

Endbericht

Fußverkehrs-Checks NRW 2025

Velen und Ramsdorf

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Dortmund, im Januar 2026

www.planersocietaet.de

Impressum

Auftraggeber

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Geschäftsstelle

Glockengasse 37-39

50667 Köln

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle

Westfalen-Lippe:

Lisa Gottheil

Telefon: 0160 618 5761

E-Mail: l.gottheil@nwl-info.de

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

Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Theresa Brockhaus

Bildnachweise im Bericht

Planersocietät (wenn nicht anders vermerkt)

Inhaltsverzeichnis

	Abbildungsverzeichnis	3
	Tabellenverzeichnis	4
	Abkürzungsverzeichnis	4
1	Einleitung	5
2	Analyse	7
3	Handlungsfelder	12
	3.1 Barrierefreiheit (A)	13
	3.2 Querungen (B)	22
	3.3 Verkehrssicherheit (C)	27
	3.4 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (D)	34
4	Verstetigung	37
	4.1 Umsetzungshorizont	37
	4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung	40
	4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW	40
5	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	43
6	Fazit	45
7	Dokumentation	47
	7.1 Auftakt-Workshop	47
	7.2 1. Begehung	53
	7.3 2. Begehung	65
	7.4 Abschluss-Workshop	79
8	Quellenverzeichnis	83

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Urkundenübergabe an die Stadt Velen.....	5
Abbildung 2: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2025	6
Abbildung 3: Modal Split des Verkehrsaufkommens in Velen nach Entfernungsklassen....	8
Abbildung 4: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Velen	9
Abbildung 5: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Ramsdorf.....	10
Abbildung 6: Barrierefreiheit	13
Abbildung 7: Unterschiedliche Überquerungsanlagen	23
Abbildung 8: Auswirkungen eines reduzierten Geschwindigkeitsniveaus.....	28
Abbildung 10: Fußverkehrsförderung	45
Abbildung 11: Auftakt-Workshop in der Stadt Velen	47
Abbildung 12: Ergebnisse der Stellwand zum Routen-Entwurf der Begehung in Ramsdorf	52
Abbildung 13: Routenverlauf der 1. Begehung in Velen (ca. 1.8 km)	53
Abbildung 14: Teilnehmende diskutieren die Situation am Leineweberplatz.....	55
Abbildung 15: Teilnehmende diskutieren über die Verkehrssituation an der Coesfelder Straße	56
Abbildung 16: Teilnehmende laufen an Rewe-Markt vorbei.....	57
Abbildung 17: Ein parkendes Auto versperrt den Gehweg; Teilnehmende diskutieren an der Bahnhofsallee	58
Abbildung 18: Teilnehmende stehen auf Grünstreifen, in dem der Zebrastreifen mündet.....	59
Abbildung 19: Teilnehmende diskutieren über den Kreuzungsbereich	61
Abbildung 20: Teilnehmende stehen an der Ramsdorfer Straße und diskutieren über diese	62
Abbildung 21: Teilnehmende diskutieren über die Schulstraße	64
Abbildung 22: Routenverlauf der 2. Begehung in Ramsdorf (ca. 1.8 km)	65
Abbildung 23: Teilnehmende diskutieren die Verkehrssituation an der Harkingsbrücke.....	67
Abbildung 24: Bedarfsampel an der Straße Harkingsbrücke	68
Abbildung 25: Teilnehmende diskutieren über die Verkehrssituation an der Kreuzung Hausstraße / Weseker Straße	69
Abbildung 26: Eine Rollstuhlfahrerin kann fast nicht über den Gehweg fahren & die Teilnehmenden diskutieren die Situation auf dem Kirchplatz	70
Abbildung 27: Fehlende Bordsteinabsenkungen an der Seltingsporte	71
Abbildung 28: Die Teilnehmenden laufen aufgrund des schlechten Gehweges auf der Straße	73
Abbildung 29: Ein LKW fährt in eine Straße in der LKW-Durchfahrten verboten sind & Teilnehmende diskutieren die Situation an der Kreuzung Velener Straße / Borkener Straße.....	74
Abbildung 30: Schmalen Gehweg auf der Paulusstraße Richtung K&K.....	76
Abbildung 31: Teilnehmende diskutieren die Situation an der Straße am Aagarten	77
Abbildung 32: Kreuzungsbereich Weseker Straße / Am Aagarten	78
Abbildung 33: Herr Schillig blickt auf den FVC in Velen und Ramsdorf zurück.....	80
Abbildung 34: Ergebnis der Zufriedenheitsabfrage.....	82

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stärken und Schwächen im Fußverkehr in Velen und Ramsdorf	11
Tabelle 3: Umsetzungshorizont der Maßnahmen	38
Tabelle 4: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld A – Barrierefreiheit	81
Tabelle 5: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld B – Querungen	81
Tabelle 6: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld C – Verkehrssicherheit	81
Tabelle 7: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld B – Verkehrssicherheit	82

Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen
DIMR	Deutsches Institut für Menschenrechte
DIN	Deutsches Institut für Normung
FGÜ	Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MUNV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
R-FGÜ	Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
StVO	Straßenverkehrsordnung
UBA	Umweltbundesamt

1 Einleitung

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

Mit den Fußverkehrs-Checks wollen das Land Nordrhein-Westfalen und das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Kommunen ermuntern, vor Ort die Situation für zu Fuß Gehende zu verbessern; dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs auslösen und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Im siebten Jahr der Fußverkehrs-Checks NRW ist das Interesse der Kommunen deutlich gestiegen. So konnte sich die Stadt Velen aus 31 Bewerbungen als eine von zwölf geförderten Kommunen durchsetzen.

Abbildung 1: Urkundenübergabe an die Stadt Velen



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW

In Begleitung der Planersocietät haben Velen und Ramsdorf den Schwerpunkt vor allem auf die Barrierefreiheit, das sichere Queren, Konfliktbereiche zwischen Fuß- und Radverkehr und die Verkehrssicherheit gelegt. Gemeinsam wurden in mehreren Vor-Ort-Terminen eine Bestandsanalyse sowie vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt. Vorab legte die Verwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro die Schwerpunkträume fest und bereitete den Fußverkehrs-Check vor. Am öffentlichen Auftakt-Workshop am 11. Juni 2025 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben und gemeinsam mit den Teilnehmenden mögliche Routenverläufe der Begehungen und erste Problemstellen diskutiert. Anschließend fanden am 08. Juli und 09. Juli 2025 die Begehungen statt. Die eruierten Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in einem öffentlichen Abschluss-Workshop am 01. Oktober 2025 gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert.

Abbildung 2: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2025



Quelle: Planersocietät

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

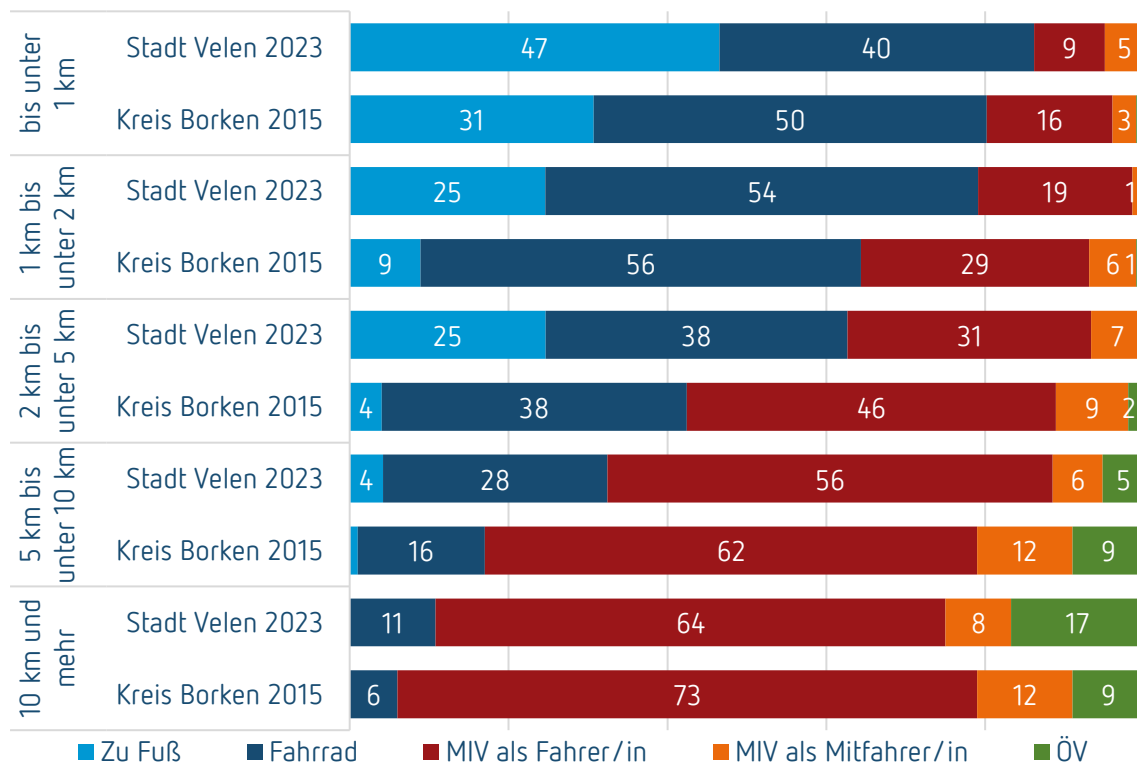
2 Analyse

Die Stadt Velen zählt rund 13.200 Einwohnende und besteht aus den Orten Velen und Ramsdorf sowie umliegenden Bauerschaften. Velen und Ramsdorf liegen im Münsterland, westlich des Oberzentrums Münster, im Nordwesten Nordrhein-Westfalens und gehört dem Kreis Borken im Regierungsbezirk Münster an. Der Kreis Borken grenzt im Westen an die Niederlande.

Sowohl das Zentrum von Velen als auch das von Ramsdorf zeichnen sich durch eine hohe Nutzungsdichte an Einzelhandelsgeschäften und vereinzelt gastronomischen Angeboten aus. Die umliegenden Wohngebiete sind überwiegend durch Wohnbebauung geprägt und beheimaten punktuell städtische Einrichtungen wie Schulen oder KiTas.

Die Betrachtung des Modal Splits von 2023 veranschaulicht, dass 14 % der Wege in Velen und Ramsdorf zu Fuß zurückgelegt werden. Gegenüber der Haushaltsbefragung im Kreis Borken von 2015 hat der Fußverkehr zugenommen (9 %). Im Vergleich zu anderen Städten in Deutschland der gleichen Raumtypologie (*Kleinstädte, dörflicher Raum, ländliche Regionen*) fällt dieser jedoch weiterhin verhältnismäßig gering aus (22 %, Mittelwert). Den Eindruck bestätigt ein Vergleich auf Landesebene (26 %; vgl. infas, DLR, IVT und infas 360 2023). Dieser Unterschied lässt sich auf den überdurchschnittlich hohen Radverkehrsanteil von 28% (6 % in gleicher Raumtypologie) zurückführen. Besonders deutlich wird dies bei der Betrachtung des Modal Splits nach Entfernungsklassen. Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl nach Entfernung zeigt, dass mehr als 47 % aller Wege bei einer Distanz von unter 1 km zu Fuß zurückgelegt werden. Dieser Wert halbiert sich jedoch fast bei der nächsthöheren Entfernungsklasse (1-2 km). Gemessen an der kurzen Distanz fällt dieser Wert verhältnismäßig gering aus. Ab dieser Kategorie dominiert der Radverkehr deutlich und ist überproportional hoch.

