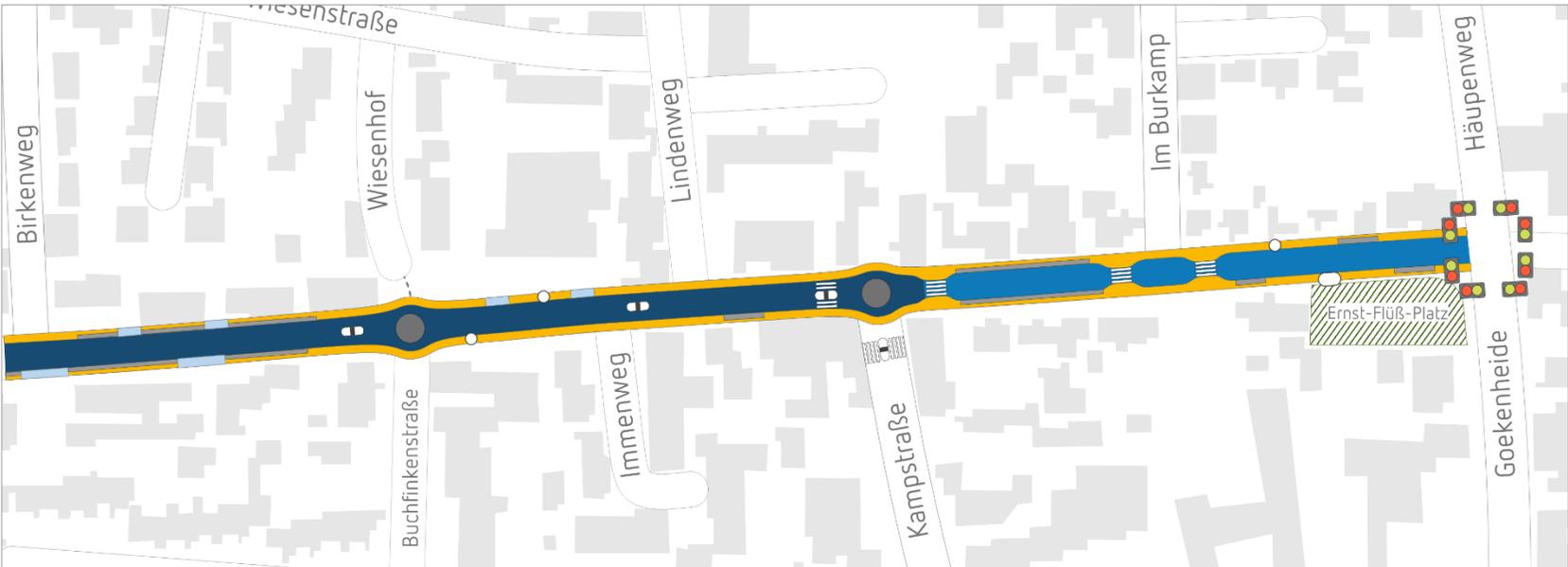


Quelle: Eigene Darstellung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap - Mitwirkende 2020

Radverkehrskonzept und Optimierung der innerörtlichen Alltagsrouten der Stadt Bergkamen

Fußgängerinfrastruktur - Schulstraße



Legende

Bestand

- Eigenständiger Gehweg
- Kreisverkehr
- Tempo 30
- Tempo 50
- Zufahrt Parkplatz
- Parken
- Platz / Park
- ÖV-Haltestelle
- ÖV-Haltestelle mit Wartehaus
- ⦿ Lichtsignalanlage (LSA)
- Fußgängerüberweg (FGÜ)
- ⦿ Querungshilfe, Mittelinsel

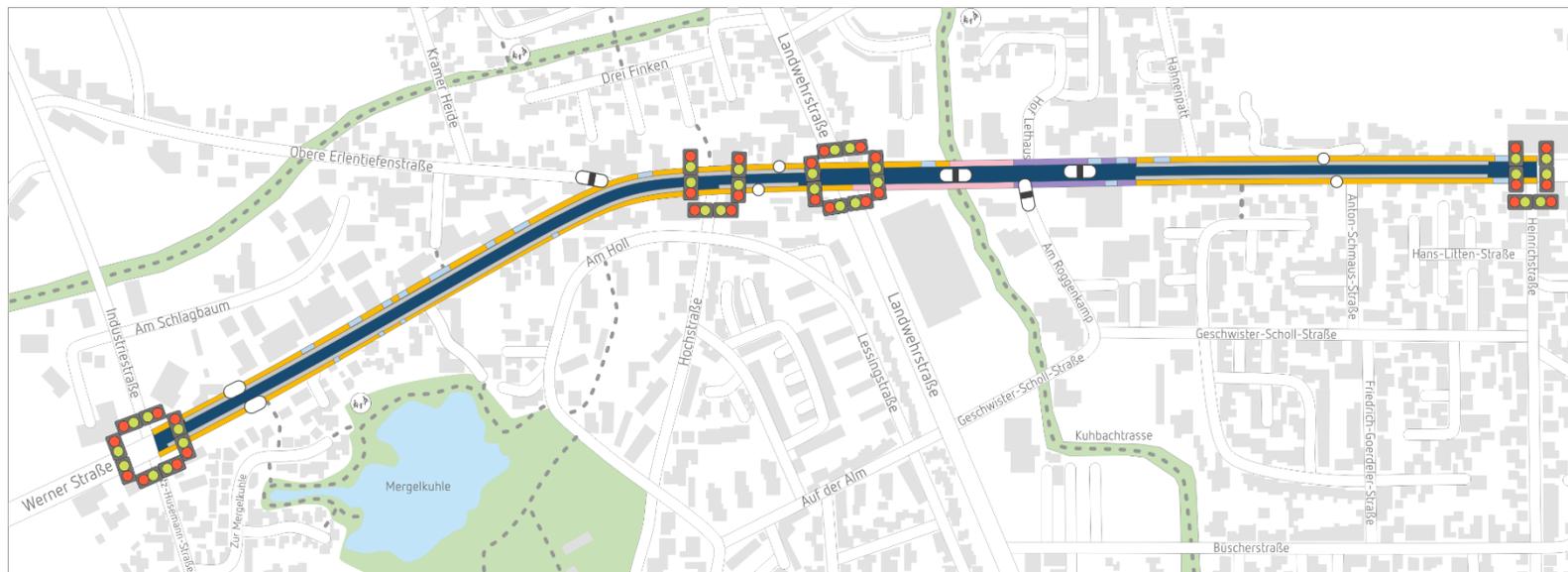
Bewertung und Mängel

- Gehweg gut
- Gehweg verbesserungswürdig
- Gehweg schlecht
- ⌊ Nicht-barrierefreie Querung
- X Keine / ungesicherte Querung
- >| Engstelle
- ↕ Nutzungskonflikt
- ... Sonstiger Mangel
- Linearer Mangel
- 5.1 Nummerierung Mängel

Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: © OpenStreetMap - Mitwirkende 2020

Radverkehrskonzept und Optimierung der innerörtlichen Alltagsrouten der Stadt Bergkamen

Fußgängerinfrastruktur - Werner Straße



Legende

Bestand

- Eigenständiger Gehweg
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Getrennter Geh- und Radweg
- Wege für den Fußverkehr
- Tempo 50
- Zufahrt Parkplatz
- Mehrzweckstreifen (Nutzung Parken)
- ÖV-Haltestelle
- ÖV-Haltestelle mit Wartehaus
- ◻ Lichtsignalanlage (LSA)
- ◻ Querungshilfe, Mittelinsel

Bewertung und Mängel

- Gehweg gut
- Gehweg verbesserungswürdig
- Gehweg schlecht
- ⊥ Nicht-barrierefreie Querung
- ⊗ Keine / ungesicherte Querung
- ↕ Nutzungskonflikt
- ⊥ Nicht-barrierefreie Haltestelle
- ⊖ Oberflächenmangel
- ⊥ Mangelhafte Umlaufsperrung
- ⊥ Engstelle
- ⊥ Fehlende Wegweisung
- ⋯ Sonstiger Mangel
- 6.1 Nummerierung Mängel



Quelle: Eigene Darstellung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap - Mitwirkende 2020

Maßnahmenliste Fußverkehr

Handlungsfelder Fußverkehr

Anhang II: Maßnahmenkatalog Fußverkehr

Straße	Maßnahmennummer	Abschnitt (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Handlungsfeld	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Priorität	Umsetzungshorizont		
										kurzfristig	mittelfristig	langfristig
1 Bambergstraße (ca. 1,15 km)												
Bambergstraße	1.1	KNP Bambergstraße/Häupenweg	gesamter KNP	fehlender barrierefreier Ausbau, z.T. lange Strecken um LSA zu Queren; insgesamt unsortierte Kreuzung	B3	Ausbau zu barrierefreier Querung inkl. Ausnutzung des öffentlichen Raumes zur attraktiven Gestaltung (Platzsituation mit Bänken, Spielgeräten o.Ä.)		nähere Erläuterungen bei Detail KNP	mittel			X
Bambergstraße	1.2	komplette Bambergstraße	beide Richtungen	fehlende Barrierefreiheit an Bushaltestelle; lediglich Haltestellenstehle und Abfallbehälter	B4	Ausbau zu barrierefreier Haltestelle		Platzverhältnisse berücksichtigen (Radverkehr im besten Falle auf der Straße führen) sukzessiver Ausbau der Haltestellen findet bereits statt	hoch		X	
Bambergstraße	1.3	Bushaltestelle Höhe Haus-Nr. 6	westlicher Gehweg	Nutzungskonflikt zwischen Radverkehr und Fußverkehr an der Bushaltestelle (kein Wartebereich)	C1	Alternative Radverkehrsführung			mittel	X		
Bambergstraße	1.4	FGÜ Bereich Lentstraße	beide Richtungen	FGÜ schwer erkennbar (Markierung abgenutzt; keine direkte Beleuchtung)	A1	Neumarkierung; Umbau mit differenzierten Bordhöhen mit kontrastreichen und taktilen Elementen zur barrierefreien Querung; Beleuchtung überprüfen (diese sollte gezielt auf den FGÜ gerichtet sein); Fußverkehr vor dem Radverkehr bevorzugen (Radverkehr auf Fahrbahn führen oder FGÜ über Radweg führen)			hoch	X		
Bambergstraße	1.5	zwischen Lentstraße und Eichendorferstraße	beide Richtungen	vorhandene Umlaufsperrung nicht barrierefrei und veraltet; nimmt zudem Platz des Geh/Radweges weg	B6	Entfernung der Umlaufsperrungen mit anheben der vorhandenen abgesenkten Bordsteinen	Ausstattung barrierefreier Umlaufsperrungen		gering		X	
Bambergstraße	1.6	sämtliche Einmündungen auf der Bambergstraße	beide Richtungen	Übergänge nicht komplett barrierefrei (Absenkung vorhanden)	B2	Ausbau differenzierter Bordhöhen mit kontrastreichen und taktilen Elementen zur barrierefreien Querung		Empfehlung: Maßnahmenprogramm "barrierefreie Querungen", um dauerhaft Barrierefreiheit zu fördern	gering			X
Bambergstraße	1.7	Zwischen Im Breil und Bushaltestelle Schöllerstraße	beide Richtungen	fehlende Querungsanlagen auf Strecke von 600 m	A	Einrichtung eines FGÜ	Einrichtung Querungshilfe	ggf. Förderung durch Ausbau zu barrierefreier Bushaltestelle	hoch		X	
Bambergstraße	1.8	Tankstelle (Esso) Höhe Schöllerstraße	östlicher Gehweg	Konflikt zwischen Fußverkehr und Kfz-Nutzenden der Ein- und Ausfahrt	A4/A5	Markierung oder Pflasterung der Gehwegfurt, um sowohl auf den Fußverkehr, als auch den Kfz-Verkehr aufmerksam zu machen			mittel			X

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Straße	Maßnahmennummer	Abschnitt (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Handlungsfeld	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Anmerkung	Priorität	Umsetzungshorizont		
										kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Bambergstraße	1.9	Höhe Kuhbachtrasse	beide Richtungen	Querungshilfe nicht barrierefrei, Markierung abgenutzt (späte Erkennbarkeit)	A3	Ausbau zu barrierefreie Querungshilfe mit differenzierten Bordhöhen sowie kontrastreichen und taktilen Elementen ; Markierung erneuern	Versetzen der Querungshilfe in Flucht der Kuhbachtrasse, um Umweg zu vermeiden		mittel	X		
Bambergstraße	1.10	Höhe Schillerschule	östlicher Gehweg und LSA	Bereich Fuß-LSA als Engstelle durch Rad- und Fußverkehr sowie Umlaufsperrern; Oberfläche der LSA-Furt Mangelhaft	C1	Radverkehr auf der Straße führen und Gehweg nur für zu Fuß Gehende nutzbar machen; Umlaufsperrere barrierefrei gestalten; Oberfläche der Fahrbahn sowie östlicher Gehweg im Bereich der LSA erneuern (Markierung Radverkehr entfernen)	Umlaufsperrern entfernen	Notwendigkeit der Umlaufsperrern überprüfen	mittel		X	
Bambergstraße	1.11	Grünanlage ehemaliger Schacht Grillo 3		Grünfläche nicht ausgenutzt und gepflegt	D	Schaffen von attraktiven öffentlichen Raum durch z.B. mehr Sitzmöglichkeiten; Ausbau des Bolzplatzes, weitere Freizeitmöglichkeiten wie z.B. Skateanlage etc.		Ideen können gemeinsam mit den Schüler*innen erarbeitet werden (Schulprojekt Verkehrsförderung)	mittel		X	
Bambergstraße	1.12	Freizeitwege ehemaliger Schacht Grillo 3		Oberfläche und Breite der Wege schadhafte	C1/C3	Ausbau und Begradigung der Wege			gering			X
Bambergstraße	1.13	Freizeitwege ehemaliger Schacht Grillo 3		geringe Beleuchtung durch wenige Laternen	D3	Wege Ausleuchten um Angsträume zu vermeiden			hoch			X
Bambergstraße	1.14	Höhe Haus-Nr. 82	beide Richtungen	fehlende Querungsanlagen für Personen (besonders Schüler*innen), die aus der Straße "Am Kiwitt" kommen	A	Einrichtung eines FGÜ	Einrichtung Querungshilfe	Prüfung und Berücksichtigung Sichtachsen (Kurvenbereich)	hoch		X	
Bambergstraße	1.15	Hof Henter	östlicher Gehweg	Konflikt zwischen Kfz und Fußverkehr sehr große ungeschützte Einfahrt mit z.T. mangelhaften Sichtachsen	A4/A5	Markierung oder Pflasterung der Gehwegfurt, um sowohl auf den Fußverkehr, als auch den Kfz-Verkehr aufmerksam zu machen	Verkleinerung der Einfahrt		mittel		X	
Bambergstraße	1.16	zwischen Am Kiwitt und Haus-Nr. 86 a	westlicher Gehweg	Oberflächenmangel: Pflastersteine werden durch Wurzelwerk angehoben; Bodenwellen, Gehweg eher schmal	C1/C3	Gehwegerneuerung durch Wegfall der Bäume	Verkleinerung der Baumscheiben und Ausgleich des vorhandenen Gehweges		hoch		X	
Bambergstraße	1.17	KNP Bambergstraße/Weddinghofer Str.	gesamter KNP	Markierung der Gehfurten abgenutzt, Fahrbahnoberflächen der Gehfurten mangelhaft (Asphaltflicken); fehlende Barrierefreiheit	A2	Fahrbahnoberfläche neu asphaltieren; Furtmarkierung erneuern; Ausbau mit differenzierten Bordhöhen und taktilen und kontrastreichen Elementen			mittel			X
Am Kiwitt	1.18	Zwischen Bambergstraße und Weddinghofer Straße	beide Richtungen	sehr schmale Gehwege und z.T. nur einseitiger Gehweg vorhanden, der durch erlaubtes halbseitiges Gehwegparken zusätzlich eingeschränkt wird	C5	Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich (da Anwohner*innenstraße und hoher Anteil an Schüler*innenverkehr) : Parkplätze markieren und gesamter Straßenraum auf einer Ebene			hoch			X
Bambergstraße		bezogen auf Gehwegbewertung (gelb)	beide Richtungen	Gehwegbreite < 2,00 m; Begegnungsverkehr z.T. eingeschränkt	C1	Neuaufteilung des Straßenraums zu Gunsten des Fußverkehrs: Seitenraum vergrößern	Radverkehr auf der Straße führen und Gehweg nur für zu Fuß Gehende nutzbar machen (evtl. Zusatzschild VZ 1022-10 Radverkehr frei)	Busverkehr berücksichtigen	mittel			X

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Straße	Maßnahmennummer	Abschnitt (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Handlungsfeld	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Priorität	Umsetzungshorizont		
										kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Bambergstraße		bezogen auf Gehwegbewertung (orange)	beide Richtungen	Gehwegbreite < 1,50 m; schmale Gehwege durch Radverkehr und Busverkehr zusätzlich eingeschränkt	C1	Radverkehr auf der Straße führen und Gehweg nur für zu Fuß Gehende nutzbar machen (evtl. Zusatzschild V2 1022-10 Radverkehr frei)	Neuaufteilung Straßenraum : Seitenraum vergrößern	Busverkehr berücksichtigen	hoch			X
Bambergstraße und Schulbereich		Schulwege	beide Richtungen	keine klare Führung für den Schüler*innenverkehr	F1/F2	Routen für Schüler*innen festlegen und entsprechend mit Elementen markieren (z.B. bunte Elemente und Stellen markieren, an denen sicher gequert werden kann); Spielelemente auf den Wegen installieren		Ideen und Wegeführung können gemeinsam mit den Schüler*innen erarbeitet werden (Schulprojekt Verkehrsförderung)	hoch		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Straße	Maßnahmennummer	Abschnitt (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Handlungsfeld	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Priorität	Umsetzungshorizont		
										kurzfristig	mittelfristig	langfristig
2 Häupenweg und Goekenheide (ca. 1,1 km)												
Kampstraße	2.1	KNP Kampstraße/Goekenheide	beide Richtungen	keine Querungsanlagen vorhanden (durchgängiges Wegenetz unterbrochen)	A3	Erstellen einer Mittelinsel mit barrierefreien Elementen		Anzahl der Querenden berücksichtigen (Notwendigkeit vorhanden?)	mittel			X
Goekenheide	2.2	KNP Kampstraße/Goekenheide	beide Richtungen	langer Querungsweg für zu Fuß Gehende	A3	Erstellen einer Mittelinsel mit barrierefreien Elementen, anstelle der Schraffierung		Anzahl der Querenden berücksichtigen (Notwendigkeit vorhanden?)	mittel		X	
Goekenheide	2.3	Abschnitt Buckenstraße bis Kampstraße	nördlicher Gehweg	fehlende Barrierefreiheit durch fehlende Einfassung	B1	Gehweg durch Kantensteine begrenzen	ggf. Gehweg ergänzend verbreitern		gering			X
Goekenheide	2.4	vor Einmündung Buckenstraße	südlicher Gehweg	Stolperkanten durch Belagswechsel; Steigung (gering); Markierung Gehwegfurt Einmündung abgenutzt	C3	Begradigung der Fläche und Erneuerung der Oberfläche, Markierung Gehwegfurt Buckenstraße erneuern	getrennte Fuß- und Radverkehrsführung		gering		X	
Goekenheide	2.5	Einmündung Auf der Mittelhorst	nördlicher Gehweg	Sichtachse zwischen Kfz und Fußverkehr eingeschränkt	A4/A5	Vorrang für zu Fuß Gehende durch Aufpflasterung des Gehweges schaffen	Farbige Markierung des Gehweg Abschnittes		hoch	X		
Goekenheide	2.6	Abschnitt Buckenstraße bis im alten Dorf	südlicher Gehweg	schmaler Weg für gemeinsame Nutzung mit dem Radverkehr	C1	getrennte Fuß- und Radverkehrsführung		Berücksichtigung des Baumbestandes; ggf. Ersatzmaßnahme oder Führung Radverkehr auf Straße	mittel		X	
Goekenheide	2.7	Abschnitt Auf der Mittelhorst bis im alten Dorf	beide Richtungen	Stolperkanten durch Belagswechsel und Schlaglöcher	C3	Erneuerung der Oberfläche (Asphalt)			hoch		X	
Goekenheide	2.8	Einmündung An der Gänsekuhle	südlicher Gehweg	abgenutzte Markierung der Gehwegfurt		Erneuerung der Markierung			gering	X		
Goekenheide	2.9	Parkplatz vor Martin-Luther-Haus	nördlicher Gehweg	Nutzungskonflikt zwischen parkenden Kfz und Fußverkehr		Klare Trennung durch Sicherheitstreifen	Führung des Gehweges hinter den Parkständen	Eigentumsverhältnisse berücksichtigen	hoch		X	
Goekenheide	2.10	KNP Häupenweg/ Goekenheide	gesamter KNP	fehlender barrierefreier Ausbau	A2	Ausbau zu barrierefreier Querung		nähere Erläuterungen bei Detail KNP	mittel			X
Häupenweg	2.11	Häupenweg Nr.1	nördlicher Gehweg	Engstelle durch Eigentumsgränze (Zaun)	C1	Engstelle durch Verbreiterung des Gehweges in nördlicher Richtung (Grunderwerb)		Eigentumsverhältnisse abklären und evtl. Grunderwerb	hoch		X	
Häupenweg	2.12	Einfahrt zum Parkplatz Freizeitzentrum Weddinghofen		keine klare Gehwegführung; hohen Bordsteinkanten; Barriere durch Beschilderung; Oberflächenmängel	A3	Markierung der Gehwegfurten; Absenken der Borsteine; Versetzen/Verlängern der Mittelinsel, Erneuerung der Fahrbahnoberfläche			hoch			X
Häupenweg	2.13	Einmündung Pfalzstraße	nördlicher Gehweg	keine klare Führung des Fußverkehrs (Furtmarkierung und Bordsteinabsenkung für den Radverkehr)	A3	Barrierefreier Ausbau der Querung mit klarer Furttrennung (Markierung)		der sukzessive Umbau zu barrierefreien Querungsanlagen sollte angestrebt werden	mittel			X
Häupenweg	2.14	Höhe Rotdornweg	beide Richtungen	fehlendes Querungsangebot bei breiten Straßenquerschnitt	A3	Einrichten einer Mittelinsel als Verbindung zum Rotdornweg		Verkürzung der linken Abbiegespur	mittel		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Straße	Maßnahmennummer	Abschnitt (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Handlungsfeld	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Priorität	Umsetzungshorizont		
										kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Häupenweg	2.15	Höhe Im Sonneneck	beide Richtungen	fehlendes Querungsangebot bei breiten Straßenquerschnitt (keine durchgängige Verbindung)	A3	Einrichten einer Mittelinsel als Verbindung zwischen Im Sonneneck und Fußverbindung zum Freizeitzentrum		ggf. Förderung durch Ausbau zu barrierefreier Bushaltestelle	mittel		X	
Häupenweg	2.16	Bushaltestelle Wellenbad	beide Richtungen	fehlende Barrierefreiheit; südlich lediglich Haltestellenstehle und Abfallbehälter	B4	Ausbau zu barrierefreier Haltestelle		sukzessiver Ausbau der Haltestellen findet bereits statt	hoch		X	
Häupenweg	2.17	Querungshilfe Höhe Parkplatz Eishalle	beide Richtungen	fehlende Barrierefreiheit, schmale Aufstellfläche	A3	Ausbau zu barrierefreier Mittelinsel		der sukzessive Umbau zu barrierefreien Querungsanlagen sollte angestrebt werden	gering			X
Häupenweg	2.18	Abschnitt Pfalzstraße bis Töddinghauser Straße	beide Richtungen	schmaler Weg für gemeinsame Nutzung mit dem Radverkehr (zudem farbliche Trennung der Wege bei "Radverkehr frei")	C1	getrennte Fuß- und Radverkehrsführung	Vereinheitlichung der Oberfläche		gering			X
Häupenweg	2.19	LSA Töddinghauser Straße	alle Richtungen	fehlende Barrierefreiheit	B3	Ausbau mit differenzierten Bordhöhen		der sukzessive Umbau zu barrierefreien Querungsanlagen sollte angestrebt werden	mittel			X