Abbildung 3: Modal Split des Verkehrsaufkommens in Velen nach Entfernungsklassen



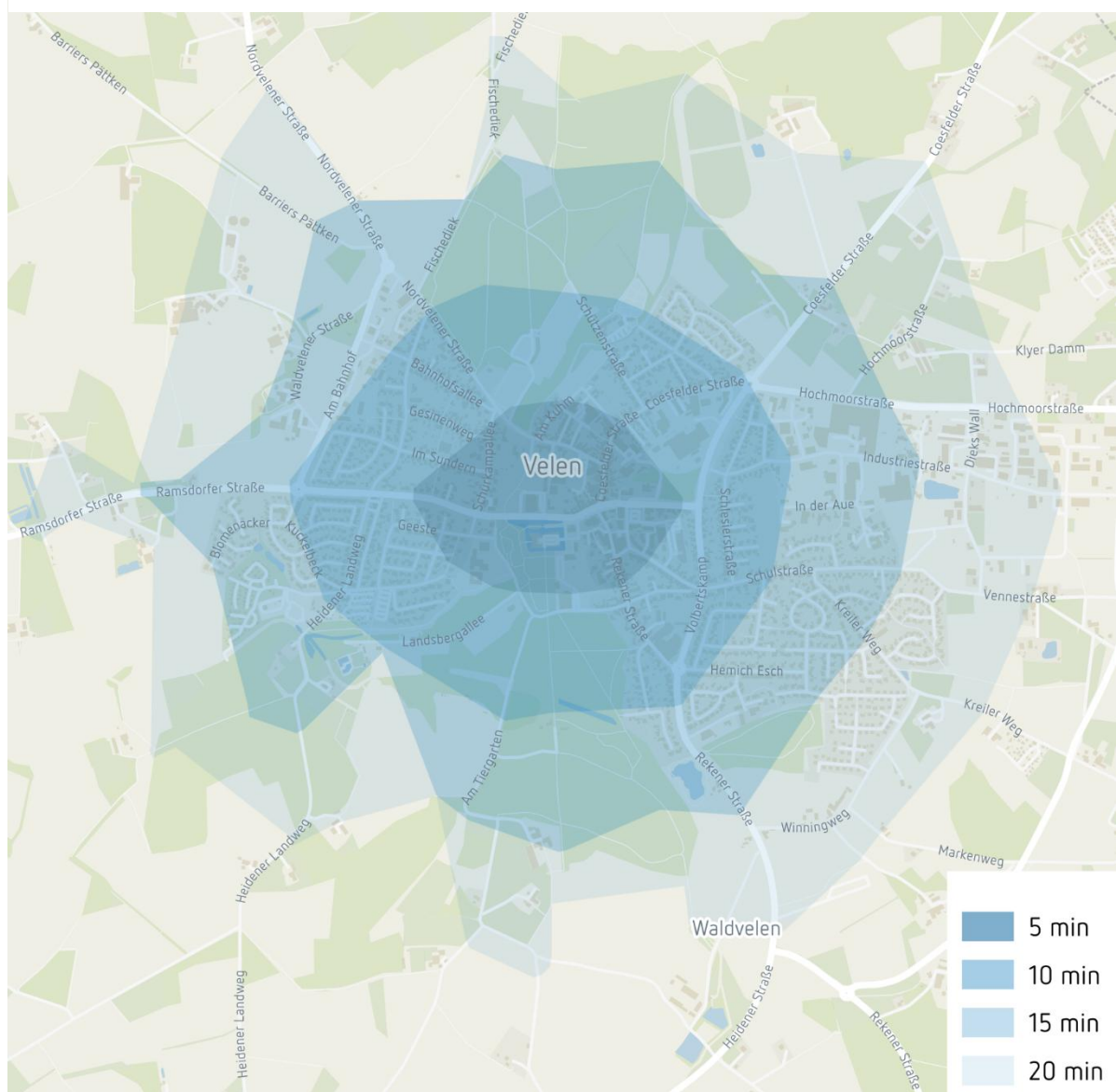
Quelle: Planersocietät

Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege

Erreichbarkeitsanalyse

Die kurzen Distanzen innerhalb Velens und Ramsdorfs lassen sich durch eine Erreichbarkeitsdarstellung mittels Isochronen bestärken. Die in Abbildung 4 und Abbildung 5 dargestellten Isochronen lassen gut erkennen, dass wichtige Ziele in beiden Ortschaften innerhalb von wenigen Minuten fußläufig zu erreichen sind. Ebenfalls weisen Velen und Ramsdorf eine gute fußläufige Erreichbarkeit zwischen den zentralen Bereichen und den angrenzenden Wohngebieten auf. In Velen kann das Rathaus aus nahezu allen Siedlungsbereichen von etwa 5.000 Personen innerhalb von etwa 20 Minuten zu Fuß erreicht werden. In Ramsdorf gilt Entsprechendes für den Marktplatz, der aus den meisten Wohngebieten ebenfalls innerhalb eines 20-minütigen Fußwegs von etwa 4.250 Personen zugänglich ist. Die gute Erreichbarkeit unterstreicht die kompakte Siedlungsstruktur beider Orte und trägt zur Stärkung der Nahmobilität bei. Eine Gehminute entspricht dabei durchschnittlich ungefähr 90 m, abhängig von der Personengruppe.

Abbildung 4: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Velen



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

Abbildung 5: Erreichbarkeit im Fußverkehr in Ramsdorf



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

Stärken- und Schwächen-Analyse

Trotz der grundsätzlich guten Voraussetzungen ergeben sich innerhalb der Zentren von Velen und Ramsdorf und den angrenzenden Wohngebieten einige Einschränkungen für den Fußverkehr. So erschweren fehlende Bordsteinabsenkungen sowie teils starke Querneigungen der Gehwege das zu Fuß gehen vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen. Des Weiteren sind die Gehwege oftmals durch Hindernisse eingeschränkt, wodurch nicht nur die Gehgassenbreite verringert wird, sondern sich auch Gefahren für sehingeschränkte Personen ergeben, da diese die Hindernisse schlecht wahrnehmen

können. Auch Konflikte mit dem Radverkehr sind aufgrund z. T. veralteter Straßenraumgestaltung zugunsten des Kfz-Verkehrs festzustellen.

Weitere Handlungsschwerpunkte ergeben sich durch zu große und unübersichtliche Kreuzungsbereiche, fehlende Querungsanlagen sowie Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Pkw.

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

Tabelle 1: Stärken und Schwächen im Fußverkehr in Velen und Ramsdorf

Stärken 	Schwächen 
<ul style="list-style-type: none"> • kurze Wege innerhalb der Ortsteilzentren und kompakte Stadtstruktur • grundsätzlich Querungsmöglichkeiten im Fußwegenetz • Geschwindigkeitsreduktion im Nebennetz (v. a. Tempo 30-Zonen) • taktile Leitelemente und barrierefreie Gestaltung bei Neu- oder Umbaumaßnahmen • Velen und Ramsdorf sind seit 2009 Mitglied der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Defizite in der Barrierefreiheit im Bestand, u.a. an Querungsstellen • ausbaufähige Gehwegverbindungen, besonders in Hinblick auf (nutzbare) Gehwegbreiten und Oberflächenqualität • Nutzungskonflikte v. a. mit dem Radverkehr durch die Straßenraumaufteilung • punktuell fehlende (sichere) Querungsanlagen • teilweise nicht Einhalten von straßenverkehrsrechtlichen Regelungen oder fehlendes Verständnis/Rücksicht bei den Autofahrenden

3 Handlungsfelder

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

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



Quelle: Planersocietät

3.1 Barrierefreiheit (A)

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

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

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

Abbildung 6: Barrierefreiheit



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

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

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

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

Die Qualität der Oberfläche ist entscheidend für eine sichere Fortbewegung. Besonders für mobilitätseingeschränkte Personen ist es wichtig, ebene Oberflächen mit niedrigem

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

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

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

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

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

Das "Zwei-Sinne-Prinzip" sollte an Lichtsignalanlagen angewendet werden (vgl. FGSV 2011 H VBA: 23). Hierfür muss zusätzlich zum taktilen Element mindestens ein akustischer

oder taktiler Signalgeber vorhanden sein. Bei Lichtsignalanlagen ist zusätzlich die Freigabezeit so zu bemessen, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (vgl. FGSV 2010: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit mit 0,5 bis 0,8 m/s vieler mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen verweisen für Berechnungen auf eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s.

A1 – Bordsteinabsenkungen und Schrägborde

Problematik

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



Maßnahmenempfehlung

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

Regelwerke

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

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



Einsatz

- Erschließungs- und Wohnstraßen, u.a. Seltings Porte, Hagenstiege und Schürkampallee
- Maßnahmenprogramm für Absenkungen (und Schrägborde) entlang von Hauptfußwegeachsen und an sensiblen Einrichtungen
- Bei Neubau- und Umbaumaßnahmen berücksichtigen

A2 – Barrierefreie Querungsanlagen

Problematik

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



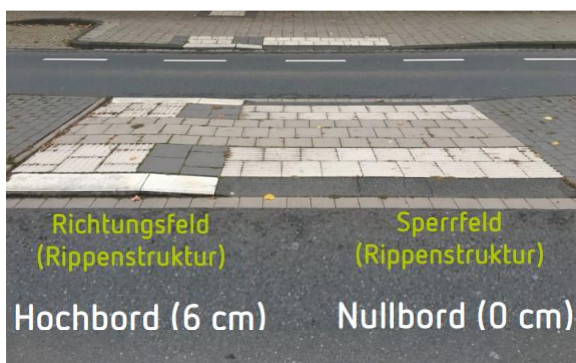
Maßnahmenempfehlung

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

Regelwerke

DIN 32981; FGSV:2011 H BVA

Good-Practice-Beispiele: differenzierte Bordhöhe und taktiler Signalgeber



Einsatz:

- u.a. LSA Borkener Straße/Lange Straße (Ramsdorf)
- Maßnahmenprogramm zur barrierefreien Ausstattung von Querungsanlagen entlang von Hauptfußwegeachsen und an sensiblen Einrichtungen bei Neubau- und Umbaumaßnahmen berücksichtigen

A3 –Grünschnitt

Problematik

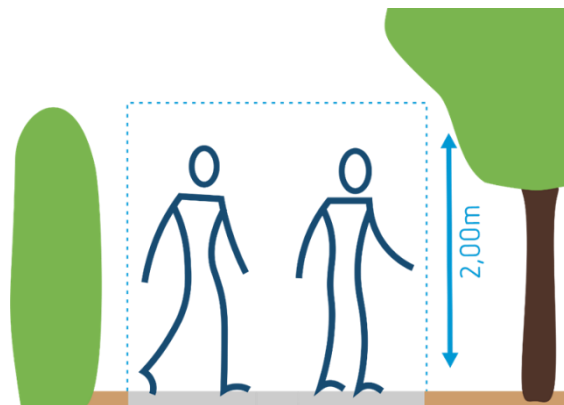
Eine barrierearme Gestaltung der Gehwege stellt ein Kernkriterium für eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur dar. In Velen und Ramsdorf wird die nutzbare Gehwegbreite an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet durch Pflanzenbewuchs eingeschränkt. Im Untersuchungsgebiet wurden solche Hindernisse für den Fußverkehr festgestellt, z.B. in der Barbarastraße und Tops Riete in Ramsdorf. Insbesondere für Menschen mit Behinderungen, aber auch bei Begegnungsverkehr auf dem Gehweg stellen solche Elemente Hindernisse dar und beeinträchtigen den Fußverkehr.



Maßnahmenempfehlung

Als Ansatz sind regelmäßige und konsequente Grünschnittmaßnahmen sowohl auf städtischen als auch auf privaten Flächen erforderlich. Ergänzend sollten die Sichtachsen systematisch überprüft und dauerhaft freigehalten werden, um die Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit der Gehwege zu verbessern.

Good-Practice-Beispiele:



Einsatz:

Grünpflege ist überall dort besonders notwendig, wo Sichtfelder durch Seitenraumgrün oder die Gehwegbreiten eingeschränkt werden. Kontinuierliche Kontrolle und Pflege von gehwegbegleitendem Bewuchs ist u.a. an der Barbarastraße, Tops Riete und Weseker Straße in Ramsdorf sowie an der Bahnhofsallee und der Ramsdorfer Str. Ecke Schürkampallee in Velen zu beachten. Generell sollten auf allen Hauptfußwegeverbindungen regelmäßige Prüfungen sowie die systematische Durchführung von Grünschnittmaßnahmen erfolgen.

A4 – Hindernisfreie Gehwege

Problematik

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



Andreasstraße (Velen)

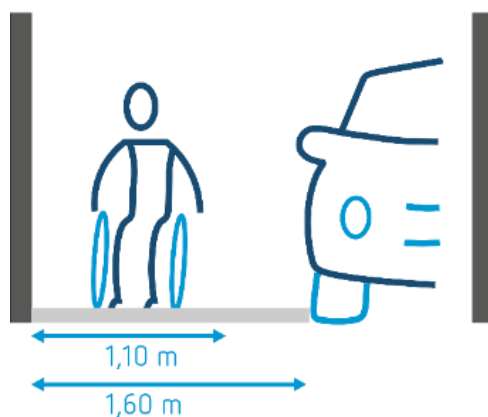
Maßnahmenempfehlung

Generell sollen Gehwege von Hindernissen jeglicher Art freigehalten werden. Hindernisse, wie z.B. Poller, sollten daher entfernt oder versetzt werden. Wenn dies nicht möglich ist, so sind die Infrastrukturelemente (z.B. Verkehrsschild) kontrastreich zu gestalten und mit Retroreflektoren auszustatten, damit diese auch von sehingeschränkten Personen wahrgenommen werden können. Auch sollte hinsichtlich der Barrierefreiheit eine nutzbare Gehwegbreite von 1,20 m verbleiben, um Personen mit erhöhtem Platzbedarf die Nutzbarkeit zu ermöglichen. Im Falle der Andreasstraße wird die Neuordnung der öffentlichen Parkflächen empfohlen.

Regelwerke

FGSV 2002 EFA, MUNV NRW 2024 (Erlass Poller)

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



Beispiel Ganderkesee

Einsatz:

- u.a. Andreasstraße und Coesfelder Straße (Velen); Hausstraße (Ramsdorf)
- sukzessive Prüfung und Umsetzung auf Hauptfußwegeverbindungen

A5 – Anpassung der Gehwegbreiten

Problematik

In manchen Straßenabschnitten, z.B. in der Hagenstiege in Ramsdorf, sind die Gehwege baulich so schmal, dass sie im Begegnungsfall mit anderen Personen oder durch die Nutzung von Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl ein Ausweichen auf die Fahrbahn bedeuten. Dies wiederum kann zu Konflikten und gefährlichen Situationen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn führen. Im vorliegenden Falle ist zudem nur ein einseitiger Gehweg vorhanden, sodass keine Alternative in Gegenrichtung vorliegt. Insbesondere aufgrund der angrenzenden Kita und Schule kommt es hier zu einer erhöhten Anzahl vulnerabler Verkehrsteilnehmender, was die Problemlage weiter verschärft.