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Straße	Maßnahmennummer	Abschnitt (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Handlungsfeld	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Priorität	Umsetzungshorizont		
										kurzfristig	mittelfristig	langfristig
3 Hochstraße (ca. 1,45 km)												
Hochstraße	3.1	Beginn Verkehrsberuhigter Bereich bis Kurvenbereich Albert-Einstein-Straße	beide Richtungen	Konflikt zwischen allen Verkehrsteilnehmenden durch einheitlichen Fahrbahnbelag und fehlender Borde	C5	Fußgängerzone ab Augustastraße einrichten (Entfall der Stellplätze; ggf. Behindertenstellplatz beibehalten); ab Kurve Albert-Einstein-Straße: Verkehrsberuhigter Bereich	Augustastraße abbinden & Fußgängerzone direkt nach Kurvenbereich beginnen lassen	Empfehlung: Präsidentenstraße komplett als Fußgängerzone einrichten	mittel		X	
Hochstraße	3.2	LSA Albert-Einstein-Straße	beide Richtungen	abgenutzte Markierung der Gehwegfurt & Haltelinie		Neumarkierung			mittel	X		
Hochstraße	3.3	Einmündung Wilhelmstraße	stadteinwärts	Vorrang für Fußverkehr (& Radverkehr) wird nicht eindeutig erkennbar	A4	Teilaufpflasterung der Einmündung um Vorrang zu bestärken		ähnliche Ausführung wie Springweg möglich	gering		X	
Hochstraße	3.4	Höhe Einmündung Am Friedrichsberg & Bergstraße	beide Richtungen	Querungshilfe nicht barrierefrei; Insel ≤ 1,50 m: schmaler Aufstellbereich gepflasterte Furt ist unkomfortabel für den Fußverkehr	A3/A5	Ausbau mit Doppelbord; Verbreiterung der Aufstellfläche; Entfernen der Pflasterfläche in der Gehfurt	Einfärben der Furt, um auf den Fußverkehr aufmerksam zu machen		mittel		X	
Hochstraße	3.5	Einmündungen Am Friedrichsberg & Bergstraße/ In Schulten Böcken	stadteinwärts & stadtauswärts	Fußverkehr findet keine Berücksichtigung (Vorrang für den Radverkehr gekennzeichnet und Absenkung des Bordsteins)	A4	Teilaufpflasterung der Einmündungen um Vorrang zu bestärken		ähnliche Ausführung wie Springweg möglich	gering		X	
Hochstraße	3.6	Bushaltestelle Schulzentrum	beide Richtungen	fehlende Barrierefreiheit an Bushaltestellen	B4	Ausbau zu barrierefreier Haltestelle		Platzverhältnisse berücksichtigen; sukzessiver Ausbau der Haltestellen findet bereits statt	hoch		X	
Hochstraße	3.7	Zwischen den Bushaltestellen Schulzentrum	beide Richtungen	Unübersichtliche Quersituation durch Busverkehr sowie ruhenden Verkehr	A1a	Einrichtung eines FGÜ zwischen den Haltestellen		Platzverhältnisse berücksichtigen; ggf. Wegfall von Stellplätzen bzw. Verkürzung des Biskups, wenn möglich; mit Umbau zu barrierefreier Haltestelle evtl.. förderfähig	mittel		X	
Hochstraße	3.8	Haus-Nr. 45	stadteinwärts	Nutzungskonflikt ruhender Verkehr Grundstückszufahrt & Fußverkehr sowie LSA		Einfahrt verlegen oder ggf. besondere Markierung durch Poller/Abgrenzung						
Hochstraße	3.9	Einmündung Grünfläche gegenüber Haus-Nr. 66		fehlender Hinweis auf Durchwegung	D4	Beschilderung/ Wegweisung als Gehweg sowie mögliche Barrieren (z.B. Anzeige des Steigungswinkels)			gering	X		
Hochstraße	3.10	Bushaltestelle Ulmenweg	beide Richtungen	fehlende Barrierefreiheit an Bushaltestellen; Fahrgastunterstand sowie Bänke z.T. verdeckt	B4	Ausbau zu barrierefreier Haltestelle		Platzverhältnisse berücksichtigen; sukzessiver Ausbau der Haltestellen findet bereits statt	hoch		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Straße	Maßnahmennummer	Abschnitt (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Handlungsfeld	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Priorität	Umsetzungshorizont		
										kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Hochstraße	3.11	Mittelinsel Auf der Klause	beide Richtungen	Querungshilfe nicht barrierefrei; Insel $\leq 1,50$ m; schmaler Aufstellbereich; gepflasterte Furt mit Stolperkanten: unkomfortabel für den Fußverkehr	A3/A5	Ausbau mit Doppelbord; Verbreiterung der Aufstellfläche; Entfernen der Pflasterfläche in der Gehfurt	Einfärben der Furt, um auf den Fußverkehr aufmerksam zu machen		hoch		X	
Hochstraße	3.12	Bushaltestelle Lessingstraße	beide Richtungen	fehlende Barrierefreiheit an Bushaltestellen; lediglich Haltestellenstehle vorhanden	B4	Ausbau zu barrierefreier Haltestelle		Platzverhältnisse berücksichtigen; sukzessiver Ausbau der Haltestellen findet bereits statt	hoch		X	
Hochstraße	3.13	Übergang durch Sperrfläche zwischen Lessingstraße & Werner Straße	beide Richtungen	Andeutung eines sicheren Querungsbereichs durch gepflasterte Furt und abgesenkte Bordsteine: an dieser Stelle keine sichere Querung möglich, da schwer erkennbar und im direkten Kreuzungsbereich	A3	Entfernen des angedeuteten Querungsbereichs; Prüfen, ob Querungshilfe möglich ggf. unter Entfall/ Verkürzung der linken Abbiegespur			hoch		X	
Hochstraße		bezogen auf Gehwegbewertung (gelb)	beide Richtungen	gemeinsamer Geh-/Radweg z.T. $\leq 2,50$ m	C1/C6	Radverkehr auf der Fahrbahn führen; vorhandenen gem. Geh-/Radweg als Gehweg kennzeichnen	Freigabe von Gehweg für den Radverkehr (Zusatzzeichen 1022-10 StVO „Radfahrer frei“)	Bezug zu nachfolgendem Maßnahmenvorschlag	mittel		X	
Hochstraße		Allgemein	beide Richtungen	Konflikte zw. Rad- und Fußverkehr	C6	Hochstraße komplett auf 30 km/h reduzieren; Radverkehr auf der Fahrbahn führen	Schutzstreifen für den Radverkehr	Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrsaufkommens				

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Straße	Maßnahmennummer	Abschnitt (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Handlungsfeld	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Priorität	Umsetzungshorizont		
										kurzfristig	mittelfristig	langfristig
4 Landwehrstraße (ca. 1,18 m)												
Landwehrstraße	4.1	Werner Straße bis Landwehrstr. 106a (nördlich) bzw. Querungshilfe Drei Finken (südlich)	beide Richtungen	Oberflächenbefestigung der Gehwege nicht vorhanden (Schotterschicht)	C3	Gehwege befestigen (Asphalt oder Pflaster ohne Fase/ mit Mikrophase für die Barrierefreiheit)		z.T. Gehwege durch Mauern/Zäune der Eigentümer begrenzt (Eigentumsverhältnisse prüfen und ggf. anpassen)	hoch	X		
Landwehrstraße	4.2	sämtliche Bushaltestellen im Untersuchungsbereich	beide Richtungen	fehlende Barrierefreiheit an Bushaltestellen; z.T. lediglich Haltestellenstehe vorhanden	B3	Ausbau zu barrierefreier Haltestelle		Platzverhältnisse berücksichtigen; sukzessiver Ausbau der Haltestellen findet bereits statt	hoch		X	
Landwehrstraße	4.3	Einmündung Hochstraße	südlicher Gehweg	Übergänge nicht barrierefrei (Absenkung vorhanden)	B2	Ausbau differenzierter Bordhöhen mit kontrastreichen und taktilen Elementen zur barrierefreien Querung	Kompromisslösung mit abgesenkten Bordstein (Bordhöhe von 3 cm)	Empfehlung: Maßnahmenprogramm "barrierefreie Querungen", um dauerhaft die Barrierefreiheit zu fördern	hoch		X	
Landwehrstraße	4.4	Einmündung Drei Finken	nördlicher Gehweg	vorhandene Poller engen den Platz ein; vorhandene Kette zwischen den Pollern schränkt Barrierefreiheit ein	B6	Überprüfung der Notwendigkeit und im besten Fall Entfernung der Poller; andernfalls Versetzen der Poller an den Gehwegrand und Wegfall der Ketten oder Ersetzen durch Umlaufsperrn	Umplanung des Querungsbereichs mit Hervorheben der Querungshilfen und der Furt für den Fuß- und Radverkehr auf der Landwehrstraße	Querungssituation innerhalb des Radroutennetzes	mittel		X	
Landwehrstraße	4.5	Querungshilfe Höhe Drei Finken (Verbindung im Radroutennetz)	beide Richtungen	fehlende Verkehrssicherheit der Querungshilfe, da diese nur abmarkiert ist (Gefahren- und Konfliktpotenzial); zusätzlich Oberflächenbelag der Straße in Gehfurt mangelhaft	A3	Ausbau zu baulicher Querungshilfe (Barrierefreiheit und Radverkehr berücksichtigen); Asphaltoberfläche Fahrbahn ausbessern	s.o.	Berücksichtigung der Platzverhältnisse; ggf. muss Kompromisslösung gefunden werden (Radverkehr und Barrierefreiheit)	mittel	X		
Landwehrstraße	4.6	Bereich zw. Einmündung Drei Finken & Haus-Nr. 118	nördlicher Gehweg	Konflikte zwischen parkenden Kfz und Fuß-/Radverkehr	C1	klare Trennung ruhender Verkehr und Kfz-/Radverkehr durch Einrichten von Parkständen und Herstellen eines Gehweges		Eigentumsverhältnisse vor den Wohnhäusern abklären	gering			X
Landwehrstraße	4.7	Bereich zwischen Haus-Nr. 120 & Zufahrt 124a	nördlicher Gehweg	kein ausgebauter Gehweg vorhanden (lediglich Trampelpfad)	C1/C3	Ausbau Gehweg auf 2,50 m (min 2,0 m) durch Entfernung des Grünstreifens	Verbreiterung des Gehweges durch Verengung der Fahrbahn	Eigentumsverhältnisse (Grünstreifen) abklären	hoch		X	
Landwehrstraße	4.8	Querungshilfe Hof Theiler	beide Richtungen	fehlende Barrierefreiheit der Querungshilfe; Aufstellfläche gering	A3	Ausbau mit Doppelbord; Verbreiterung der Aufstellfläche			gering			X
Landwehrstraße	4.9	Bereich zwischen Haus-Nr. 126 & 132	nördlicher Gehweg	tlw. schmaler Gehweg durch gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr und Einschränkungen durch Grünbewuchs	C1	Trennung von Fuß- & Radverkehr (Einrichtung einer Anlage für den Radverkehr); Grünpflege des Gehweges			mittel		X	
Landwehrstraße	4.10	Bereich zwischen Haus-Nr. 149 & Kamer Heide	südlicher Gehweg	Gehweg schmal und ungesichert; Konflikt mit dem Radverkehr; Trennung durch Rinne und Fahrbahnmarkierung	C1	Ausbau zu baulichen Gehweg von, 2,50 m (min. 2,0m); Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bzw. Schutzstreifen			hoch		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Straße	Maßnahmennummer	Abschnitt (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Handlungsfeld	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Priorität	Umsetzungshorizont		
										kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Landwehrstraße	4.11	Fuß-LSA Verbindungsweg	beide Richtungen	fehlende Barrierefreiheit der LSA; Aufstellflächen an LSA zu schmal	B3/A2	Gehwege beidseitig verbreitern und LSA barrierefrei ausstatten			mittel		X	
Landwehrstraße	4.12	Bereich zwischen Haus-Nr. 163 & HansasträÙe	südliche Richtung	kein Gehweg vorhanden	C1	Einrichtung eines Gehweges	Einrichten einer Querungsanlage, um nördlichen Gehweg sicher zu erreichen		mittel			X
Landwehrstraße	4.13	Bereich zwischen Haus-Nr. 150 & HansasträÙe	nördlicher Gehweg	fehlender baulicher Gehweg (leidglich Markierung der Fahrbahn vorhanden)	C1	Ausbau zu baulichen Gehweg von, 2,50 m (min. 2,0m); Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bzw. Schutzstreifen			mittel		X	

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Straße	Maßnahmennummer	Abschnitt (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Handlungsfeld	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Priorität	Umsetzungshorizont		
										kurzfristig	mittelfristig	langfristig
5 Schulstraße (ca. 540 m)												
Schulstraße	5.1	Einmündungen auf westlichem Gehweg zwischen Birkenweg und Buchfinkenstraße	stadtauswärts	Konflikt zwischen Fußverkehr und Kfz-Nutzenden der Ein- und Ausfahrt	A4/A5	Markierung oder Pflasterung der Gehwegfurt, um sowohl auf den Fußverkehr, als auch den Kfz-Verkehr aufmerksam zu machen			gering		X	
Schulstraße	5.2	vor Einmündung Birkenweg	stadteinwärts	Fehlende gesicherte Querungsanlagen	A	Querungshilfe	FGÜ	Prüfen der Sichtachsen und Platzverhältnisse notwendig; ggf. Wegfall eines Stellplatzes und Verschmälerung der Baumscheibe	mittel		X	
Schulstraße	5.3	Kampstraße bis Birkenweg (bzw. KV Grimberg)	beide Richtungen	50 km/h auf Strecke mit hohem Fußverkehrsanteil	E1	Geschwindigkeit auf 30 km/h herabsetzen			hoch	X		
Schulstraße	5.4	Haus-Nr. 29 + 31	stadteinwärts	Engstelle durch Stufenanlagen der Hausgänge	C1	Ausweitung der Gehwege durch Verschmälerung der Baumscheiben			mittel	X		
Schulstraße	5.5	Mittelinsel Kreisverkehr Buchfinkenstraße	beide Richtungen	fehlende taktile Leitelemente; Oberfläche der Gehfurt (=Fahrbahn) mangelhaft	A	Einrichtung eines FGÜ mit differenzierten Bordhöhen mit kontrastreichen und taktilen Elementen zur barrierefreien Querung; Oberflächenerneuerung	barrierefreie Lösung ohne Vorrang für den Fußverkehr	der sukzessive Umbau zu barrierefreien Querungsanlagen sollte angestrebt werden	mittel		X	
Schulstraße	5.6	Einmündung Buchfinkenstraße (Tankstelleneinfahrt)		Konflikt zwischen Fußverkehr und Kfz-Nutzenden der Ein- und Ausfahrt	A4/A5	Markierung oder Pflasterung der Gehwegfurt, um sowohl auf den Fußverkehr, als auch den Kfz-Verkehr aufmerksam zu machen			mittel			X
Schulstraße	5.7	Kreisverkehrsarm Hausnr. 30	beide Richtungen	abgesenkte Bordsteine suggerieren mögliches Kreuzen, allerdings keine sichere Querungsanlagen vorhanden, Oberflächenschäden	A	Einrichtung eines FGÜ mit Querungshilfe und Oberflächenerneuerung ;ggf. Verlegung der Bushaltestelle	Herstellen eines durchgängigen Hochbordes, um suggeriertes Querungsangebot zu unterbinden	Umsetzungsmöglichkeit und das damit verbundene Einhalten der Regemaße ist zu prüfen; zusätzlich Konflikt und schlechte Sichtachsen durch Bushaltestellen	mittel		X	
Schulstraße	5.8	Bushaltestelle Lindenweg (Discounter Netto)	beide Richtungen	Aufstellfläche der Bushaltestellen sind zu schmal für Begegnungsverkehr; Ausstattung nicht möglich (fehlender FGÜ und Bank); kein sicheres Queren der Straße in unmittelbarer Nähe möglich	B4	Verlegung einer Haltestelle (evtl. Höhe Querungshilfe Immenweg), sodass Fahrbahnverziehung mit kleinem Haltestellenkap möglich ist (= Vergrößerung der Aufstellfläche); bei Verlegung der Haltestelle, Möglichkeit eines FGÜ/ einer Querungshilfe zum sicheren Queren		Überplanung notwendig	mittel			X
Schulstraße	5.9	Einmündung Immenweg	stadtauswärts	Einmündung Immenweg bezweckt Vorrang des Kfz-Verkehrs an Sackgasse (wenig Aufmerksamkeit auf zu Fuß Gehende)	A4	Vorrang für zu Fuß Gehende durch Aufpflasterung des Gehweges schaffen			mittel			X
Schulstraße	5.10	Zwischen Immenweg und Lindenweg	beide Richtungen	fehlende Sicherheit der Querungshilfe durch Überfahrbarkeit (keine Borde) und fehlendes Verkehrsschild am Inselkopf; fehlende taktile Leitelemente	A3	versetzen der Insel in südliche Richtung und Ausführung von Borden zum Schutz der zu Fuß Gehenden sowie Herstellung differenzierter Bordhöhen mit kontrastreichen und taktilen Elementen zur barrierefreien Querung	Auffälliger Gestaltung der Mittelinsel, um Aufmerksamkeit zu schaffen		gering	X		

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Straße	Maßnahmennummer	Abschnitt (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Handlungsfeld	Maßnahmenempfehlung	Interims-/ Alternativlösung	Anmerkung	Priorität	Umsetzungshorizont		
										kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Schulstraße	5.11	Querung Lindenweg	stadteinwärts	Bordstein nicht in direkter Furt abgesenkt	B2	Absenken der Bordsteine zur barrierefreien Querung (differenzierten Bordhöhen mit kontrastreichen und taktilen Elementen)		Lindenweg = verkehrsberuhigter Bereich; abgesenkter Bordstein versetzt in Einmündung bedeutet unnötigen Umweg	mittel		X	
Schulstraße	5.12	Kreisverkehr Schulstraße/Kampstraße	beide Richtungen	Markierung des FGÜ abgenutzt (schwere Erkennbarkeit), keine taktilen Leitelemente vorhanden; keine Beleuchtung der FGÜs	A1	Neumarkierung; Beschilderung des FGÜ, um Aufmerksamkeit zu schaffen; Umbau mit differenzierten Bordhöhen mit kontrastreichen und taktilen Elementen zur barrierefreien Querung; Beleuchtung überprüfen (diese sollte besonders auch den Bereich der Fußgängerüberwege abdecken)		Eine Beschilderung sowie Beleuchtung an Wartepflichtigen Zufahrten ist nicht verpflichtend (vgl. VwV-StVO zu § 26; Kapitel 3.1 Absatz 1 R-FGÜ); Berücksichtigung Grünschnitt, um Sichtachsen nicht zu versperren	hoch	X		
Schulstraße	5.13	FGÜ am Kreisverkehr vor Einmündung Kampstraße	stadtauswärts	Verkehrsmast (VZ 215) steht mittig auf dem Gehweg; Barriere	(C1)	Versetzen des Mastes an den Gehwegrand			hoch	X		
Schulstraße	5.14	FGÜs an Einmündung Im Burkamp	beide Richtungen	Markierung abgenutzt; Konflikte mit Radverkehr im Seitenraum (Aufstellbereich)	A1	Durchgängige Führung des Radverkehrs auf der Straße; Seitenraum für Fußverkehr umgestalten; Umbau mit differenzierten Bordhöhen mit kontrastreichen und taktilen Elementen zur barrierefreien Querung			mittel		X	
Schulstraße	5.15	Ernst-Fluß-Platz	gesamter Platz	kein Mangel vorhanden, nur Verbesserungsmöglichkeiten	D	Weitere Sitzplätze sowie evtl. kleine Spielgeräte um die Aufenthaltsqualität des Platzes zu verbessern			gering		X	
Schulstraße	5.16	KNP Häupenweg/ Goekenheide	gesamter KNP	fehlender barrierefreier Ausbau	B3/A2	Ausbau zu barrierefreier Querung		nähere Erläuterungen bei Detail KNP	mittel			X
Schulstraße		bezogen auf Gehwegbewertung (gelb)	beide Richtungen	Gehwegbreite < 2,00 m; Begegnungsverkehr z.T. eingeschränkt	C1	Neuaufteilung des Straßenraums zu Gunsten des Fußverkehrs: Seitenraum vergrößern		Busverkehr berücksichtigen	mittel			X
Schulstraße		bezogen auf Gehwegbewertung (orange)	beide Richtungen	Gehwegbreite < 1,50 m; schmale Gehwege; z.T. besteht Konfliktpotenzial durch parkende Kfz (Türöffnungen in Richtung Gehweg)	C1	Entfall von Stellplätzen/ Entfernung der Baumscheiben	Neuaufteilung Straßenraum (Schutzstreifen Radverkehr entfernen, da Tempo 30; Seitenräume insgesamt vergrößern)	Busverkehr berücksichtigen	hoch			X

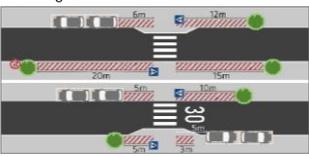
Anhang II: Maßnahmenkatalog

Straße	Maßnahmennummer	Abschnitt (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Handlungsfeld	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Priorität	Umsetzungshorizont		
										kurzfristig	mittelfristig	langfristig
6 Werner Straße (ca. 1,75 km)												
Werner Straße	6.1	LSA Werner Straße/ Industriestraße/Fritz-Husemann-Straße	gesamter KNP	fehlender barrierefreier Ausbau, z.T. lange Querungsstrecke	B3/A2	Ausbau zu barrierefreier Querung mittels differenzierter Bordhöhen & akustischer Signale			mittel			X
Werner Straße	6.2	Bushaltestellen Fritz-Husemann-Straße Ost	beide Richtungen	fehlende Barrierefreiheit an Bushaltestellen; Fahrgastunterstand sowie Bänke z.T. verdeckt	B4	Ausbau zu barrierefreier Haltestelle		Platzverhältnisse berücksichtigen; sukzessiver Ausbau der Haltestellen findet bereits statt	hoch		X	
Werner Straße	6.3	Nebenstraße Werner Straße (Hauseinfahrt Nr. 201 & 205)	stadteinwärts	Engstelle durch das Abstellen von Abfallbehältern auf dem Gehweg	C7	Einrichten von Sammelplätzen für Abfallbehälter, die den Fußverkehr nicht behindern	Kontrollen zur Einhaltung der Abfallsatzung und ggf. folgende Sanktionierungen		mittel	X		
Werner Straße	6.4	hinter der Einmündung Obere Erientiefstraße	stadtauswärts	Einengung des Gehweges durch Bepflanzung		regelmäßiger Grünschnitt	Teile der Verpflanzung komplett entfernen, um das Sichtfeld zu verbessern		mittel	X		
Werner Straße	6.5	Einmündung Obere Erientiefstraße	stadtauswärts	Verkehrsisel nicht barrierefrei und zu schmale Aufstellfläche; langer Querungsweg	A3/C2	Ausbau der Verkehrsisel (Barrierefreiheit und Maße berücksichtigen); Verringerung des Kurvenradius			mittel		X	
Werner Straße	6.6	LSA Werner Straße/ Hochstraße	gesamter KNP	fehlender barrierefreier Ausbau, z.T. lange Querungsstrecke	B3	Ausbau zu barrierefreier Querung mittels differenzierter Bordhöhen & akustischer Signale			mittel			X
Werner Straße	6.7	Geh-/Radwegeverbindung Werner Straße/ Drei Finken		fehlender Hinweis auf Durchwegung	D4	Beschilderung/ Wegweisung als Geh-/Radweg		Führung des Radverkehrs an gesamter LSA berücksichtigen	gering	X		
Werner Straße	6.8	Bushaltestellen Werner Straße	beide Richtungen	fehlende Barrierefreiheit an Bushaltestellen	B4	Ausbau zu barrierefreier Haltestelle		Platzverhältnisse berücksichtigen; sukzessiver Ausbau der Haltestellen findet bereits statt	hoch		X	
Werner Straße	6.9	LSA Werner Straße/ Landwehrstraße	gesamter KNP	fehlender barrierefreier Ausbau, z.T. lange Querungsstrecke	B3	Ausbau zu barrierefreier Querung mittels differenzierter Bordhöhen & akustischer Signale			mittel			X
Werner Straße	6.10	LSA Werner Straße (Haus Nr. 142)/ Landwehrstraße	stadtauswärts	Engstelle durch Häuserwand und LSA-Mast	C2	Verringern des Kurvenradius mit Vorziehen des Seitenraums im Kurvenbereich	LSA- Mast verschieben		hoch		X	
Werner Straße	6.11	Übergang Kuchbachtrasse	beide Richtungen	Querung nicht barrierefrei; Oberflächenschäden der Fahrbahn im Querungsbereich	A3	Ausbau der Verkehrsisel (Barrierefreiheit und Maße berücksichtigen); Fahrbahnoberfläche im Querungsbereich ausbessern	Querungsbereich deutlicher kennzeichnen durch z.B. Beschilderung für den Kfz Verkehr oder kontrastreiche Markierung des Querungsbereichs		gering		X	
Werner Straße	6.12	KNP Werner Straße/ Am Roggenkamp/ Hof Lethaus	gesamter KNP	suggestieren von sicheren Querungen durch abgesenkte Bordsteine: hohes Konfliktpotenzial mit dem Kfz- Verkehr	A3/A7	Quernugshilfe installieren	Bordsteine anheben oder Minikreisverkehr	Minikreisverkehr zu prüfen (Maße & Schwerlastverkehrsanteil)	gering			X
Werner Straße	6.13	Einmündung Am Roggenkamp	beide Richtungen	Verkehrsisel nicht barrierefrei und zu schmale Aufstellfläche	A3/C2	Ausbau der Verkehrsisel (Barrierefreiheit und Maße berücksichtigen)	Kurvenradius baulich verringern		gering			X