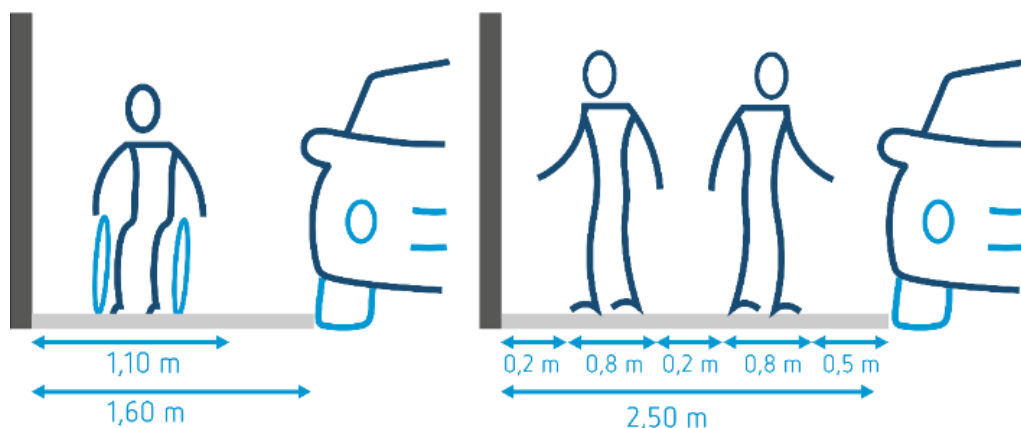
Maßnahmenempfehlung

Die Breite von Gehwegen ist ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Schmale Gehwegbreiten sollten verbreitert werden, insbesondere an wichtigen Fußverkehrsachsen wie z.B. Schulwegen und hoch frequentierte Gehwege. Wenn die örtlichen Platzverhältnisse keine Verbreiterung von zweiseitigen Gehwegen zulassen, kann der Ausbau eines breiteren einseitigen Gehweges angestrebt werden. Ziel ist dabei mindestens einseitig einen 2,5 m breiten Gehweg zur Verfügung zu stellen. Dies kann auch zu Lasten von Stellplätzen umgesetzt werden.

Regelwerke

FGSV 2002 EFA

Prinzipiskizze der benötigten Breite eines Rollstuhls (links) und der Regelbreite (rechts)



Einsatz:

- Ramsdorf u.a.: Hagenstiege, Paulusstraße an der Fischbrücke (aktuell temporär behoben) und An der Becke
- Velen u.a. Schürkampallee, Andreasstraße

3.2 Querungen (B)

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

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden oder
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.¹

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

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

¹ siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

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

Abbildung 7: Unterschiedliche Überquerungsanlagen



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

- Fußgängerüberwege: FGSV 2022, S.22; DIN 67523
- Lichtsignalanlagen: FGSV 2002, S. 22-24; RiLSA 2015
- Querungshilfen: FGSV 2002, S. 25-28

B1 – Einrichtung Fußgängerüberweg (FGÜ/Zebrastreifen)

Problematik

Im Bereich der Straße Volbertskamp in Velen fehlen gesicherte Querungen mit Vorrang für den Fußverkehr. Zwar bestehen Mittelinseln, diese werden dem Querungsbedarf jedoch nicht gerecht, insbesondere, weil auf diesem Abschnitt Tempo 50 erlaubt ist. Da es sich um einen wichtigen Schulweg zu Grund- und Gesamtschule handelt, sind gesicherte und gut erkennbare Querungen notwendig, um Kindern aus den angrenzenden Wohngebieten eine sichere Straßenüberquerung zu ermöglichen.



Volbertskamp (Velen)

Maßnahmenempfehlung

Zur sicheren und vorrangigen Führung des Fußverkehrs wird die Prüfung zur Einrichtung eines Fußgängerüberwegs empfohlen. Da es sich hierbei um einen wichtigen Schulweg handelt – sowohl zur Grundschule als auch zur Gesamtschule aus den angrenzenden Wohngebieten – ist eine gesicherte Querung von besonderer Bedeutung. Bei der Prüfung sollten nicht nur die Fußverkehrszahlen, sondern insbesondere die Kriterien aus dem Erlass von 2002 zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen Berücksichtigung finden.

Regelwerke

VwV-StVO, FGSV: 2001 R-FGÜ, FGSV: 2002 EFA, FGSV: 2011:H BVA, DIN 67523-1, MWMEV 2001 (Erlass FGÜ)

Good-Practice-Beispiel



Einsatz

- Prüfung der Einrichtung u.a. auf der Velener Straße (Ramsdorf, Höhe KiTa) und am Volbertskamp Kreuzung Schulstraße in Velen
- Identifizierung weiterer Einsatzorte im Stadtgebiet, besonders in der Nähe von Kita und schulischen Einrichtungen bzw. auf stark frequentierten Schulwegen

B2 – Fußgängerüberweg (FGÜ/Zebrastrreifen) verlegen

Problematik

Der Fußgängerüberweg endet im Grünstreifen und bietet somit keine durchgehende, befestigte Wegeverbindung. Die Markierungen sind stark verblasst und die Beleuchtung ist unzureichend, wodurch die Erkennbarkeit des Übergangs deutlich vermindert wird. Zudem bestehen klare Defizite in der Barrierefreiheit, etwa durch unebene Anschlussflächen und fehlende taktile Elemente. Insgesamt beeinträchtigen diese Mängel die Sicherheit und Nutzbarkeit des FGÜs erheblich.



Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen zu prüfen, ob eine Verlegung des Fußgängerüberwegs weiter in Richtung Ortskern möglich ist, um eine bessere Anbindung an vorhandene Gehwege und eine insgesamt günstigere Lage im Verkehrsraum zu erreichen. Im Zuge einer möglichen Neuanlage sollte der FGÜ barrierefrei ausgebaut werden. Dazu gehören taktile Leit- und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen sowie eine differenzierte Bordhöhe, die den Anforderungen der Barrierefreiheit gerecht wird.

Good-Practice-Beispiel



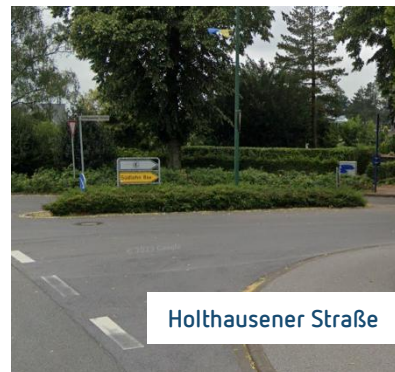
B3 – Querungshilfe einrichten

Problematik

Auf Höhe der Musikschule an der Harkingsbrücke fehlt eine sichere und direkte Querungsmöglichkeit, sodass das Überqueren der Straße aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs besonders gefährlich ist. Ein Ausweichen auf die Holthausener Straße stellt keine Alternative dar, da dort im betreffenden Abschnitt ebenfalls keine direkte Möglichkeit zur Querung besteht. Zufußgehende müssen daher deutliche Umwege in Kauf nehmen, um die Straße sicher zu queren. Dadurch entsteht insgesamt eine unbefriedigende und teils riskante Situation, insbesondere für Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen.



Harkingsbrücke



Holthausener Straße

Maßnahmenempfehlung

Eine sichere Querungsmöglichkeit auf Höhe der Musikschule an der Harkingsbrücke durch die Anlage einer Mittelinsel schaffen, um das Überqueren trotz hoher Fahrgeschwindigkeiten zu erleichtern. Alternativ prüfen, ob im Bereich der Holthausener Straße eine Querungsstelle über die bereits bestehende bepflanzte Insel eingerichtet werden kann, um unnötige Umwege zu vermeiden und eine durchgängige, fußgängerfreundliche Erschließung zu gewährleisten.

Regelwerke

FGSV:2002 EFA, FGSV:2006 RAS, DIN 32984; FGSV:2011 H BVA

Good-Practice-Beispiel



Beispiel Emsdetten



Beispiel Altenberge

Einsatz

Harkingsbrücke/Holthausener Straße auf Höhe der Musikschule (Ramsdorf)

3.3 Verkehrssicherheit (C)

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

In Velen und Ramsdorf hat der Radverkehr einen hohen Anteil am städtischen Modal Split, allerdings ist die Infrastruktur vielerorts nicht darauf ausgelegt, den Verkehrsarten jeweils eine eigene Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Der Radverkehr nutzt in der Praxis oft den Seitenraum, das heißt den Gehweg, gemeinsam mit dem Fußverkehr. In Teilen ist der Seitenraum als gemeinsamer oder getrennter Fuß- und Radweg ausgewiesen, ggf. auch als Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr. Oft nutzen Radfahrende den Gehweg aber aus Gewohnheit oder weil sie sich im Seitenraum sicherer als auf der Fahrbahn fühlen. Dadurch kann es zu Einschränkungen für den Fußverkehr kommen.

Das Geschwindigkeitsniveau hat einen entscheidenden Anteil an der Verkehrssicherheit zu Fuß gehender. Vor allem für Kinder ist ein reduziertes Geschwindigkeitsniveau ein wichtiger Baustein in der Schulwegmobilität. Nicht nur das subjektive Sicherheitsgefühl steht in Abhängigkeit der angeordneten und gefahrenen Geschwindigkeit. Umfragen zeigen, dass der MIV aufgrund seiner Geschwindigkeit und Lärmbelastung die Attraktivität des Zufußgehens stark einschränkt. Damit gehört die Geschwindigkeit zu den häufigsten Gründen, weshalb Menschen sich nicht zu Fuß fortbewegen. Eine reduzierte Geschwindigkeit trägt

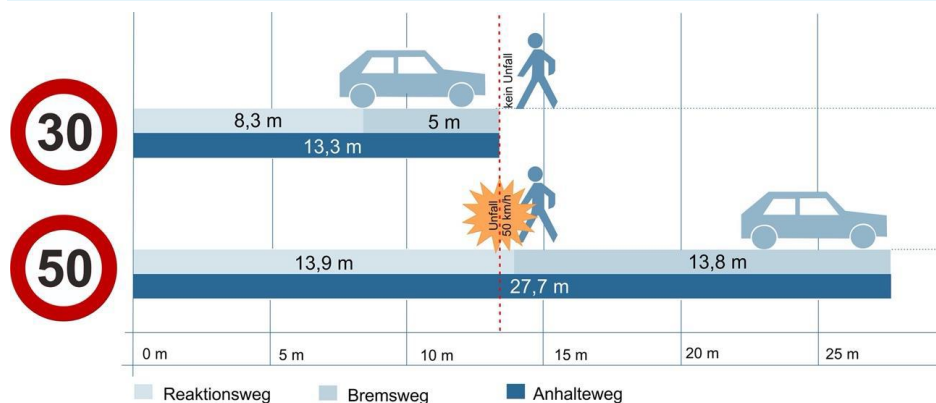
damit auch zur Aufenthaltsqualität und Attraktivität bei. Auch die objektive Sicherheit im Fußverkehr weist eine starke Korrelation mit dem Geschwindigkeitsniveau auf.

Mit der StVO-Novelle (2024) können

„innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (...) auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (...) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (...) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern“

eingerrichtet werde. In Straßen mit u.a. hoher Aufenthaltsqualität kann auch ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden. In der Regel sind diese durch das Mischungsprinzip gekennzeichnet. Diese Straßenraumgestaltung sorgt dafür, dass die verschiedenen Nutzergruppen keine klar getrennten Verkehrsbereiche mehr zu Verfügung haben. Dies wird häufig durch eine niveaugleiche Oberflächengestaltung ohne trennende Elemente oder eine weiche Separierung (z.B. durch Pflasterrinnen oder niedrige Schrägborde) umgesetzt.

Abbildung 8: Auswirkungen eines reduzierten Geschwindigkeitsniveaus



Je höher das Tempo, desto größer ist der Anhalteweg, den ein Fahrzeug zurückzulegen hat. Vergleicht man Tempo 30 mit Tempo 50, so fällt auf, dass sich der Anhalteweg, der sich aus dem Reaktions- und Bremsweg zusammensetzt, mehr als verdoppelt (vgl. Abbildung 8). Die Unfallschwere nimmt daher deutlich zu. Zu Fuß Gehende verunglücken bei erhöhter Geschwindigkeit deutlich häufiger tödlich.

C1 – Nutzungskonflikte in der Ortsmitte reduzieren

Problematik

Auf der Coesfelder Straße bestehen aufgrund der insgesamt geringen Straßenbreite erhebliche Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten. Insbesondere im Seitenraum teilen sich Fuß- und Radverkehr einen äußerst beengten Raum, was angesichts des hohen Durchgangsverkehrs zusätzlich problematisch ist. Dieser resultiert vor allem aus der Nähe zahlreicher Nahversorgungseinrichtungen, die ein hohes Verkehrsaufkommen sowohl durch Pkw als auch durch nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende erzeugen.



Trotz ihrer sehr zentralen Lage im Ortskern von Velen ist die Coesfelder Straße derzeit nicht fußgängerfreundlich und weist nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Die ohnehin schmalen Gehbereiche werden zusätzlich durch weitere Nutzungen, etwa die Außenbestuhlung der Gastronomie und Parkflächen für Pkw, weiter eingeschränkt. Gleichzeitig wird die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung von vielen Kfz-Fahrenden nicht eingehalten, was die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Verschärfend kommt hinzu, dass die derzeitigen Baumstandorte die nutzbaren Verkehrsflächen weiter einengen und aus gestalterischer wie funktionaler Sicht nicht optimal angeordnet sind.

Maßnahmenempfehlung

Für die Coesfelder Straße sollte zeitnah ein integriertes Verkehrskonzept erarbeitet werden, dessen Umsetzung mittel- bis langfristig erfolgt. Ziel ist es, den bestehenden Nutzungskonflikten aufgrund der geringen Straßenbreite und des hohen Durchgangsverkehrs wirksam zu begegnen und die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität nachhaltig zu verbessern.