Anhang II: Maßnahmenkatalog

Straße	Maßnahmennummer	Abschnitt (Verortung)	Richtung/Seite	Mangel	Handlungsfeld	Maßnahmenempfehlung	Interims-/Alternativlösung	Anmerkung	Priorität	Umsetzungshorizont		
										kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Werner Straße	6.14	Haus Nr. 119	beide Richtungen	Verkehrinsel nicht barrierefrei und zu schmale Aufstellfläche	A3	Ausbau der Verkehrinsel (Barrierefreiheit und Maße berücksichtigen)			gering			X
Werner Straße	6.15	Zwischen Hahnenpatt und Anton-Schmaus-Straße	beide Richtungen	fehlende Querungsmöglichkeit auf einem Abschnitt von 500 m	A	Querungshilfe (Fördermöglichkeit durch barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle)	FGÜ	vgl. 6.16	mittel		X	
Werner Straße	6.16	Bushaltestellen Anton-Schmaus-Straße	beide Richtungen	fehlende Barrierefreiheit an Bushaltestellen	B4	Ausbau zu barrierefreier Haltestelle		Platzverhältnisse berücksichtigen; sukzessiver Ausbau der Haltestellen findet bereits statt; Fördermöglichkeit einer Querungsmöglichkeit an Bushaltestellen	hoch		X	
Werner Straße	6.17	KNP Werner Straße/ Heinrichstraße	gesamter KNP	Fahrbahnmarkierungen der Gehfurten etc. abgenutzt		Neumarkierung des gesamten KNP			hoch	X		
Werner Straße	keine direkte Verortung	Ein-/Ausfahrten zu den Grundstücken (Industriebetriebe & Hauseinfahrten)	beide Richtungen (besonders stadtauswärts, da hohes Kfz-Aufkommen)	Der Fußverkehr (und Radverkehr) wird an den Ein-/Ausfahrten übersehen/ nicht wahrgenommen	A4/A5	Gehwegüberfahrt	Farbige Markierung/ Pflasterung der Ein-/Ausfahrten		hoch		X	
Werner Straße	keine direkte Verortung	Mehrzweckstreifen auf mehreren Abschnitten der Werner Str.	beide Richtungen	Streifen ist nicht nach der Nutzung gekennzeichnet (wird daher als Parkstreifen; Radweg etc. genutzt)		Schutzstreifen für den Radverkehr einrichten und den Gehweg verbreitern	Radfahrstreifen	Wegfall von Abstellmöglichkeit der Kfz auf dem Mehrzweckstreifen	mittel	X		
Werner Straße	bezogen auf Gehwegbewertung (gelb)		beide Richtungen	Gehwegbreite < 2,00 m; Begegnungsverkehr z.T. eingeschränkt; unbefestigte Gehwegoberfläche	C1	Gehwegoberfläche Asphaltieren oder Pflastern						
Werner Straße	bezogen auf Gehwegbewertung (orange)		beide Richtungen	Gehwegbreite < 1,50 m; schmale Gehwege; z.T. besteht Konfliktpotenzial durch parkende Kfz (Türöffnungen in Richtung Gehweg); unbefestigte Gehwegoberfläche	C1	Gehwegoberfläche Asphaltieren oder Pflastern						

Anhang III: Handlungsfelder Fußverkehr

Maßnahmenempfehlung	Einsatz	Ausführung	Abbildungen/ Beispielfotos	Anmerkungen
Handlungsfeld A: Querungen				
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung eines durchgängigen Wegenetzes Einsatz einer geeigneten Querungsanlage abhängig von Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, Fahrbahnbreite, Anzahl der Fahrstreifen, Querungsverhalten Unterschied der Querungsanlagen durch Vorrangregelungen (für den Fußverkehr oder den Kfz-Verkehr) Enges Netz an Querungsmöglichkeiten Vermeidung von Umwegen unabhängig von der Belastung sind Querungsanlagen zweckmäßig, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen zu rechnen ist, z. B. auf Schulwegen, im Bereich von Seniorenunterkünften etc. 				
A1 Fußgängerüberweg (FGÜ)	<ul style="list-style-type: none"> innerhalb geschlossener Ortschaften Höchstgeschwindigkeit 50 km/h (auch bei 30 km/h einsetzbar) beidseitiger Gehweg vorhanden max. 1 Fahrstreifen/Richtung Fahrbahnbreite max. 6,50 m Querungsstellen, an denen regelmäßig besonders Schutzbedürftige wie Kinder und Mobilitätseingeschränkte (z.B. Blinde und Sehbehinderte oder ältere Menschen) queren Schaffen durchgängiger Wegenetze Bushaltestellen Kreisverkehre Erhöhung der Verkehrssicherheit geringe Wartezeit für alle Verkehrsteilnehmenden (im Vergleich zu LSA) Bündelung und Lenkung von Querenden Vorrang für die zu Fuß Gehenden 	<ul style="list-style-type: none"> markierte Streifen Elemente der Barrierefreiheit (vgl. differenzierte Bordhöhen im Handlungsfeld Barrierefreiheit) Beleuchtung und Beschilderung mit dem Zeichen 350 StVO „Fußgängerüberweg“ Bauliche Unterstützungen wie Mittelinseln oder vorgezogene Seitenräume erhöhen die Sicherheit getrennte Radverkehrsfurt bei Radwegen erhöht Vorrang für Fußverkehr und mindert Konflikte zusätzliche Aufmerksamkeit durch Aufpflasterungen, weitere Verkehrszeichen, Blinklichter Einhaltung von Sichtachsen durch Beseitigung von Hindernissen (z.B. ruhende Kfz, Bepflanzung, Recyclingcontainer, Werbeplakate etc.) Bushaltestellen: bei Busbuchten Anordnung in Fahrtrichtung vor der Haltestelle bei Haltestellen auf der Fahrbahn Anordnung in Fahrtrichtung hinter der Haltestelle das Überholen des haltenden Busses ist zuverlässig zu verhindern beispielsweise durch einen Mittelstreifen (R-FGÜ 2001) 	 <p>Einhaltung der Sichtachsen:</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Einzelfallentscheidung Ausstattung ergibt sich aus örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten
A1a FGÜ an Bushaltestellen	<ul style="list-style-type: none"> Fußgängerüberwege zur Sicherung des Querens an Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen mit Busbuchten: Einrichtung FGÜ in Fahrtrichtung vor der Haltestelle (Sichtbeziehungen) Haltestellen auf der Fahrbahn: FGÜ in Fahrtrichtung hinter der Haltestelle Überholen des haltenden Busses sollte verhindert werden; z.B. durch einen Mittelstreifen 		<ul style="list-style-type: none"> Förderfähig (vgl. B4)
A2 Lichtsignalanlage (LSA)	<ul style="list-style-type: none"> bevorzugt an stark befahrenen und großflächigen Kreuzungen innerorts und außerorts auch auf freier Strecke speziell für den Fußverkehr einsetzbar Komfort und Sicherheit durch klare Trennung der Verkehrsteilnehmenden Vorrangregelung 	<ul style="list-style-type: none"> Wartezeiten (Rotsignal für den Fußverkehr) < 40 sec (höchstens 60 sec; vgl. FGSV2002:23) Freigabezeit (Grünsignal für den Fußverkehr) > 5 sec; mindestens halbe Furtlänge muss überquert werden können (bei akustischem Signal die komplette Furtlänge) Annahme Geschwindigkeit 1,2 m/s (vgl. FGSV 2010: 25); besser 1,0 m/s ansetzen (Komfort und Sicherheit) Freigabezeit muss Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ermöglichen (0,5-08 m/s) Elemente der Barrierefreiheit (vgl. differenzierte Bordhöhen im Handlungsfeld Barrierefreiheit) sowie weitere Elemente an LSA Hilfssignal (gelbes Blinklicht), um bei gleicher Schaltung auf Fußgängerquerungen hinzuweisen (vgl. FGSV 2010: 14 und vgl. bast 2012: 100). 		<ul style="list-style-type: none"> Die Nutzung von Countdown-Signalen an großen Kreuzungen kann das Sicherheitsempfinden der zu Fuß Gehenden stärken
A3 Querungshilfe	<ul style="list-style-type: none"> innerorts und außerorts Bündelung und Lenkung von Querenden Schaffen durchgängiger Wegenetze Verkürzung der Querungsstelle in Kombination mit FGÜ einsetzbar (Vorrang) 	<ul style="list-style-type: none"> Maße der Mittelinsel: min. 2,0 m tief & 4,00 m breit (anzustreben sind 2,50 - 3,0 m Tiefe); nur in Ausnahmefällen geringer Elemente der Barrierefreiheit (vgl. differenzierte Bordhöhen im Handlungsfeld Barrierefreiheit) möglichst wenig/ Bepflanzung, um Sichtverhältnisse nicht einzuschränken Markierungen der Inselköpfe; Beschilderung und Beleuchtung gemäß FGSV 2006:89 		<ul style="list-style-type: none"> kein Vorrang für die Querenden (gilt nicht für Kombination mit FGÜ)
A4 Gehwegüberfahrt (Teilaufpflasterung)	<ul style="list-style-type: none"> Einmündungen zu untergeordneten Straßen (Anliegerstraßen, Tempo 30, Verkehrsberuhigte Bereiche) Ein-/Ausfahrten Gehweg muss durch Erhöhung überfahren werden (automatisches Abbremsen / Halten der Kfz) Vorrang des Fußverkehrs barrierefreie Querung der Einmündung auf einem plangleichen Niveau 	<ul style="list-style-type: none"> min. Breite des vorhandenen Gehweges Rampenneigung 1:10/1:15 (FGSV 2002:25) Belag der Gehwegüberfahrt sollte sich von der Fahrbahn unterscheiden; im besten Fall auch vom Gehweg (Erkennbarkeit für die zu Fuß Gehenden) in Gehwegrichtung der zu Fuß Gehenden 		<ul style="list-style-type: none"> direkte Gehlinien nicht durch Einbauten wie bspw. Straßenlaternen beeinträchtigen