Zentrale Bausteine sind verkehrsberuhigende Maßnahmen zur wirksamen Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten sowie eine konsequente Durchsetzung der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung. Darüber hinaus sind die bestehenden Baumstandorte im Zuge der Neuordnung der Verkehrsflächen zu überprüfen und funktional wie gestalterisch zu optimieren, um zusätzliche Engstellen zu vermeiden. Eine Anpassung und Verbesserung der Beleuchtung ist ebenfalls vorzusehen, um insbesondere in den Abend- und Nachtstunden das Sicherheitsempfinden zu erhöhen. Die Umsetzung der Maßnahmen sollte nach Möglichkeit mit

zukünftigen Baumaßnahmen an der Straße koordiniert werden, um Synergieeffekte zu nutzen, doppelte Eingriffe zu vermeiden und wirtschaftliche sowie organisatorische Vorteile zu erzielen. Insgesamt sollte das Verkehrskonzept auf eine sichere, komfortable, barrierefreie sowie fuß- und fahrradfreundliche Gestaltung der Coesfelder Straße abzielen und dabei die unterschiedlichen Nutzungsansprüche in einem engen Straßenraum ausgewogen berücksichtigen.

Good-Practice-Beispiele:



C2 – Einrichtung von Piktogrammketten

Problematik

Auf dem Gehweg kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr, da viele Personen auf dem Fahrrad den Gehweg nutzen. Gleichzeitig ist die Akzeptanz des Radverkehrs auf der Fahrbahn von Kfz-Fahrenden eher gering, so dass dieser sich oftmals unwohl fühlt und den Seitenraum trotz fehlender Radwegebenutzungspflicht wählt. Dies führt zu häufigen gegenseitigen Behinderungen und Unsicherheiten, insbesondere in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen.



Ramsdorfer Straße (Velen)

Maßnahmenempfehlung

Um den Fuß- und Radverkehr stärker zu entzerren und mehr Radfahrende zur Nutzung der Fahrbahn zu gewinnen, wird die Markierung einer Piktogrammkette auf der Kölner Straße empfohlen. So kann die Akzeptanz Radfahrender im Mischverkehr erhöht werden. Ein Erlass von 2023 ermöglicht die straßenverkehrsrechtliche Anordnung und Markierung der Piktogrammkette in NRW.

Erläuterung und Hinweise: In den Regelwerken für den Radverkehr werden Höchstgeschwindigkeiten auf Fahrbahnen von 30 km/h als sichere Führungsform für den Mischverkehr zwischen Kfz und Radverkehr beschrieben. In der Wahrnehmung vieler Kfz-Lenkende ist diese gemeinsame Nutzung aber nicht verankert. Deswegen ist es dringend geboten, dass die bauliche Anlage die legitime Nutzung des Radverkehrs der Fahrbahn anzeigt. Dazu gehören zum Beispiel Elemente wie die Ausfädelung des Radverkehrs auf die Fahrbahn im Übergang zwischen der Radinfrastruktur außerorts und innerorts. Die rechtmäßige Nutzung sollte mindestens temporär auf der Fahrbahn mit Piktogrammen wiederkehrend angezeigt werden, um Kfz-Lenkende zu erinnern. Übergänge zwischen verschiedenen Radwegeführungsformen sind eindeutig zu gestalten.

Regelwerk MUNV 2023 (Erlass Piktogrammketten)

Good-Practice-Beispiele



Einsatz Einrichtung z.B. auf der Ramsdorfer Straße in Velen und an der Harkingsbrücke in Ramsdorf, im Bereich der aufgehobenen Radwegebenutzungspflicht.

C3 – Übersichtlichkeit im Kreuzungsbereich schaffen

Problematik Der Knotenpunkt Bahnhofsallee / Schürkamp Allee / Nordvelener Straße ist aufgrund seiner fünf Verkehrsarme unübersichtlich gestaltet. Der groß dimensionierte Straßenraum erschwert insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende das sichere Queren der Fahrbahnen. Der Fuß- und Radverkehr wird derzeit gemeinsam im Seitenraum geführt, was die Orientierung zusätzlich erschwert und die Konflikthanfälligkeit erhöht. Gleichzeitig handelt es sich um eine wichtige Wegeverbindung zum angrenzenden Sportplatz, die insbesondere von Kindern, Jugendlichen und Familien stark zu Fuß



**Maßnahmen-
empfehlung**

und mit dem Fahrrad genutzt wird. Dadurch kommt dem Knotenpunkt eine besondere Bedeutung für die Verkehrssicherheit des nicht motorisierten Verkehrs zu.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Bahnhofsallee / Schürkamp Allee / Nordvelener Straße ist eine Anpassung der bestehenden Verkehrsführung erforderlich. Der derzeit als fünfter Arm ausgebildete Fußweg, der unmittelbar in den baulich getrennten Gehweg einmündet, weist erhebliche Defizite hinsichtlich Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit auf und sollte daher vollständig zurückgebaut bzw. geschlossen werden.

Durch die Aufgabe dieses zusätzlichen Querungsarms wird der Knotenpunkt übersichtlicher gestaltet und die Anzahl potenzieller Konfliktpunkte deutlich reduziert. Für den Fuß- und Radverkehr bestehen weiterhin sichere Quermöglichkeiten über den bestehenden Fußgängerüberweg auf Höhe des Weges zum Sportplatz sowie über die Querungsstelle in der Nordvelener Straße im Bereich der Fahrbahnverengung. Diese Querungsstellen sind bereits besser wahrnehmbar und können gezielt gebündelt sowie gegebenenfalls weiter qualifiziert werden.

Ergänzend ist der Radverkehr künftig auf der Fahrbahn zu führen, um die Gehwege vom Radverkehr freizuhalten und Nutzungskonflikte im Seitenraum zu vermeiden. Die Führung des Radverkehrs sollte durch Radpiktogramme auf der Fahrbahn klar kenntlich gemacht werden. Insgesamt zielt die Maßnahme auf eine Reduzierung der Komplexität des Knotenpunkts, eine Verbesserung der Übersichtlichkeit sowie eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für den stark frequentierten Fuß- und Radverkehr in Richtung Sportplatz ab.

Übersicht des Knotenpunkts:

C4 – Geschwindigkeitsreduzierung

Problematik

Die Straße weist in einem kurvigen Abschnitt eine schlechte Einsehbarkeit auf, wodurch die Sicht auf querende Fußgehende stark eingeschränkt ist. Gleichzeitig kommt es gerade im Kurvenbereich häufig zu Querungen, was das Unfallrisiko erhöht. Zusätzlich befindet sich in unmittelbarer Nähe der Kurve das Seniorenheim „Haus St. Walburga“, wodurch insbesondere ältere Menschen mit eingeschränkter Mobilität häufig die Straße überqueren müssen und somit einem erhöhten Gefährdungspotenzial ausgesetzt sind.



Maßnahmenempfehlung

Als Ansatz zur Verbesserung der Sicherheit kann die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden, unterstützt durch entsprechende Beschilderung und Fahrbahnmarkierungen. Ergänzend sollte die Gehwegverbreiterung geprüft und Bordsteinabsenkungen angelegt werden, um die Querungsbeziehung sicherer und barrierefreier zu gestalten.

Good-Practice-Beispiel



Einsatz

- Reduzierung der Geschwindigkeit an der Harkingsbrücke und Weseker Straße in Ramsdorf

3.4 Aufenthaltsqualität und attraktive Gestaltung (D)

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 anderer externer Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten der Erlebbarkeit eine wichtige Bedeutung zu, denn nur wer sich in der nahen Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck, sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18).

D1 – Goosemarkt aufwerten

Problematik Der Bereich ist stark Kfz-orientiert und wird überwiegend als Parkplatz genutzt, wobei es sich zum Großteil um private Stellflächen handelt. Dadurch fehlt ein attraktives Aufenthaltsangebot, und der Raum wirkt wenig einladend für Zufußgehende.



Maßnahmenempfehlung Als Ansatz bietet sich an, den Bereich durch eine Sitzgruppe oder kleine Spielelemente aufzuwerten und so einen Ort mit Aufenthaltsqualität zu schaffen, sofern die Eigentumsverhältnisse dies zulassen. Um gestalterische und funktionale Verbesserungen umfassender umsetzen zu können, kann zudem der Ankauf der angrenzenden Parkflächen geprüft werden. Gerade durch die Lage an der Coesfelder Straße hat der Goosemarkt ein großes Potenzial, die Ortsmitte aufzuwerten.

Hinweise FGSV:2002 EFA

Good-Practice-Beispiele



D2 – Aufenthaltsqualität am Leineweberplatz erhöhen

Problematik

Der Leineweberplatz weist derzeit eine geringe Aufenthaltsqualität auf und dient aktuell überwiegend als Parkplatz. Abgesehen von dem einmal wöchentlich stattfindenden Markt findet kaum eine Nutzung als Aufenthalts- oder Begegnungsraum statt. Besonders aufgrund der zentralen Lage des Platzes besteht ein hohes Potenzial für eine intensivere

Nutzung als öffentlicher Aufenthaltsraum, das derzeit jedoch nicht ausgeschöpft wird. Es fehlen gestaltete Aufenthaltsbereiche und Sitzmöglichkeiten, sodass der Platz seine Funktion als sozialer Treffpunkt nur unzureichend erfüllt.



Leineweberplatz (Velen)

Maßnahmenempfehlung

Langfristig wird eine grundlegende Umgestaltung des Leineweberplatzes zur nachhaltigen Verbesserung der Aufenthaltsqualität empfohlen. Kurzfristig können jedoch die kostenlos zur Verfügung gestellten „Stadt-Terrassen“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW genutzt werden, um den Platz temporär aufzuwerten. Diese interimistische Maßnahme ermöglicht es, ohne großen baulichen Aufwand Aufenthaltsflächen und Sitzgelegenheiten zu schaffen und die zukünftige Nutzung des Platzes im Rahmen einer Erprobung zu testen.

Hinweise

FGSV:2002 EFA

Stadt-Terrassen:



4 Verstetigung

4.1 Umsetzungshorizont

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

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

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

- **Verbesserung der Barrierefreiheit**, insbesondere durch den Einsatz taktiler Elemente und geeigneter Bordsteinabsenkungen (vorrangig an Querungsanlagen und Querungsbereichen) sowie durch ausreichend breite und hindernisfreie Gehwege.
- **Einrichtung weiterer (gesicherter) Quermöglichkeiten**, die das Queren erleichtern und idealerweise den Fußverkehr bevorzugen.

- **Die Erhöhung der Verkehrssicherheit**, insbesondere durch die Vermeidung von Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr sowie durch Maßnahmen zur Reduzierung und Einhaltung der gefahrenen Geschwindigkeiten.

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

Tabelle 2: Umsetzungshorizont der Maßnahmen

	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)			
A1 Bordsteinabsenkungen und Schrägborde	stufenweise		
A2 Barrierefreie Querungsanlagen	stufenweise		
A3 Heckenschnitt	dauerhaft		
A4 Hindernisfreie Gehwege			
A5 Anpassung der Gehwegbreiten			
Handlungsfeld Querungen (B)			
B1 Einrichtung Fußgängerüberweg (FGÜ/Zebrastrreifen)			
B2 Fußgängerüberweg (FGÜ/Zebrastrreifen) verlegen			
B4 Querungshilfe einrichten			
Handlungsfeld Verkehrssicherheit (C)			
C1 Nutzungskonflikte in der Ortsmitte reduzieren	Planung		Umsetzung
C2 Einrichtung von Piktogrammketten			
C3 Übersichtlichkeit im Kreuzungsbereich schaffen			
C4 Geschwindigkeitsreduzierung			
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)			
D1 Goosemarkt aufwerten	stufenweise		
D2 Aufenthaltsqualität am Leineweberplatz erhöhen	stufenweise		

Quelle: Planersocietät

Fördermöglichkeiten

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

Nachfolgend sollen die wichtigsten Förderprogramme zum Fußverkehr kurz vorgestellt und ihre Förderschwerpunkte aufgelistet werden:

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

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

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

- Fußverkehrsanlagen
- Verkehrssicherheit

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

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

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

- Informationstechnologie & Digitalisierung
- Mobilitätskonzepte & Studien
- Öffentlicher Personennahverkehr

4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung

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

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

Während der Beteiligungsformate des Fußverkehrs-Checks kamen viele hilfreiche Hinweise aus der Bürgerschaft. Diese Expertise vor Ort sollte vermehrt mitgenommen und zukünftig im Rahmen von Planungsprozessen als Kommunikations- und Partizipationselemente aufgegriffen werden.

4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW – Unterstützung für Kommunen

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

zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. der Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche ist dazu notwendig. Die zielführende Strategie hierzu ist das Kommunale Mobilitätsmanagement. Das Kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, nachhaltige Mobilitätsangebote zu initiieren und die Mobilitätswende anzustoßen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hilft Kommunalverwaltungen diese Schnittstelle einzurichten und die Mitarbeiter*innen mit dem richtigen Know-How auszustatten. Denn Mobilität ist eine Querschnittsaufgabe in der Verwaltung. Die Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützen die Mitgliedskommunen bei der Initiierung des Kommunalen Mobilitätsmanagements mit einem Erstgespräch, mit der Beratung zu der verwaltungsinternen Prozessgestaltung, mit der Vernetzung mit anderen Kommunen, mit Fortbildungen und mit konkreten Angeboten zu zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen. Die Fußverkehrs-Checks sind eine Maßnahme, die dazu beiträgt, in den teilnehmenden Kommunen die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu initiieren bzw. zu verstetigen, sowie gleichzeitig die Politik, weitere Akteure und Institutionen und natürlich Bürger*innen einzubinden.