Maßnahmenempfehlung	Einsatz	Ausführung	Abbildungen/ Beispielfotos	Anmerkungen
<p>A5 Markierungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bereiche, an denen Fußverkehr besonders berücksichtigt werden muss • Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmender 	<ul style="list-style-type: none"> • nach eigenem Bedürfnis entsprechenden Bereich farblich oder baulich hervorheben (keine Richtlinien oder andere Regularien vorhanden) • Elemente der Barrierefreiheit (vgl. differenzierte Bordhöhen im Handlungsfeld Barrierefreiheit) 		<ul style="list-style-type: none"> • kein rechtlicher Vorrang für Zu Fuß Gehende, dient lediglich der Schaffung von Aufmerksamkeit • Aufklärung und Information der Bevölkerung wichtig: Verständnis schaffen
<p>A6 Gehwegnasen (vorgezogene Seitenräume)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • zur Verbesserung der Sichtachsen • besonders in Bereichen von Parkständen • an Kreuzungen, Einmündungen und auf freier Strecke • Sichtachsen zwischen parkenden/haltenden Kfz werden verbessert (sehen und gesehen werden; besonders im Schulumfeld, da Kinder häufig aufgrund ihrer Größe hinter parkenden Kfz verschwinden) • im Kurvenbereich wird Abbiegeradius verringert und somit Kfz-entschleunigt • Querungsdistanz wird verkürzt 	<ul style="list-style-type: none"> • Seitenraum mindestens 0,30 m bis höchstens 0,70 m über Parkstände hinaus vorziehen (bei Schräg-/ Senkrechtaufstellung der Fahrzeuge max. 1,20 m) (vgl. FGSV:2006:84) • Standardfahrbahnbreite (6,50 m) soll an Hauptverkehrsstraßen nicht unterschritten werden • werden an Erschließungsstraßen die Standardfahrbahnbreiten (4,50 m) unterschritten, sollten weitere geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (z.B. Teilaufpflasterungen) berücksichtigt werden • zwischen Parkständen soll der vorgezogene Seitenraum mindestens 5,0 m lang sein • Beleuchtung, Markierung, ggf. Aufstellen einer Bake (Erkennbarkeit für Kfz-Verkehr) 		<ul style="list-style-type: none"> • können kurzfristig provisorisch (z.B. durch Markierung und Poller) und langfristig, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden • mit FGÜ kombinierbar
<p>A7 Kreisverkehr (Minikreisverkehr)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kreuzungen, die sowohl ein relativ hohes Aufkommen an Kfz-Verkehr, als auch Fußverkehr aufweisen • Fußgängerüberwege an jedem Kreisverkehrsarm, um Vorrang für Fußverkehr (und evtl. Radverkehr) zu gewähren • Konfliktsituationen werden durch Wegfall der Linkabbiegenden vermieden & Geschwindigkeiten durch unterbrochene Fahrbahn reduziert • Minikreisverkehre lassen die Überfahrt von Schwerlastverkehr zu 	<ul style="list-style-type: none"> • FGÜ sollten nah an der Kreisfahrbahn (i.d.R. > 4,0 bis 5,0 m gemessen in der Achse des Fahrbahntheilers) angesetzt sein (FGSV: Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren) • Mini Kreisverkehre werden durch die Kreisinsel kenntlich gemacht und durch Anhebung dieser kann eine Geschwindigkeitsreduzierung erfolgen (vgl. ADAC 2014: 57). • Gestaltung kreis Insel: <ul style="list-style-type: none"> - Kreisinseldurchmesser > 4,0 m betragen - unterschiedliche Materialien wie z.B. Pflastersteine - 4,0 bis 5,0 cm hohes, eingefasstes Bord haben. (vgl. FGSV 2006a: 117) 		

Maßnahmenempfehlung	Einsatz	Ausführung	Abbildungen/ Beispielfotos	Anmerkungen
Handlungsfeld B: Barrierefreiheit				
<ul style="list-style-type: none"> • UN-Behindertenrechtskonvention formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. 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) • Entscheidend für barrierefreies Wegesystem ist die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen (Blinde, Seheingeschränkte kognitiv- und körperlich behinderte Personen; Rollstuhl-, Rollator- oder Kinderwagennutzende, Roller fahrenden Kindern) • Querungen stehen im Fokus der Barrierefreiheit: Berücksichtigung unterschiedlicher Personengruppen: Nullabsenkung: Rollstuhl-/Rollator-/Kinderwagennutzende ; Tastkanten; Kontraste; Bodenindikatoren: Seheingeschränkte Personen <p>Empfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines Gestaltungsleitfadens zur Barrierefreiheit: einheitliches örtliches Design entwickeln und anwenden (wichtig für die Orientierung); wichtige Hinweise (z. B. Literatur und DIN-Normen) sowie praktische Lösungsansätze zur Herstellung von barrierefreien bzw. barrierearmen Rahmenbedingungen liefern • Barrierefrei-Etat (eigenständiger Haushaltstitel): gezielter aktiver Abbau von Barrieren (neben dem Ausbau bei Umbaumaßnahmen); Zielformulierungen können dabei helfen, den Etat sinnvoll einzusetzen; Beteiligung des Behindertenbeirats kann sinnvoll sein 				
B1 Bodenindikatoren (Leitsystem)	<ul style="list-style-type: none"> • dient als Leit- und Orientierungssystem für seheingeschränkte Personen • sollte klar, sparsam und einfach sein: zu viele Informationen führen zu Verwirrung • dort, wo keine geschlossenen Leitlinien in Form von Borden, Mauern etc. vorhanden sind • bei hohem Verkehrsaufkommen und schwieriger Verkehrsführung 	<p>Leitsystem: 30 cm Leitstreifen (Rippenplatten) & bei Richtungswechseln Aufmerksamkeitsfeld (Noppenplatten) von 90x90 cm (60x60 bei beengten Verhältnissen); Begleitstreifen zur Schaffung von Kontrasten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rippenplatten: bestehen aus parallelen Rippen, die vom Langstock erstastbar sind und entlang der Gehrichtung ausgerichtet sind; • Noppenplatten: bestehen aus Noppen und dienen als Aufmerksamkeitsfeld: z. B. als Warnhinweis an Querungen, zum Anzeigen eines Richtungswechsels oder zur Kennzeichnung eines Einstiegs an ÖPNV-Haltestellen • Begleitstreifen: parallel zum Leitstreifen: optischer (hell/dunkel) und taktiler (andere Oberfläche) Kontrast zur Umgebung • müssen so verlegt werden, dass sie über das Niveau des Gehweges hinausragen • Leitstreifen darf nicht über Radweg führen (muss unterbrochen werden und mit Richtungsfeld gekennzeichnet werden) <p>• verschiedene Einsatzmöglichkeiten befinden sich im Leitfaden 2012 Barrierefreiheit NRW (Straßen.NRW)</p>		<ul style="list-style-type: none"> • vorhandene Bauwerke können bereits zur Orientierung beitragen (z. B. Mauern, Kanten, Borde, taktil erfassbare Begleitbepflanzung); Lücken sollten durch Bodenindikatoren oder andere Wegweisung (z. B. Abflurrinnen o. Ä.) geschlossen werden
B2 differenzierte Bordhöhe (Doppelbord)	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreiheit für alle an Querungsstellen • an FGÜ und LSA in jedem Fall zu empfehlen, aber auch an weiteren Querungsstellen, wo es die Platzverhältnisse zulassen • ebene Übergänge für Gehbehinderte; starke Kontrastierungen & Tastkanten für sehbehinderte Menschen 	<ul style="list-style-type: none"> • Heranführen an die Querungsstelle mittels Bodenindikatoren (B1) • getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe: min 1 m Länge mit 6 cm Bordhöhe und Richtungsfeld sowie min. 1 m Länge und Nullabsenkung mit Sperrfeld • Richtungsfeld: min. 90 cm breit & 60 cm tief mit Rippenplatten; exakte Ausrichtung der Rippen notwendig, da diese die Gehrichtung für seheingeschränkte Personen angeben • Sperrfeld: 60 cm tief mit Rippenplatten • Gehwegneigung < 6 % (Kontrolle für Rollstuhlfahrende) • Straßenabläufe, Abdeckungen von Straßenschächten o.Ä. sind im Querungsbereich zu vermeiden • kontrastreiche Farbgestaltung (Borde möglichst in weiß) 		Ist eine getrennte Führung nicht möglich (zu schmale Querungsstelle), sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen
B3 barrierefreie LSA	<ul style="list-style-type: none"> • an jeglicher lichtsignalgesteuerten Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr • besonders an sensiblen Bereichen einzusetzen (Unterkünfte für ältere Menschen; Einrichtungen für Seh-/Geheingeschränkte Personen,...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Heranführen an die Querungsstelle mittels Bodenindikatoren (B1): Aufmerksamkeitsfeld wird mittels 30 cm Leitstreifen mit dem Richtungsfeld verbunden • Einsatz differenzierter Bordhöhen (B2) • Signalmast bei differenzierter Bordhöhe zwischen Richtungsfeld und Sperrfeld, möglichst nah an Richtungsfeld (Abstand zur Fahrbahn gem. RiLSA) • Akustischer Signalgeber: Signal, um Mast zu finden und LSA anfordern zu können; anschließend Freigabesignal in der Grünphase • taktiler Signalgeber: Vibration des Anforderungstasters • Anforderungstaster: akustische und/oder taktile Freigabesignale können angefordert werden; ertastbarer Richtungspfeil zeigt Verlauf der Gehfurt an; zusätzliche ertastbare Elemente einsetzbar z.B. Symbol für Mittelinsel; Straßenbahn (vgl. RiLSA) • Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s ansetzen 		
B4 Bushaltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • § 8 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG): barrierefreier Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln bis Januar 2022 • Einsatz von Fahrzeugen mit Niederflertechnik: niedrige Einstiegshöhe; bei Bedarf kann die Einstiegsseite an der Haltestelle abgesenkt werden: Hochborde ermöglichen fast höhengleichen Einstieg • bevorzugt an Haltestellen am Fahrbahnrand bzw. Haltestellenkaps (bei Parkbuchten entstehen häufig Lücken zwischen Buseingang und Bord); genügend Platz für Aufstellfläche; verkehrsberuhigend 	<ul style="list-style-type: none"> • Auffangstreifen: Taktile Leitelemente (B1), die zum Einstiegsfeld (Aufmerksamkeitsfeld) führen: Halteposition der ersten Einstiegstür • Leitstreifen: Rippenplatten parallel zum Bord: 60 cm Abstand zur Fahrbahn Busses ca. 60 cm • Hochbord: Anhebung des Wartebereiches auf 18 cm über Fahrbahniveau • Fahrgastunterstand: durchsichtige Glasscheiben mit kontrastreichen Streifen auf Augenhöhe (1,30-1,50 m und 0,40-0,50 cm); Sitzgelegenheiten mit Aufstehhilfe; Aussparungen für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen, Fahrräder • Fahrpläne analog: in gut lesbarer Schriftgröße; auf ca. 1,30 m Höhe, damit für alle gut lesbar; nicht über Sitzmöglichkeit anbringen • Dynamische Fahrgast Information (DIF): digitale Fahrplananzeige; zusätzlich akustische Information über Anforderungstaster (mit Auffindestreifen und Aufmerksamkeitsfeld auszustatten) • Sicherstellung der Erreichbarkeit aus allen Richtungen: Querungsanlagen; Sichtachsen <p>• Auffangstreifen darf nicht über Radweg führen (muss unterbrochen werden und mit Richtungsfeld gekennzeichnet werden)</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Förderfähig (ebenso kann der Ausbau von Fußgängerüberwegen in Kombination mit dem Umbau der Haltestellen förderfähig sein)

Maßnahmenempfehlung	Einsatz	Ausführung	Abbildungen/ Beispielfotos	Anmerkungen
<p>B5 Rampen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Elemente im Längsverkehr, um Höhenunterschiede zu überwinden • sollten in Kombination mit Treppen eingesetzt werden (für einige Personengruppen mit Hüftschäden o.Ä. sind Rampen schwer nutzbar) 	<ul style="list-style-type: none"> • Breite der Rampe min. 1,20 m mit möglichst gerader Streckenführung • Steigungswinkel < 6 % • Einrichtung eines Zwischenpodests (1,50X1,50 m) bei Steigungsstrecken länger als 6 m • Handläufe als Unterstützung entlang der Steigungsstrecke in zwei Höhen (65 cm bzw. 85/90 cm) • rutschhemmender Oberflächenbelag 		<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von anderen technischen Hilfsmitteln möglich z.B. Aufzüge, bei beengten örtlichen Gegebenheiten bzw. großen Geländesprüngen (vgl. FGSV 2006: 93)
<p>B6 Stadtmobiliar (inkl. Poller & Umlaufsperrn)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • besonders innerstädtisch • zum Stadtmobiliar zählen u. a.: Sitzmöglichkeiten, Abfallbehälter, Kunstobjekte, Vitrinen • Umlaufsperrn, Poller, Masten werden ebenfalls berücksichtigt 	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtmobiliar ist so aufzustellen, dass es die nutzbare Gehwegfläche möglichst wenig einschränkt • muss als Hindernis für sehingeschränkte Personen ertastbar sein: durchgehende Aufstellfläche oder Querstrebe in max. 15 cm Höhe, um mit Langstock frühzeitig zu erkennen (vgl. FGSV 2011: 60); "schwebende" Elemente sind zu vermeiden • Umlaufsperrn: 1,50 m Abstand zwischen den Absperrerelementen: Passieren mit Rollstuhl, Kinderwagen etc. • Umlaufsperrn und Poller: visuell und kontrastierende Gestaltung (z.B. rot-weiß) 		

Anhang III: Handlungsfelder Fußverkehr

Maßnahmenempfehlung	Einsatz	Ausführung	Abbildungen/ Beispielfotos	Anmerkungen
Handlungsfeld C: Längsverkehr				
<ul style="list-style-type: none"> Qualitäten der Fußverkehrsinfrastruktur hängt eng mit den Gestaltungselementen des Straßenquerschnitts und des Freiraums zusammen: Straßenraumaufteilung von außen (Gehbereiche) nach innen (Fahrbahn) planen Straßenraumverhältnis: 30 - 40 - 30 (30% Seitenraum/ 40 % Fahrbahn/ 30 % Seitenraum; vgl. FGSV 2006) selbsterklärende Wegeführungen mit der Vermeidung von Umwegen (Wegweisungen können dabei unterstützen) Barrierefreiheit 				
C1 Seitenraumbreiten	<ul style="list-style-type: none"> Gehwege erfüllen Verbindungsfunktion, aber können auch je nach Breite Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel bereitstellen §25 Abs. 1 StVO: zu Fuß Gehende müssen Gehwege benutzen (Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen (bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen) den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen) 	<ul style="list-style-type: none"> 2,50 m Mindestgehwegbreite (inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu Hindernissen); nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m größere Gehwegbreiten sind anzustreben geringere Gehwegbreiten nur bei geringem Verkehrsaufkommen in Wohnstraßen und offener Randbebauung oder bei engen dörflichen Strukturen (vgl. FGSV 2006: 81ff) Sicherstellung der erforderlichen nutzbaren Gehwegbreite ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen (Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen) 		
C2 Kurvenradius verkleinern	<ul style="list-style-type: none"> Einmündungen zu untergeordneten Straßen (Anliegerstraßen, Tempo 30, Verkehrsberuhigte Bereiche) bei langen Querungsdistanzen bei schwer einsehbaren Kreuzungsbereichen Geschwindigkeiten im Abbiegeprozess können reduziert werden 	<ul style="list-style-type: none"> kann vorerst provisorisch und kostengünstig in Form von Markierungen; Rüttelborden Klebeborden, Pollern umgesetzt werden langfristig: bauliche Ausführung des Kurvenbereichs in Form eines Gehweges unter Aspekten der Barrierefreiheit der neugewonnene Aufstellbereich kann zusätzlich für Stadtmobiliar, wie z. B. Bänke oder Sitzsteine, genutzt werden. 		<ul style="list-style-type: none"> der notwendige Kurvenradius (für LKW; Busse) ist zu prüfen langfristig ist unbedingt ein Ausbau anzustreben
C3 Oberflächenbelag	<ul style="list-style-type: none"> auf allen Gehwegen sowie Plätzen und Flächen für den Fußverkehr Element der Barrierefreiheit (Design für alle) historische Gehwege (geschlagenes Pflasters) tragen oftmals zum Charakter einer Stadt bei und sollen erhalten bleiben 	<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von rauen Betonpflastersteinen ohne Fase mit Ausbildung kleiner Fugen (ebene Oberfläche) oder Asphalt (bei gemeinsamer Nutzung mit Radverkehr) bei historischen Wegen, können Pflastersteine abgeschliffen werden oder Furten aus Gehwegplatten geschaffen werden, die eine barrierefreie Fortbewegung ermöglichen regelmäßige Überprüfungen und Instandhaltung des Oberflächenbelags müssen stattfinden möglichst Vermeidung von wassergebundenen Decken, da diese zur Pfützenbildung beitragen und zusätzlich eine Fortbewegung mit Reifen (Rollator/Rollstuhl/Kinderwagen) erschweren können Schachtdeckel sind möglichst auf den Gehwegen zu vermeiden 		
C4 Gehwegneigung	<ul style="list-style-type: none"> möglichst auf allen für den Fußverkehr vorgesehenen Flächen wenn aufgrund von topografischen Gegebenheiten nicht anders möglich, Erholungsphasen ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> Längsneigung: max. 6 % (bei längeren Strecken > 3 % : alle 10 m Ruheflächen mit einer Längsneigung von max. 3 %) Querneigungen: max. 2,5 % (< 2 % wenn gleichzeitig eine Längsneigung vorliegt, vgl. DIN 18040-3) 		<ul style="list-style-type: none"> notwendige Neigung zur Entwässerung kann durch die Kombination von Längs- und Querneigung nachgewiesen werden
C5 Verkehrsberuhigte Bereiche	<ul style="list-style-type: none"> beengte Straßenräume mit geringen Verkehrslasten; Wohnstraßen Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion der Straße Dominanz des KFZ-Verkehrs wird eingeschränkt Rechte für den Fußverkehr: Geh- und Aufenthaltsrecht, sowie die Freiheit, nach Belieben die Fahrbahn zu kreuzen und mitten auf der Fahrbahn zu gehen, solange der Kfz-Verkehr dadurch nicht unnötig behindert wird 	<ul style="list-style-type: none"> Kennzeichnung Verkehrszeichen 325 StVO (Schrittgeschwindigkeit) niveaugleiche Gestaltung (bevorzugt gepflastert und farblich: Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers wird gesteigert; vgl. UDV 2015: 142) Kennzeichnung von Parkplätzen für den ruhenden Verkehr (außerhalb der Markierung Parkverbot) Anfang und Ende der Mischflächen sollten sich baulich abheben Möblierung sollte sparsam eingesetzt werden, um Freiflächen für spielende Kinder bereitzustellen und Sichtachsen freizuhalten 		
C6 Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden	<p>Radverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> unterschiedliches Geschwindigkeitsniveau von Fuß- und Radverkehr der Radverkehr ist vom Fußverkehr zu trennen (möglichst keine gemeinsamen Geh-/Radwege oder Gehwege mit "Radverkehr frei") <p>Ruhender Kfz-Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gehwegparken (legal/illegal) schränkt häufig die Gehwegbreiten ein 	<p>Radverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Schaffen von Anlagen für den Radverkehr (eigenständiger Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) Führung im Mischverkehr bei geringen Geschwindigkeiten oder niedrigem Verkehrsaufkommen <p>Ruhender Kfz-Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Einzelprüfung der Gegebenheiten (inkl. Betrachtung der Situation in der Nachbarschaft): ggf. kann legales Gehwegparken entfallen bei legalem Gehwegparken sollte entsprechender Bereich deutlich gekennzeichnet sein (Markierungen) illegales Gehwegparken sollte (besonders in sensiblen Bereichen wie z.B. Schulen) kontrolliert und entsprechend ordnungsrechtliche Maßnahmen verhängt werden 		<p>Abwägungsprozess: Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden steht im Vordergrund</p>

Maßnahmenempfehlung	Einsatz	Ausführung	Abbildungen/ Beispielfotos	Anmerkungen
Handlungsfeld D: Aufenthaltsqualität				
<ul style="list-style-type: none"> • Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt unmittelbar • Aufenthaltsqualität zeichnet sich aus durch: ästhetisches Empfinden, Wohlfühlen, Erlebbarkeit des Raumes, Möglichkeiten des Verweilens, offene Fassadengestaltung, ausreichend Platz, Grünflächen; niedrige Lärmbelastung, gute Luftqualität • Zwischennutzung auf einer Strecke zwischen Ausgangspunkt und Ziel • Möglichkeit von (Ruhe-) Pausen auf einer längeren Strecke zu Fuß 				
D1 Sitzmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • auf Plätzen und entlang längerer Gehwegstrecken • innerstädtische Bereiche • Bereiche, in denen ältere Menschen sich fortbewegen (Möglichkeit zur Pause) 	<ul style="list-style-type: none"> • entlang von Haupttrouten sollte alle 300 m eine Sitzmöglichkeit vorhanden sein (vgl. FGSV 2011: 60) • Vielfältige Ausführungsmöglichkeiten: • Sitzbänke: sollten mit Arm- und Rückenlehne sowie waagerechter Sitzfläche ausgestattet sein (Komfort und Barrierefreiheit) • Integration in vorhandenen Elemente: z.B. Mauern, Treppenanlagen, Streugutbehältern etc. • kreative Gestaltung wie z.B. Liegeflächen oder Sitzschlangen, die auch als Spielgeräte genutzt werden können • Einsatz abhängig von Zielgruppen; im besten Fall großes Angebot bieten • Lage und Ausrichtung abhängig von: Lärm, Sonneneinstrahlung; Windrichtung; Blickrichtung; Witterungsschutz 		
D2 Spielelemente	<ul style="list-style-type: none"> • schaffen von Räume für Kinder: attraktiv, erlebbar und aktivierend sein • belebte Straßenzüge mit ausreichend Platz und Schulwege • Spielgeräte und weitere spielerische Elemente (z.B. farbige Markierungen) können Kinder sichere Wege entlang leiten • bewegungsförderndes Wohnumfeld fördert die eigenständige Mobilität • Spielelemente können in sämtlichen Größen und zu verschiedensten Zwecken eingesetzt werden: kleinere Geräte können besonders entlang von Routen eingesetzt werden, größere Elemente um Platzsituationen aufzuwerten 	<ul style="list-style-type: none"> • die Herstellerangaben sind einzuhalten und dementsprechend den Sicherheitsanweisung Folge zu leisten • entlang von Straßen sollte der Bereich für Spielelemente abseits der Fahrbahn mit einem dazwischenliegenden Geh- und/oder Radweg liegen • die Ausführung der Geräte wird vom Kind durch die Nutzung selbstständig bestimmt: auf den Geräte kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden u.v.m. • Themenrouten können entsprechend (Schulwege/ Kindergartenwege/ Lehrpfade/...) angelegt werden 	 	<ul style="list-style-type: none"> • Kinder können bei der Gestaltung des Raumes beteiligt werden, da diese so meist auch besser angenommen & genutzt werden; durch Mitentscheidung bei der Auswahl der Spielelemente oder indem der Raum gemeinsam gestaltet wird
D3 Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichende Beleuchtung bei Dunkelheit/dunklen Wegen oder Unterführungen wirkt sich positiv auf das subjektive Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität aus • Orientierung und Sichtbarkeit der Wegeführung • unbeluchtete Plätze, Unterführungen oder Parks können sich bei Dunkelheit zu Angsträumen entwickeln • Beleuchtung kann ebenfalls als gestalterisches Element oder zur Wegweisung eingesetzt werden (Anstrahlen von Gebäuden, bunte Lichter, Informationstafeln, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Beleuchtung von baulichen Anlagen, Verkehrszeichen, Markierungen sowie aller Verkehrsteilnehmenden gemäß DIN 5044, DIN 67523 und DIN 67524 • FGÜ und Kreisverkehre müssen an den Überwegen der zu Fuß Gehenden beleuchtet werden; für weitere bauliche Anlagen des Fußverkehrs gibt es keine verbindlichen Vorschrift bzgl. der Beleuchtung • Allgemein gilt gem. FGSV EFA: <ul style="list-style-type: none"> - der gesamte Straßenraum inkl. Anlagen für den Fußverkehr müssen ausgeleuchtet sein - Berücksichtigung der Seitenraumbreite bei der Planung: 0,25m des Gehweges sind den Beleuchtungsmasten vorbehalten (entfallen entsprechend bei aufgehängten Straßenleuchten) - Masten sollen Fußverkehr nicht behindern - bei der Anordnung und Höhe müssen mögliche Hindernisse berücksichtigt werden (z.B. Bäume/ Häuser etc.) um Schattenbildung zu vermeiden 		
D4 weitere Möglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Aufmerksamkeit und Verständnis schaffen für den Fußverkehr allgemein • Sensibilisierung mittels Informations- und Erlebnisvermittlung • Aufgreifen unterschiedlicher Handlungsfelder (Barrierefreiheit, Schulwege etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aktionstage/ Kampagnen und unterschiedlicher Form: <ul style="list-style-type: none"> - temporäre Nutzungsänderungen wie z.B. Einrichtung von Spielstraßen zu bestimmten Zeiten; PKW-Stellplätze als Freizeitfläche (z.B. Parklets) nutzen - "Tag der Mobilität" (oder ähnliche Kampagnen) einführen mit verschiedenen Infoständen und Angeboten für den Fußverkehr (z.B. Simulationsbrillen, "Altersanzüge", Spielgeräte etc.) - Stadtfeste oder andere kommunale Feste öffentlich wirksam nutzen • Nutzung von Print- und digitalen Medien für Informationsvermittlung 		<ul style="list-style-type: none"> • Kooperationen mit Interessenverbänden oder anderen Partner*innen möglich wie z.B. Krankenkassen, Behindertenverbänden etc. • z.B. Aktion „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ wird durch den VCD initiiert (vielfältiges Informations- und Aktionsmaterial)