Mitgliedschaft Stadt Velen

Die nachhaltige und bedarfsgerechte Mobilität bekommt einen immer höheren Stellenwert in der Stadt Velen. Mit dem Beitritt zum Zukunftsnetz Mobilität NRW bereits 2024 wurde das politische Signal gestärkt, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Velen zu fördern und attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen. Die Stadt Velen baut seitdem sukzessive ein kommunales Mobilitätsmanagement auf und stärkt dieses kontinuierlich.

Bei den Fußverkehrschecks waren Vertreter*innen aus Bürgerschaft, Verwaltung und Kommunalpolitik eingebunden. Die Federführung und Vorbereitung des Fußverkehrs-Checks in Velen lag bei Klimaschutzmanagerin Janet Dzengel, gleichzeitig Ansprechpartnerin für das Zukunftsnetz Mobilität NRW. Um weitere Fachbereiche für die Fußverkehrs-Checks in Velen zu sensibilisieren und unterschiedliche Perspektiven und Wissen in die

Vorbereitung einfließen zu lassen, wurden weitere Abteilungen in den Prozess eingebunden. Die gewonnenen Erkenntnisse aus den Fußverkehrs-Checks sollen bei der konkreten Maßnahmenentwicklung für die Gestaltung vor Ort maßgeblich berücksichtigt sowie die fachübergreifende Zusammenarbeit vertieft werden.

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften auf sich vereint, wurde er als „Sowieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen. Daher sind auch die Bedingungen für den Fußverkehr oftmals nicht zufriedenstellend.

Mit der Teilnahme am Fußverkehrs-Check ist bereits der erste Schritt zur kommunalen Fußverkehrsförderung in Velen und Ramsdorf getan. Im Rahmen dessen wurden die folgenden Ziele für die Fußverkehrsförderung in Velen und Ramsdorf festgehalten:

- Entwicklung eines Fußverkehrsnetzes mit ausreichenden Breiten
- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben
- Entwicklung eines eigenen Haushaltstitels/Etats einschließlich der gezielten Bereitstellung von Personalstellen bzw. Stellenanteilen für die Fußverkehrsförderung
- Einsatz einer/eines Beauftragten
- Trennung von Rad- und Fußverkehr
- Initiierung von Aktionsprogrammen
- Organisation des ruhenden Verkehrs
- Reduzierung der Elterntaxis
- Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- Vermeidung von Angsträumen
- Schaffung einer verkehrsberuhigten, lebendigen Ortsmitte
- Förderung der Barrierefreiheit

Grundsätzlich gilt: Fußverkehrsförderung ist ein Gewinnerthema – jedoch nur, wenn sie beherzt und konsequent umgesetzt wird. Das umfasst auch die Bereitschaft, Flächen zugunsten des Fußverkehrs umzuverteilen.

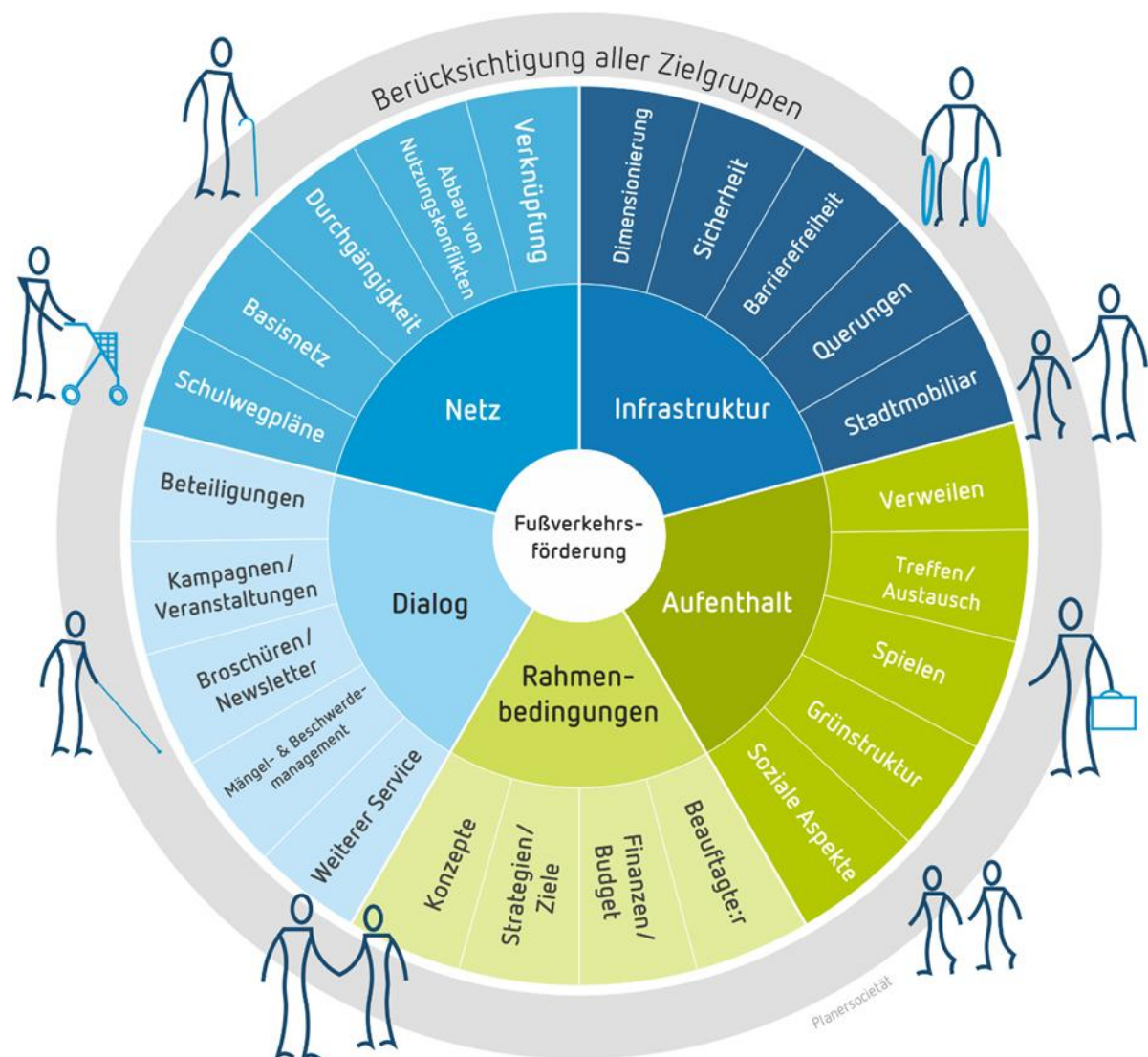
Für die Förderung des Fußverkehrs, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge und um die vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in Velen und Ramsdorf zu erreichen, muss die Stadt ausreichende Haushaltsmittel bereitstellen. Im Rahmen einer politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein **eigener Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), das ein strategisches Vorgehen bei der Fußverkehrsförderung etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrs-/Nahmobilitätskonzepts**, das sich für die Gesamtstadt/das Gemeindegebiet anbietet. Bei konkreten Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit eignet sich das Format der **Begehung** (ähnlich den Fußverkehrs-Checks) oder **offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort und unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Auf ein fundiertes Protokoll sollte nicht verzichtet werden. Die Fußverkehrs-Checks in Velen und Ramsdorf haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines/einer ausgebildeten Auditors/Auditorin zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

6 Fazit

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

Abbildung 9: Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

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

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

Gleichzeitig konnten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, die auch über die Grenzen der untersuchten Begehungsrouten hinaus für das städtische Gebiet anwendbar sind. Dies betrifft vor allem die Maßnahmen zur Einrichtung von Querungsanlagen. Auch die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit betreffenden Maßnahmen sind über das Untersuchungsgebiet hinaus anwendbar. Insgesamt lassen die Maßnahmvorschläge bessere Bedingungen für zu Fuß Gehende in Velen und Ramsdorf erwarten, die ebenso eine Impulswirkung für die Gebiete außerhalb der Begehungsrouten darstellen können.

Besonders der Partizipationsprozess hat gezeigt, dass der Fußverkehrs-Check als strategisches Instrument von den Bürger/-innen Velens und Ramsdorfs angenommen wurde und durch viele Anregungen zur Maßnahmenentwicklung beigetragen hat. Eine Fortführung von (themenspezifischen) Begehungen in anderen Bereichen kann sinnvoll sein.

7 Dokumentation

7.1 Auftakt-Workshop

Ort: Burg Ramsdorf (Burgplatz 4, 46342 Velen-Ramsdorf)

Datum: Mittwoch, 11. Juni 2025

Uhrzeit: 18:00-20:00 Uhr

Anwesende: 16 Personen

Der Auftakt-Workshop für den Fußverkehrs-Checks NRW 2025 in Velen/Ramsdorf fand am Mittwoch, den 16. Juni 2025 um 18:00 Uhr in der Burg Ramsdorf statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 16 Personen zusammen: Vertreter/-innen der kommunalen Verwaltung, der Politik sowie Bürger/-innen und Mitarbeiter/-innen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, Ausloberin der Fußverkehrs-Checks, und des Fachbüros Planersocietät, welches den Fußverkehrs-Check begleitet.

Abbildung 10: Auftakt-Workshop in der Stadt Velen



Quelle: Planersocietät

Begrüßung durch Frau Jeske (Bürgermeisterin, Stadt Velen)

Frau Jeske begrüßt die Teilnehmenden. Sie erläutert die Hintergründe und Motivation der Gemeinde Velen zur Bewerbung sowie zum Prozess. Frau Jeske bedankt sich bei Frau Dzengel (Stadt Velen, Klimaschutzmanagerin) für den Bewerbungsprozess und die Vorbereitung des Termins. Abschließend erläutert sie den Ablauf des Fußverkehrs-Checks in Velen und Ramsdorf.

Begrüßung durch Frau Brockhaus (Planersocietät)

Frau Brockhaus stellt sich, Herr Rischbieter sowie die Planersocietät kurz vor. Anschließend erläutert sie den Ablauf für den Auftakt-Workshop und gibt das Wort an Herr Schillig vom Zukunftsnetz Mobilität NRW weiter.

Vortrag von Herr Schillig (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Herr Schillig stellt sich und das Zukunftsnetz Mobilität NRW kurz vor. Er zeigt die Ziele der Fußverkehrs-Checks auf und betont, dass die Fußverkehrsförderung eine ganzheitliche Aufgabe ist, die eine Fülle an unterschiedlichsten Zielgruppen umfasst. Er verdeutlicht außerdem die Expertenrolle der Bürger/-innen.

Vortrag von Frau Brockhaus und Herr Rischbieter (Planersocietät)

Frau Brockhaus betont, dass das Zufußgehen die elementarste und einfachste Form der Fortbewegung ist. Im Anschluss daran zeigt Frau Brockhaus die Vorteile und Potentiale im Fußverkehr anhand der Wegelänge, Umgebungsgestaltung und Belebung des öffentlichen Raums auf. Mithilfe von Negativ- und Positivbeispielen verdeutlicht anschließend Herr Rischbieter welche Gründe den Menschen vom Zufußgehen abhalten. Er stellt die Handlungsfelder im Fußverkehrs-Check vor (Querungen, Längsverkehr, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität) und betont noch einmal die unterschiedlichen Belange der Zielgruppen im Fußverkehr und das Ziel einer umfassenden Sensibilisierung von Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit.

Präsentation und Diskussion der Routenverläufe der Begehungen

Von der Gemeindeverwaltung und der Planersocietät sind vorab Routenvorschläge für die Begehungen angefertigt worden. Die Teilnehmenden diskutieren daher nacheinander an zwei Stellwänden die Routenvorschläge sowie ersten Mängel- und Problemstellen für die

Begehungen mit den Mitarbeiter/-innen der Planersocietät, des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Gemeindeverwaltung. Die nachfolgenden Punkte sind von den Teilnehmenden eingebracht worden:

Plakat 1 – Begehung in Velen

- Anmerkungen zum Routenverlauf
 - **Straße „Pastors Büschken“:** Diese Straße wird häufig als Abkürzung von Pkw genutzt, verfügt jedoch nicht durchgehend über einen Gehweg. Jedoch gehört ein Teil der Straße sowie der angrenzende Parkplatz den Gewerbetreibenden, wodurch an diesem Abschnitt nur schwer Verbesserungen für den Fußverkehr von der Stadt Velen umgesetzt werden können.
 - Zwei kritische Kreuzungsbereiche wurden genannt, deren Lage jedoch zu abgelegen ist, um sie in die Begehung aufzunehmen:
- **Kreuzung Ramsdorfer Straße / Prozessionsweg / Heidener Landweg:** Es fehlt eine sichere Quermöglichkeit für Fußgänger/-innen.
- **Kreuzung Rekener Straße / Heidener Straße / Winning-Weg:** Durch die versetzte Anordnung der Straßen entstehen lange und unsichere Querungswege. Hinzu kommt ein hohes Aufkommen an Radverkehr und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, was die Situation zusätzlich verschärft.
- Anmerkungen zu Mängel- und Problemstellen
 - **Barrierefreiheit:**
Im gesamten Gebiet fehlen an vielen Stellen abgesenkte Bordsteine. Dies stellt eine erhebliche Einschränkung für die Barrierefreiheit im Fußverkehr dar.
 - **Kreuzung Ramsdorfer Straße / Schürkampallee / Geeste:**
 - Ein Stromkasten vor der evangelischen Kirche blockiert den Gehweg.
 - Zudem behindern auf der gegenüberliegenden Seite Büsche die Sichtbeziehungen auf dem Gehweg.

- **Ramsdorfer Straße – Konflikte im Rad- und Fußverkehr:**

- Es kommt regelmäßig zu Konflikten zwischen Fußgänger / -innen und Radfahrer / -innen.
- Die Verkehrsführung ist uneindeutig: Früher war der Weg für Fuß- und Radverkehr getrennt; inzwischen müssen Radfahrer / -innen auf der Fahrbahn fahren und dürfen den Gehweg nur in Schrittgeschwindigkeit nutzen. Viele halten sich aus Unwissenheit nicht daran.
- Eine Workshopteilnehmerin berichtete, dass sie in der Vergangenheit mit dem Fahrrad auf der Fahrbahn fahrend von Pkw-Fahrenden beschimpft wurde.

→ Die Stadt Velen merkt an, dass bereits seit längerer Zeit die Anbringung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn geplant ist, um Klarheit zu schaffen. Die Umsetzung verzögert sich jedoch, da die Straße in der Zuständigkeit von „Straßen.NRW“ liegt.

- **Fehlende Querungsstelle an der Mehrzweckhalle:**

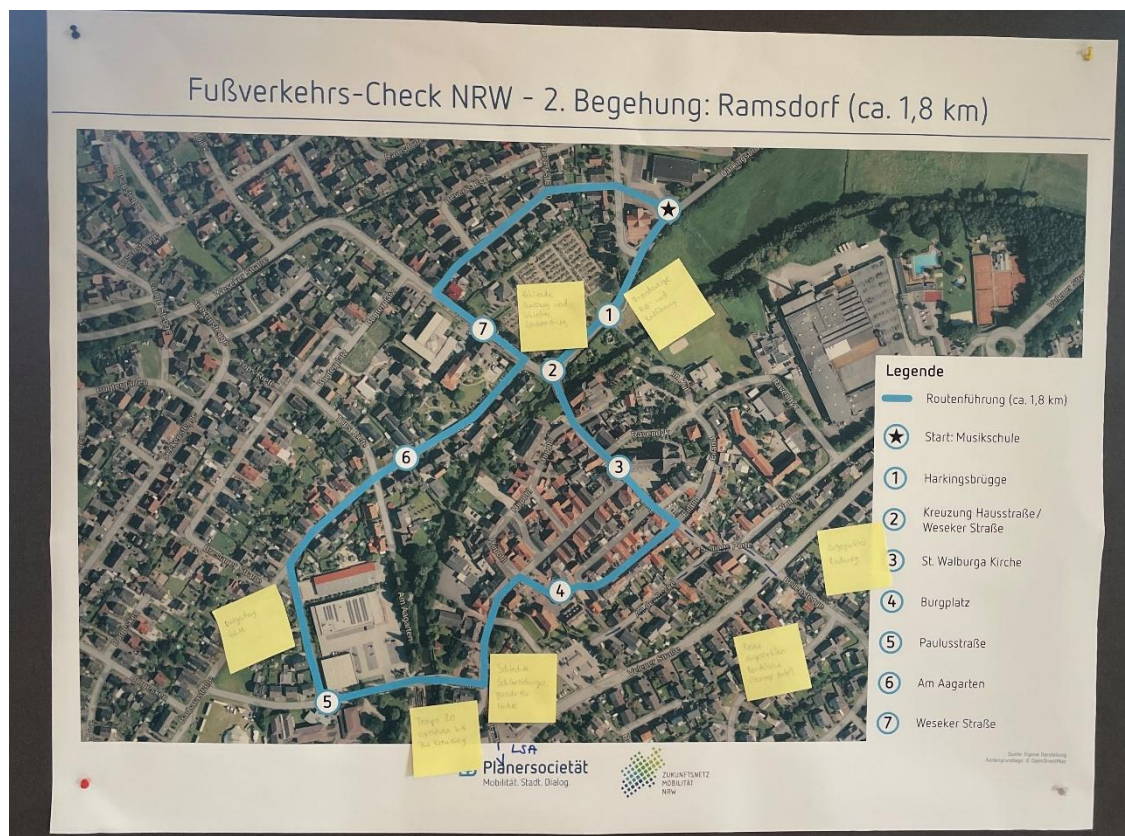
Auf der Ramsdorfer Straße queren regelmäßig Personen in Höhe der Mehrzweckhalle die Fahrbahn – insbesondere bei Veranstaltungen wie Blutspendeterminen oder Sportevents. Hier fehlt eine sichere Querungsmöglichkeit.

Plakat 2: Begehung in Ramsdorf

- Anmerkungen zum Routenverlauf
 - **Verlängerung über die Seltingsporte:** Es wird vorgeschlagen, den Weg über die Seltingsporte zu verlängern. Dort fehlen abgesenkte Bordsteine, was die Barrierefreiheit einschränkt.
 - **Velener Straße / Kreuzung Bellenstegge:** An dieser Stelle parken Pkw häufig auf dem markierten Radfahrstreifen. Radfahrende weichen deshalb oft auf den Gehweg aus, was zu Konflikten mit dem Fußverkehr führt.
 - Hauptkreuzung (Ramsdorfer Straße / Lange Straße / Ostendorfer Straße):

- Es wird angeregt, die Tempo-20-Zone bereits ab Beginn der Langen Straße auszuweisen, da viele Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit auf den Ortskern zufahren.
- Zudem wird berichtet, dass die Ampel in Richtung Velen für Radfahrende und Fußgänger/-innen nur bei Knopfdruck Grün zeigt. Dies führt regelmäßig dazu, dass Menschen bei Rot überqueren, um Wartezeiten zu vermeiden.
- Im Nachgang an die Beteiligung wurde per E-Mail darauf hingewiesen, dass der Kreisverkehr an der Velener Straße häufig von Schulkindern überquert wird. Dabei kommt es häufig zu Unsicherheiten, ob die Kinder oder die Pkw Vorrang haben. Es muss geprüft werden, ob eine Erweiterung der Route bis zu dieser Stelle erfolgen kann.
- Anmerkungen zu Mängel- und Problemstellen
 - **Straße Harkingsbrücke:** Die Verkehrsführung zwischen Rad- und Fußverkehr ist unklar, was zu regelmäßigen Nutzungskonflikten führt.
 - **Kreuzung Harkingsbrücke / Weseker Straße / Hausstraße:**
 - Es fehlt eine sichere Querungshilfe.
 - Besonders problematisch ist die Situation bei größeren Menschengruppen, etwa bei Trauergästen auf dem Weg vom Friedhof zum Ortskern.
 - Die schlechte Sicht durch eine enge Kurve verschärft die Gefahrenlage zusätzlich.
 - **Straße „An der Gräfte“:** Im Kurvenbereich bestehen aufgrund hoher Hecken eingeschränkte Sichtbeziehungen. Besonders für Kinder stellt dies ein Sicherheitsrisiko dar.
 - **Hagenstiege / Höhe der Kita:** An dieser Stelle fehlt ein Gehweg.

Abbildung 11: Ergebnisse der Stellwand zum Routen-Entwurf der Begehung in Ramsdorf



Quelle: Planersocietät

Anschließend stellt Frau Brockhaus die Inhalte der Diskussionen an den Stellwänden dem Plenum zusammengefasst vor. Sie erläutert, dass diese Punkte in die Begehungen eingearbeitet werden. Frau Brockhaus informiert zum Schluss über den weiteren Verlauf des Fußverkehrs-Checks in Velen und Ramsdorf und lädt die Teilnehmenden herzlich zu der öffentlichen Begehung am 08. Und 09. Juli ein und verkündet, dass der Abschluss-Workshop im Herbst 2025 stattfindet und ein Termin dafür noch bekannt gegeben wird. Da von den Teilnehmenden die vorgeschlagenen Zeiten der Begehungen von 13:00 – 15:00 Uhr zu früh erscheinen werden die Zeiten auf 16:00 – 18:00 Uhr abgeändert.

Verabschiedung

Frau Brockhaus und Frau Dzenzel bedanken sich herzlich für die Teilnahme sowie die aktive Beteiligung der Anwesenden und bitten um eine rege Beteiligung bei den beiden Begehungen. Anschließend verabschiedeten sie die Teilnehmenden.

7.2 1. Begehung

Ort: Velen

Datum: 08.07.2025

Uhrzeit: 16:00 – 18:00 Uhr

Anwesende: 20 Personen

Begrüßung

Am 08.07.2025 um 16 Uhr fand die erste öffentliche Begehung des Fußverkehrs-NRW in der Stadt Velen statt. Die Begehung startete an dem Leineweberplatz. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 20 Personen zusammen: Vertreter/-innen der kommunalen Verwaltung, Bürger/-innen, einem Mitarbeiter des Zukunftsnetz NRW sowie Mitarbeitende der Planersocietät.

Abbildung 12: Routenverlauf der 1. Begehung in Velen (ca. 1,8 km)



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Frau Brockhaus (Planersocietät) begrüßt die Teilnehmenden und stellt sich und das Büro kurz vor. Daran anknüpfend erläutert Frau Brockhaus den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Zum Hintergrund des Routenverlaufs erläutert sie, dass die Route im Rahmen der Auftaktveranstaltung mit den

Teilnehmenden, darunter unter anderem Vertreter/-innen von Interessierten sowie Mitarbeitende der Verwaltung, diskutiert wurde. Zudem diene die Begehung dazu, exemplarische Problemstellen aufzugreifen, die sich auch in anderen Räumen und Ortsteilen wiederfinden und deren Maßnahmenvorschläge sich auch auf diese übertragen ließen. Frau Brockhaus verweist zusätzlich auf die Dokumentation der Diskussion durch Protokoll und Fotos.

Start der Begehung: Leineweberplatz

Frau Brockhaus befragt die Teilnehmenden zu Beginn der Begehung zu der Aufenthaltsqualität auf dem Leineweberplatz.

- Die Teilnehmenden bemängeln, dass kaum Aufenthaltsqualität vorhanden ist. Der Platz würde nur zum Parken genutzt werden. Sitzmöglichkeiten oder Module der Stadterrassen wären Ideen die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Auch Veranstaltungen würden auf dem Leineweberplatz stattfinden, wofür Sitzmöglichkeiten ebenfalls von Vorteil wären. Die Teilnehmenden berichten, dass das kleine Angebot an Verkaufsständen (Fischwagen, Erdbeerstand, Spargelwagen) auf dem Platz gut angenommen wird. Als weiteren positiven Aspekt des Platzes wird die Verschattung der vielen Bäume genannt.
- Die Stadtverwaltung berichtet, dass ein Antrag auf den Bau von Mobilstationen an den Bushaltestellen bei dem Leineweberplatz genehmigt wurde. In dem Zuge sollen auch neue Fahrradabstellanlagen geschaffen werden.
- Die Zufahrtsstraße zwischen dem Leineweberplatz und dem Eiscafé Venezia hat keinen Gehweg. Teilnehmende berichten, dass sie sich als zu Fuß Gehende auf der Straße nicht sicher fühlen und es zu Konflikten zwischen Fußgänger/-innen und Autofahrer/-innen kommt. Außerdem würden sich auch viele Kinder in der Straße aufhalten. Die Teilnehmenden diskutieren, die Straße für den Kfz-Verkehr zu sperren und den Verkehr ausschließlich über die Zweite Zufahrt zu den Geschäften zu lenken oder die Zufahrt über den Parkplatz zu leiten. Eine weitere Idee der Teilnehmenden ist die Straße zu einer Multifunktionsfläche umzugestalten.

Abbildung 13: Teilnehmende diskutieren die Situation am Leineweberplatz



Quelle: Planersocietät

Station 1: Coesfelder Straße

Die Route führt entlang der Kardinal-von-Galen-Straße zur Coesfelder Straße.

- Die Teilnehmenden bemängeln, dass der Gehweg oft von den Autos als Fahrbahn mitgenutzt wird. Fußgänger/-innen müssten aufgrund der Außengastronomie teilweise für kurze Strecken auf die Straße bzw. auf die andere Straßenseite ausweichen. Jedoch werde die Außengastronomie als positiv angesehen. Es wird vorgeschlagen Stadtmobiliar aufzustellen, um stärker zu signalisieren, wo sich der Fußweg befindet. Auch die Option eine Einbahnstraße einzurichten, wird stark unter den Teilnehmenden diskutiert.
- Teilnehmende berichten außerdem, dass sich teilweise nicht an Tempo 20 gehalten wird und Autos zu schnell beim Abbiegen um die Kurven fahren. Auch hier schlagen Teilnehmende vor Stadtmobiliar aufzustellen, um eine stärkere Trennung von Fahrbahn und Gehweg zu erzeugen und so die Autofahrer/-innen zum langsameren fahren zu bewegen. Zusätzlich wird diskutiert, ob Autos in der Straße nur Schritttempo fahren sollten.
- Frau Brockhaus fragt die Teilnehmenden wie die Aufenthaltsqualität am Brunnen wahrgenommen wird. Es werde Aufenthaltsqualität gewünscht, dabei vor allem

Sitzmöglichkeiten, Stadtmobiliar für Kinder und Windschutz. Die Teilnehmenden bemängeln, dass das Haus beim Brunnen leer steht und im Außenbereich nicht gepflegt wird. Die Verwaltung berichtet, dass die Parkplätze vor dem Brunnen in Privateigentum sind und diese daher nicht von der Stadt umgestaltet werden können.

Abbildung 14: Teilnehmende diskutieren über die Verkehrssituation an der Coesfelder Straße



Quelle: Planersocietät

Station 2: Kreuzung Coesfelder Straße / Ignatiusstraße

Der weitere Routenverlauf führt über die Coesfelder Straße weiter Richtung Norden bis zur Kreuzung mit der Ignatiusstraße.