Maßnahmenempfehlung	Einsatz	Ausführung	Abbildungen/ Beispielfotos	Anmerkungen
Handlungsfeld E: Verkehrssicherheit				
<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit beziehen sich i.d.R. auf die Gestaltung von KNP und Kreuzungsbereichen, in denen der Fußverkehr die Fahrbahn quert, aber auch Haltestellen des ÖPNV gelten häufig als konfliktreiche Bereiche, die auf Verkehrssicherheit überprüft werden müssen • Kriterien zur Bewertung der Verkehrssicherheit: Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit der Situation • bauliche Umgestaltung (z.B. Ausbau von Gehwegnasen zur Fahrbahnverengung) oder straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (z.B. Geschwindigkeitsreduktion) können zur Verkehrssicherheit beitragen •im Konfliktfall steht das Ziel der Verkehrssicherheit immer über dem Ziel des zügigen Verkehrsflusses (Verwaltungsvorschrift der StVO) 				
<p>E1 Geschwindigkeitsreduzierung (z.B. Tempo 30 Zone / Verkehrsberuhigte Geschäftszone)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • abhängig von Straßenkategorie: - Straße außerhalb des Vorfahrtsstraßennetzes (z.B. Wohngebiete): streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung/ Zone möglich • Geschwindigkeitsreduzierungen können auch auf Grund von Lärmbelastigung (Einhaltung von Grenzwerten gem. Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007), Luftverunreinigung (Einhaltung Immissionsgrenzwerte gem. BImSchG) oder erhöhter Unfallzahlen (Unfallhäufungspunkte) angeordnet werden. - Überörtlicher Verkehr (Bundes-, Landes-, oder Kreisstraße): Geschwindigkeitsbeschränkung nur eingeschränkt möglich: darf gem. § 45, (9) StVO nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht & an Luftkurorten (u.a. Bade- und heilklimatischen Kurorte) • seit 2016 ist zusätzlich die Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf innerörtlichen Straßen in unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern möglich • Verkehrsberuhigte Geschäftszone: kurzfristige Verbesserung der Verkehrssituation und -beruhigung in sensiblen Straßenabschnitten ohne kostenintensive Umbaumaßnahmen; Anordnung von Zonengeschwindigkeitsbeschränkung mit weniger als 30 km/h an zentralen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (§45 Abs. 1d der StVO) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kennzeichnung Tempo 30 Zone über das Verkehrszeichen 274.1 (§39 StVO) • Kennzeichnung der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche erfolgt über die Zeichen 274.1 (Beginn eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs) und 274.2 (Ende eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs) (§39 StVO) - Rechtlich handelt es sich ausschließlich um eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den Fahrzeugverkehr. Die Fahrbahn bleibt Fahrbahn und wird in der Regel von zwei Gehwegen eingerahmt. Für den Fußverkehr gelten die normalen Vorschriften des § 25 StVO (u.a. Fahrbahn darf nur zum Queren betreten werden, Fußverkehr ist wartepflichtig) • bauliche Gestaltung kann Verkehrsverhalten verändern (z.B. Fußverkehr wird dem MIV gegenüber bevorrechtigt) • zusätzliche Beschilderung am Zoneneingang möglich, z.B. dass die Kfz-Abstellung nur in den dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt ist. Das Parkverbot kann mittels Zeichen 290.1 bzw. 290.2 im Ein- bzw. Ausgangsbereich klar reguliert werden • Die Vorgaben der StVO müssen bei der Errichtung von Parkverbotszonen eingehalten werden. Es muss beispielsweise nachgewiesen werden, dass die Maßnahme zwingend erforderlich ist. Dafür sollte eines der zulässigen Ziele laut § 45 StVO - Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs sowie Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen - erreicht werden. Die Parkverbotszone muss als einheitliches Gebiet klar erkennbar sein. 	 <p>Verkehrszeichen 274.1 und 274.2</p>  <p>Verkehrszeichen 290.1 und 290.2</p> 	

Maßnahmenempfehlung	Einsatz	Ausführung	Abbildungen/ Beispielfotos	Anmerkungen
Handlungsfeld F: Schulwege				
<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Mobilität sollte direkt in der Kindheit beginnen (Wege zum Kindergarten/ zur Schule) • Kinder haben die Möglichkeit auf dem Schulweg viel zu entdecken, den natürlichen Bewegungsdrang zu stillen sowie Motorik zu trainieren und Selbstständigkeit zu erlernen • auch die Konzentrations- und Lernfähigkeit der Kinder wird durch frische Luft und Bewegung erhöht; zudem wird der soziale Umgang mit anderen Kindern erlernt • frühzeitiges Erlernen der Straßenverkehrsordnung und gegenseitige Rücksichtnahme • Ziel: Bewusstsein bei den Eltern schaffen: sie fördern und unterstützen ihr Kind, wenn sie es zu Fuß Gehen lassen, anstatt es mit dem Auto bis zum Eingang der Schule zu bringen • Berücksichtigung bei der Planung von Schulwegen: meist geringere Körpergröße der Kinder (veränderte Perspektive und Sichtfelder; motorische Fähigkeit und Einschätzung von Geschwindigkeit & Entfernung ist oftmals noch nicht komplett entwickelt (vgl. Fußverkehr Schweiz 2009: 11) <p>> Schulwegsicherung: um Konflikte zu vermeiden möglichst Schulwege auf ausreichend breiten Gehwegen, die frei von Hindernissen (Gehwegparken, Müllbehälter etc.) geführt werden; sichere Querungen anzeigen oder schaffen (Sichtbeziehungen sind hier von besonders großer Bedeutung); Wartezeiten an LSA sollten kurz sein und die Höhe des Druckknopf auf die Größe angepasst sein; zudem ist die Ausleuchtung der Schulwege obligat</p>				
<p>F1 Schulwegpläne</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Routenempfehlungen von sicheren Schulwegen, die sich besonders an Eltern von Kindern richten, die neu eingeschult werden • dokumentierte Empfehlung überprüfter und geeigneter Schulwege, die mit den Kindern erlernt werden sollen und auf Gefahrenstellen hinweisen sowie alternative Routen und Querungsmöglichkeiten anzeigen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeitung und Überprüfung geeigneter Schulwege sowie ggf. Schaffung von sicheren Querungsstellen für die Kinder • Zusammenarbeit von Kommune, Schulen, Straßenverkehrsbehörde und der Polizei, um Wegestrecken und Problemstellen der Schüler*innen zu erheben • Überführung der Ergebnisse in eine Kartengrundlage mit geeigneten Wegen, sicheren Querungsmöglichkeiten, aber auch Pausen- und Spielmöglichkeiten sowie Gefahrenstellen, die vermieden werden sollten • die Wege können auch zusammen mit den Kindern erarbeitet werden • eine regelmäßige Überprüfung der Wege auf Verkehrssicherheit ist durchzuführen • die Information wird zu Schulbeginn an die Eltern weitergegeben: Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegsicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zur Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg, sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen 		<ul style="list-style-type: none"> • Leitfaden der bast „Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ (2019)
<p>F2 Schulweggestaltung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • sowohl im direkten Schulumfeld, als auch auf den einzelnen Wegen zur Schule • besonders Querungsstellen, die von Kindern genutzt werden 	<ul style="list-style-type: none"> • Das Schulumfeld muss deutlich als solches erkenntlich sein, sodass auch ortsfremde Personen darauf aufmerksam gemacht werden, dass sich Kinder in diesem Bereich aufhalten • die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist i. d. R. auf Tempo 30 km/h zu beschränken: durch eine angepasste Gestaltung, kann die Einhaltung der Geschwindigkeit herbeigeführt werden durch: <ul style="list-style-type: none"> - farblich abgehobene Aufpflasterungen oder Markierungen - Belagswechsel - Fahrbahneinengungen oder Mittelinseln • Hol- und Bringverkehr können durch Elternhaltestellen an geschützten Orten (Wohnstraßen; Parkplätze oder ähnliches in mindestens 300 m Umfeld) von dem Schuleingang verlagert werden, sodass die Kinder den Rest des Weges gehen • farbliche Poller und Halteverbote können das Halten vor dem Schulgebäude einschränken • sichere Schulwege können gemeinsam mit den Kindern erarbeitet und durch farbige Markierungen und Spielgeräte gekennzeichnet werden (s. F1 Schulwegpläne) 		
<p>F3 Schulisches Mobilitätsmanagement</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schulen (besonders Grundschulen) • in Zusammenarbeit mit Eltern und Schule 	<ul style="list-style-type: none"> • die Eltern sollten regelmäßig von den Schulen informiert und eingebunden werden, sodass mehr Verständnis aufkommt • Aktionstage zum Thema Mobilität an den Schulen können für mir Verständnis und miteinander führen (z.B. in Zusammenarbeit mit der Polizei) • Unterrichtsreihen (z.B. Verkehrszähler) • Elternhaltestellen und Laufbusse tragen zu weniger Kfz-Verkehr bei • Elternhaltestellen: Bereiche, in denen Eltern ihre Kinder im näheren Schulumfeld sicher absetzen können und von denen aus die Kinder den restlichen Weg sicher zurücklegen können: <ul style="list-style-type: none"> - gesicherte Querungen müssen auf dem Weg vorhanden sein - mindestens 300 m Entfernung zum Zielort - Elternhaltestellen können zeitlich begrenzt werden • Laufbusse (auch Walking Bus): - Kinder gehen gemeinsam als Gruppe, mit oder ohne erwachsene Begleitung, sicher zur Schule (Weg sollte am Anfang gemeinsam geübt werden): in der Gruppe sind die Kinder gut sichtbar und stärken sich gegenseitig - Laufbusse laufen wie ein Linienbus nach einem Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten (evtl. selbstgestalteten) Haltestellenschildern vorbei 		<ul style="list-style-type: none"> • Informationsbroschüre „Der Laufende Schulbus“ (vgl. Rhein-Neckar-Kreis 2009) • Lehrstoffsammlung des Projekts Verkehrszähler des Landesnetzwerks „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ hat zum Ziel, Kindern ein selbstständiges Zurechtfinden im Verkehr und ihrer individuellen Umwelt näher zu bringen (vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015)