- Die Teilnehmenden berichten, dass der Lieferverkehr des Rewe-Marktes bei Anlieferungen oft zur Hälfte auf der Straße steht. So würde die Sicht auf die Straße und Fußgänger/-innen versperrt werden. Fußgänger/-innen müssen außerdem die Straßenseite wechseln oder auf der Straße gehen. Außerdem habe der Rewe unregelmäßige Lieferzeiten.
- Es wird bemängelt, dass Autos oft außerhalb der gekennzeichneten Parkflächen parken würden oder länger parken als eigentlich erlaubt.
- Die Teilnehmenden berichten, dass der Fußweg von Autos auf der gesamten Coesfelder Straße überfahren wird. Dies würde zu gefährlichen Situationen führen. Es

wird sich gewünscht die Verkehrssituation an der gesamten Coesfelder Straße zu verbessern

- Für Rollstuhlfahrer/-innen würde die Coesfelder Straße ein zu starkes Gefälle zu einer Straßenseite aufweisen, sodass diese kaum ohne Hilfe die Straßenseite wechseln könnten. Auch die Laterne an der der Kreuzung Ignatiusstraße würde den Gehweg so verengen, dass es mit einem Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator nicht möglich ist dort auf dem Gehweg vorbeizukommen.

Abbildung 15: Teilnehmende laufen an Rewe-Markt vorbei



Quelle: Planersocietät

Station 3: Bahnhofsallee

Der weiterte Routenverlauf führt über die Ignatiusstraße auf den Postweg und weiter über die Andreasstraße auf die Bahnhofsallee.

- Die Teilnehmenden schlagen vor die Andreasstraße und den Postweg zu einer Einbahnstraße umzubauen.
- Der Gehweg auf der östlichen Seite der Andreasstraße wird durch den ruhenden Verkehr sehr schmal. Außerdem machen die Baumscheiben den Gehweg schmaler, sodass es nur schwer möglich ist, mit einem Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator den Gehweg zu nutzen.

- Der Hol- und Bringverkehr für den Kindergarten an der Bahnhofsstraße führe dazu, dass sehr willkürlich geparkt wird. Zusätzlich würden Bäume und der Überwuchs von Privaten Hecken den Gehweg verengen, sodass es nur schwer sei mit dem Kinderwagen an dem ruhenden Verkehr und den Bäumen vorbeizukommen. Auch Mülltonnen, die für die Müllabfuhr auf den Gehweg gestellt werden, würden den Gehweg verengen.
- Die Teilnehmenden bemängeln, dass in der Bahnhofsstraße teilweise mit zu hohen Geschwindigkeiten Auto gefahren wird. Außerdem würden Kfz bei Gegenverkehr manchmal auf den Gehweg ausweichen.
- Fahrradfahrer/-innen wüssten nicht wo sie fahren sollen und weichen manchmal auf den Gehweg aus, da auf der Fahrbahn keine Sicherheit garantiert sei. Die Teilnehmenden schlagen vor Piktogrammketten für Fahrradfahrer/-innen auf der Fahrbahn anzubringen.

Abbildung 16: Ein parkendes Auto versperrt den Gehweg; Teilnehmende diskutieren an der Bahnhofsallee



Quelle: Planersocietät

Station 4: Kreuzungsbereich Nordvelener Straße

Über die Bahnhofsallee laufen die Teilnehmenden zu der vierten Station.

- Rückblickend auf die belaufende Strecke ist den Teilnehmenden vor der Brücke eine fehlende Quermöglichkeit zu der Schule aufgefallen.
- Der Zebrasteifen an der Kreuzung Bahnhofsallee / zum Waldstadion endet in einem Grünstreifen. Teilnehmende berichten, dass Kinder an der Stelle schräg über den Zebrastreife und die Straße gehen, um die Straßenseite zu wechseln. Es wird diskutiert den Zebrastreifen Richtung Brücke umzusetzen.
- Mitarbeitende der Verwaltung berichten, dass zwischen der Kreuzung Bahnhofsallee / Norvelener Straße und dem Anfang der 20er-Zone die Geschwindigkeit für Autos auf 30km/h reduziert wird.
- Viele Fahrradfahrer/-innen fahren an der Bahnhofsallee auf dem Gehweg. Es wird diskutiert auch hier eine Piktogrammkeite auf der Fahrbahn anzubringen, um zu signalisieren, dass eigentlich auf der Straße Fahrrad gefahren werden soll.
- Der Fußweg vorm Sportplatz bei der Kreuzung der Bahnhofsstraße und Nordvelener Straße führt direkt in den offenen Kreuzungsbereich hinein. Dies wird von den Teilnehmenden bemängelt und eine Querungshilfe gewünscht. Außerdem wird vorgeschlagen ein „Vorsicht Kinder“-Schild an der Kreuzung anzubringen, da viele Kinder über die Kreuzung zu dem Sportplatz fahren.

Abbildung 17: Teilnehmende stehen auf Grünstreifen, in dem der Zebrastreifen mündet



Quelle: Planersocietät

Station 5: Kreuzungsbereich Ramsdorfer Straße / Schürkampallee / Geeste

Die Teilnehmenden gehen über die Schürkampallee weiter zur fünften Station.

- Während der Begehung über die Schürkampallee fällt den Teilnehmenden ein schlechter Zustand des Gehweges auf. Der Gehweg ist oft uneben und abfallend Richtung Fahrbahn.
- An dem Kreuzungsbereich der Station 5 seien teilweise schlechte Sichtverhältnisse auf dem Geh- und Radweg. Die Stromkästen im Kreuzungsbereich würden zusätzlich den Gehweg verengen.
- Das Verkehrsschild „Schürkampallee“ hängt im Kreuzungsbereich sehr niedrig, dies würde für Fahrradfahrer/-innen ein Hindernis darstellen.
- Teilnehmende bemängeln die Verkehrsführung für Fußgänger/-innen vom Wohngebiet Geeste zur Kreuzung. Es sei verwirrend und ungenau wie und wo die Fußgänger/-innen die Straße queren können und wo diese lang gehen sollen.
- Verwaltungsmitarbeiter berichten, dass bei der Bushaltestelle „Schloss“ an der Kreuzung ebenfalls eine Mobilstation entstehen wird.
- Die Teilnehmenden berichten, dass vor allem Kinder die Querungshilfe nahe der Bushaltestellen „Schloss“ nutzen würden, als wäre dieser ein Zebrastreifen. Dies würde zu gefährlichen Situationen führen.
- Die Teilnehmenden bemängeln außerdem, dass auch hier vielen Verkehrsteilnehmenden nicht klar ist, wo die Fahrradfahrer/-innen fahren dürfen. Es würden dementsprechend viele Fahrradfahrer/-innen auf dem Gehweg fahren, obwohl sie eigentlich auf der Straße fahren dürften. Auch hier wird vorgeschlagen eine Piktogrammreihe für den Radverkehr auf die Fahrbahn zu bringen.

Abbildung 18: Teilnehmende diskutieren über den Kreuzungsbereich



Quelle: Planersocietät

Station 6: Ramsdorfer Straße

Als nächstes hält die Gruppe an der Kreuzung Ramsdorfer Straße / Am Schlossplatz.

- Die Teilnehmenden bemängeln den Begegnungsverkehr von Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen vor der Bäckerei Mensing und dem Blumengeschäft Kamps-hoff. Parkende Fahrräder auf dem Gehweg engen den Weg zusätzlich ein, sodass es manchmal nicht möglich ist, mit dem Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator vor-beizukommen. Es wird diskutiert die Parkplätze für Autos umzunutzen und mit Stadtmobiliar sowie Fahrradstellplätzen auszustatten. Jedoch wird angemerkt, dass die Parkplätze gut genutzt würden.
- Autos und LKWs parken laut der Teilnehmenden oft auf dem Gehweg vor der Kirche, um den Bäcker zu beliefern.
- Die Teilnehmenden merken an, dass nicht eindeutig erkennbar ist, dass Radfahrer/-innen auch auf der Fahrbahn fahren dürfen. Auf beiden Straßenseiten ist der Gehweg mit dem Schild „Fahrrad frei“ gekennzeichnet, was lediglich bedeutet,

dass dort Rad gefahren werden darf, sofern man sich dem Fußverkehr anpasst. Dieses Schild begründet jedoch keine Benutzungspflicht für den Radverkehr, so- dass das Fahren auf der Fahrbahn weiterhin zulässig ist.

- Als Positivbeispiel berichten die Teilnehmenden, dass die Ampel vor der Schule gut funktionieren und auch die Polizei dort mind. einmal die Woche kontrollieren würde.
- Verwaltungsmitarbeitende berichten, dass aktuell von der Landesbehörde geprüft wird, ob die Geschwindigkeit auf der Ramsdorfer Straße bis zum FGÜ beim Kindergarten von 50 km/h auf 30 km/h reduziert werden kann.
- Teilnehmende bemängeln, dass die Sichtbeziehung vom Parkplatz beim Altenheim auf die Ramsdorfer Straße eingeschränkt ist.
- Auch bei dem Zebrastreifen vor der Kirche wäre die Sichtbeziehung zwischen Fußgänger/-innen und Autofahrer/-innen eingeschränkt, wenn die Fußgänger/-innen vom Parkplatz bei der Kirche kommen. Die Hecke sei zu hoch und bedecke die Sicht auf die Fußgänger/-innen

Abbildung 19: Teilnehmende stehen an der Ramsdorfer Straße und diskutieren über diese



Quelle: Planersocietät

Station 7: Schulstraße

Die Route verläuft entlang der Rekener Straße über die Schulstraße zu der Kreuzung Schulstraße / Alte Gärtnerei.

- An der Schulstraße gibt es Beschwerden von Anwohner/-innen, dass die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h nicht eingehalten wird. Auch die LKWs für die Anlieferung der Discounter Lidl und Aldi würden sich nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit halten.
- Die Teilnehmenden bemängeln außerdem, dass Pkws beim Abbiegen an der Kreuzung Schulstraße / Alte Gärtnerei über den Gehweg fahren würden. Das gleiche würde auch beim Begegnungsverkehr an der Schulstraße vorkommen. Radfahrer/-innen und Fußgänger/-innen würden sich nicht sicher fühlen und nicht wissen, wo diese sich in der Straße aufhalten können. Die Gruppe diskutiert, ob ein durchgezogener Gehweg in der Kreuzung den Fußgänger/-innen mehr Sicherheit geben würde.
- Die Teilnehmenden berichten, dass sie sich sicherer fühlen würden, wenn in der Schulstraße vor der Straße Alte Gärtnerei ein Stoppschild oder eine Haltelinie installiert werden würde und wünschen sich außerdem eine sichere Querungsmöglichkeit in der Schulstraße.
- Auch die fehlende Aufenthaltsqualität in der Straße wird bemängelt. Die Teilnehmenden wünschen sich Bänke und mehr Aufenthaltsqualität in der Schulstraße, gerade auch für Senior/-innen.

Abbildung 20: Teilnehmende diskutieren über die Schulstraße



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung & Ausblick

Zum Schluss dankt Frau Brockhaus den Anwesenden für ihre Teilnahme sowie Wortbeiträge. Sie gibt einen Ausblick für den folgenden Tag, an dem in Ramsdorf ebenfalls eine Begehung durchgeführt wird, diese startet an der Musikschule, ebenfalls um 16:00 Uhr. Anschließend verweist sie auf die Abschlussveranstaltung im Herbst (genaues Datum und Ort werden noch bekanntgegeben) und lädt dazu herzlich ein. Schließlich verabschiedet sie die Anwesenden.

7.3 2. Begehung

Ort: Ramsdorf

Datum: 09.07.2025

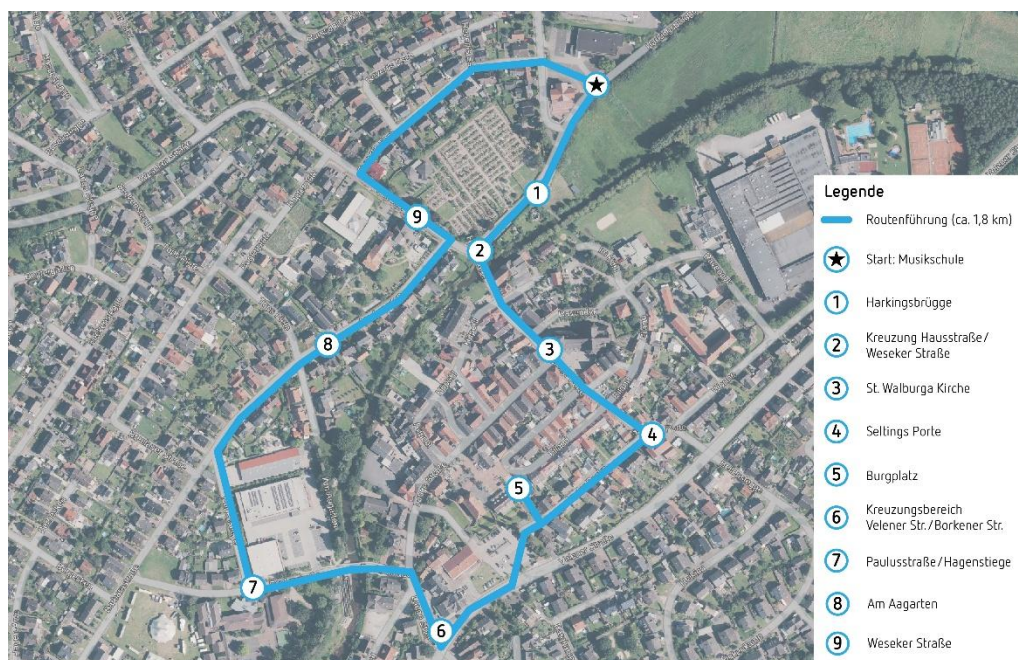
Uhrzeit: 16:00 – 18:00 Uhr

Anwesende: 25 Personen

Begrüßung

Am 09.07.2025 um 16 Uhr fand die zweite öffentliche Begehung des Fußverkehrs-NRW in der Stadt Velen statt. Die Begehung startete an den der Musikschule in Ramsdorf. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 25 Personen zusammen: Vertreter/-innen der kommunalen Verwaltung, Bürger/-innen, einem Mitarbeiter des Zukunftsnetz NRW sowie Mitarbeitende der Planersocietät.

Abbildung 21: Routenverlauf der 2. Begehung in Ramsdorf (ca. 1.8 km)



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Frau Brockhaus (Planersocietät) begrüßt die Teilnehmenden und stellt sich und das Büro kurz vor. Daran anknüpfend erläutert Frau Brockhaus den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Zum Hintergrund des

Routenverlaufs erläutert sie, dass die Route im Rahmen der Auftaktveranstaltung mit den Teilnehmenden, darunter unter anderem Vertreter/-innen von Interessierten sowie Mitarbeitende der Verwaltung, diskutiert wurde. Zudem diene die Begehung dazu, exemplarische Problemstellen aufzugreifen, die sich auch in anderen Räumen und Ortsteilen wiederfinden und deren Maßnahmenvorschläge sich auch auf diese übertragen ließen. Frau Brockhaus verweist zusätzlich auf die Dokumentation der Diskussion durch Protokoll und Fotos.

Start der Begehung: Musikschule

Frau Brockhaus befragt die Teilnehmenden zu Beginn der Begehung zu der Querung der Straße Harkingsbrücke zu der Musikschule.

- Die Teilnehmenden bemängeln, dass die Autos auf der Harkingsbrücke zu schnell fahren. Außerdem fehlt eine sichere Quermöglichkeit über die Harkingsbrücke zur Musikschule sowie über die Holthausener Straße. Mindestens eine dieser Straßen müsse gequert werden, um zu der Musikschule zu gelangen. Teilnehmende berichten, dass auch viele Kinder zu der Musikschule gehen oder Fahrrad fahren.
- Bewohner/-innen und Mitarbeiter/-innen von dem Seniorenheim Haus St. Walburga berichten, dass ein abgesenkter Bordstein an der Kreuzung Reverts Esch / Holthausener Straße fehlt und nur der Zebrastreifen genutzt werden kann.

- Der Gehweg an der Holthausener Straße war früher wohl ein Geh- und Radweg. Aktuell ist es nicht mehr erlaubt auf dem Gehweg Fahrrad zu fahren, dies ist den Radfahrer/-innen jedoch nicht bewusst. Die Teilnehmenden wünschen sich dort eine klarere Beschilderung.

Abbildung 22: Teilnehmende diskutieren die Verkehrssituation an der Harkingsbrücke



Quelle: Planersocietät

Station 1: Harkingsbrücke

Die Route führt entlang der Harkingsbrücke zu der Bedarfsampel.

- Die Teilnehmenden berichten, dass die Bedarfsampel gut funktioniert, sofern diese nicht defekt ist. Jedoch wird bemängelt, dass ein akustisches Signal der Ampel fehlt.
- Die Teilnehmenden berichten, dass Personen, die den Friedhof verlassen oft am Friedhofsausgang direkt die Straße queren und nicht an der Ampel
- Der Gehweg zwischen der Kurve Weseker Straße / Harkingsbrücke und der Bedarfsampel ist nicht für den Radverkehr freigegeben. Jedoch würden oft Fahrradfahrer/-innen auf dem Gehweg fahren. Dies führe zu Nutzungskonflikten mit dem Fußverkehr. Die Teilnehmenden diskutieren die Verkehrsführung für den Radverkehr besser zu markieren, mit z.B. Piktogrammketten auf der Fahrbahn. An der

Bedarfsampel wird außerdem die schlechte Sichtbeziehung zwischen Fahrradfahrer/-innen, die auf dem Gehweg fahren und Fußgänger/-innen bemängelt.

Abbildung 23: Bedarfsampel an der Straße Harkingsbrügge



Quelle: Planersocietät

Station 2: Kreuzung Hausstraße / Weseker Straße

Der weitere Routenverlauf führt über die Straße Harkingsbrügge weiter Richtung süd-osten bis zur Hausstraße.

- Die Teilnehmenden berichten, dass Autofahrer/-innen im Kurvenbereich der Weseker Straße / Harkingsbrügge oft auf der falschen Seite der Fahrbahn fahren. Der Vorschlag einer Fahrbahnmarkierung im Kurvenbereich wird gut angenommen.
- Frau Brockhaus fragt die Teilnehmenden, wo diese die Weseker Straße bzw. Harkingsbrügge queren. Die Teilnehmenden berichten, dass vor allem bei Beerdigungen oft direkt in der Kurve gequert wird. Dort herrsche jedoch auch eine schlechte Sichtbeziehung und Autos würden zu schnell fahren. Die Teilnehmenden bemängeln ebenfalls, dass es im Kurvenbereich keine abgesenkten Bordsteine gibt.
- Die Gehwege in der Weseker Straße seien abfallend, dadurch sei es im Rollstuhl nicht angenehm über die Gehwege zu fahren.

Abbildung 24: Teilnehmende diskutieren über die Verkehrssituation an der Kreuzung Hausstraße / Weseker Straße



Quelle: Planersocietät

Station 3: St. Walburga Kirche

Der weitere Routenverlauf führt über die Hausstraße zur St. Walburga Kirche.

- Auf dem Weg zum Kirchplatz fällt den Teilnehmenden auf, dass Laternen und Parkende Autos den Gehweg blockieren und so kaum ein Durchkommen mit dem Rollstuhl oder Kinderwagen möglich ist. Außerdem endet der Bürgersteig an der östlichen Seite der Hausstraße bei Haus Nr. 8.
- Die Teilnehmenden berichten, dass der Wochenmarkt am Kirchplatz gut angenommen wird.
- Frau Brockhaus fragt die Teilnehmenden nach der Aufenthaltsqualität auf dem Kirchplatz. Dies nehmen den Platz als optisch schön wahr, wünschen sich jedoch Sitzgelegenheiten.
- Teilnehmende berichten, dass Autofahrer/-innen in der Straße sehr dominant fahren würden, obwohl dort eine höchst Geschwindigkeit von 20 km/h festgesetzt ist.
- Das Kopfsteinpflaster in der gesamten Innenstadt sowie auf dem Kirchplatz sei sehr uneben, sodass es mit Kinderwagen oder Rollstuhl schwer sei darüber zu

fahren. Ein neuer Bodenbelag wäre sinnvoll. Verwaltungsmitarbeiter berichten, dass bereits geplant ist die Straße zu sanieren.

Abbildung 25: Eine Rollstuhlfahrerin kann fast nicht über den Gehweg fahren & die Teilnehmenden diskutieren die Situation auf dem Kirchplatz



Quelle: Planersocietät

Station 4: Seltings Porte

Über die Seltings Porte führt die Begehung weiter bis zu der Kreuzung Seltings Porte/Worthe.

- An der Kreuzung sind keine Bordsteine abgesenkt und der Gehweg an beide Straßenseiten der Seltings Porte sei sehr schmal. Die Teilnehmenden berichten, dass meist auf die Fahrbahn ausgewichen und der Gehweg nicht oft benutzt wird. Vor allem mit Rollstuhl oder Kinderwagen sei der Gehweg zu schmal. Außerdem sei der Gehweg schräg, was das Befahren mit einem Rollstuhl weiter erschweren würde. Dies sei ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger/-innen.
- Teilnehmende berichten außerdem, dass rechts-vor-links an der Kreuzung von den Autofahrer/-innen nicht beachtet wird.
- Auf der Velener Straße sollen die Autos auf der Straße parken, um so automatisch die Geschwindigkeit auf der Straße zu reduzieren. Dies führe jedoch dazu, dass die Autos mit auf dem Fahrradweg parken oder der Fahrradweg als Ausweichmöglichkeit für Autos bei Gegenverkehr genutzt wird. Fahrradfahrer/-innen berichten,

dass sie sich auf dem Fahrradweg nicht mehr sicher fühlen. Viele Radfahrer/-innen weichen daher auch auf den Gehweg aus, was dort zu Nutzungskonflikten führt.

- Die Teilnehmenden bemängeln, dass die Velener Straße für ihre Verkehrsfunktion zu breit sei.
- Die Teilnehmenden diskutieren, ob es sinnvoll wäre die Höchstgeschwindigkeit der Velener Straße auf 30 km/h zu reduzieren.
- 50 m neben der Kreuzung Seltings Porte / Velener Straße ist eine Fußgängerampel. Die Teilnehmenden berichten, dass trotz der Ampel viele Fußgänger/-innen direkt bei der Kreuzung die Straße überqueren würden.
- Teilnehmende merken negativ an, dass viele LKWs durch die Stadt fahren, obwohl es eine Umgehungsstraße gibt.
- Von den Teilnehmenden wird bemängelt, dass ein FGÜ auf Höhe des Awo Kindergartens fehlt.

Abbildung 26: Fehlende Bordsteinabsenkungen an der Seltingsporte



Quelle: Planersocietät

Station 5: Burgplatz

Die Teilnehmenden gehen über An der Becke zu der Abzweigung zum Burgplatz.

- Auf dem Weg zu Station 5 fällt den Teilnehmenden auf, dass einseitig auf der südlichen Seite von der Straße Auf der Becke ein Gehweg fehlt. Außerdem ist der vorhandene Gehweg sehr uneben. Alle Teilnehmenden sind auf der Fahrbahn gegangen und berichten dies im Normalfall immer zu tun. In der Straße gäbe es wenig Konflikt zwischen Fußgänger/-innen und Autos. Mitarbeitende der Verwaltung berichten, dass es eigentlich verboten sei auf der Straße zu parken. Jedoch würde trotzdem oft auf der Straße geparkt. Unter den Teilnehmenden wird diskutiert, ob die Straße zu einer Mischverkehrsfläche umgestaltet werden soll.
- Die Teilnehmenden äußern, dass die Schule umzieht und die Straße in Zukunft durch Schüler/-innen stärker frequentiert sein könnte. Allerdings berichten Mitarbeitende der Verwaltung, dass bei dem Umzug sichere Schulwege für die Schüler/-innen ausgewiesen werden und keiner dieser über die Straße führen wird.
- Die Teilnehmenden merken an, dass viele Fahrradfahrer/-innen über den Nettoparkplatz anstatt über den vorgegebenen Weg fahren.
- Der Burgplatz wird aktuell umgebaut. Auf die Nachfrage von Frau Brockhaus welche Wünsche die Teilnehmenden für die Umgestaltung haben, werden Bänke mit Lehnen, Bäume, ein Trinkwasserbrunnen und mehr Aufenthaltsqualität genannt. Der Burgplatz sei ein zentraler Ort für Veranstaltungen.
- Verwaltungsmitglieder berichten, dass an der Bushaltestelle Ramsdorf Ortsmitte eine Mobilstation entstehen wird.

Abbildung 27: Die Teilnehmenden laufen aufgrund des schlechten Gehweges auf der Straße



Quelle: Planersocietät

Station 6: Kreuzungsbereich Velener Straße / Borkener Straße

Als nächstes hält die Gruppe an der Kreuzung Velener Straße / Borkener Straße.

- Die Teilnehmenden bemängeln, dass Fußgänger/-innen an der Ampel über die Ostendorfer Straße nicht automatisch grün bekommen. Fußgänger/-innen bekommen oft bei nur jeder zweiten Ampelphase grün. Dies führe dazu, dass die Fußgänger/-innen oft über Rot gehen würden.
- Der Bordstein an der Ostseite bei der Fußgängerampel an der Borkener Straße ist abgesenkt, geht jedoch sehr steil hoch. Dies erschwere es mit dem Rollstuhl von der Fahrbahn auf den Gehweg zu gelangen.
- Die Teilnehmenden bemerken, dass Autofahrer/-innen teilweise schnell über die Lange Straße in den Ortskern einfahren. Verwaltungsmitglieder merken an, dass bereits geplant ist ein Verkehrsversuch zu machen bei dem die Höchstgeschwindigkeit in der Langen Straße bereits ab der Kreuzung mit der Velener Straße bei 30 km/h liegt.

- Die Teilnehmenden bemängeln außerdem, dass es schwierig ist die Lange Straße als Fußgänger:in zu queren.
- Die Teilnehmenden diskutieren, ob Markierungen auf der Fahrbahn bei der Kreuzung Lange Straße / Mühlenweg / Paulusstraße die Verkehrsführung klarer gestalten würden. Aktuell sei die Verkehrsführung unübersichtlich und teilweise verwirrend.
- In der Ostendorfer Straße besteht ein Durchfahrtsverbot für LKWs, der Lieferverkehr ist jedoch frei. Teilnehmende berichten, dass trotzdem LKWs durch die Straße durchfahren. Wenn diese in der Straße dem ruhenden Verkehr ausweichen, würden die teilweise LKWs über den Gehweg fahren.

Abbildung 28: Ein LKW fährt in eine Straße in der LKW-Durchfahrten verboten sind & Teilnehmende diskutieren die Situation an der Kreuzung Velener Straße / Borkener Straße



Quelle: Planersocietät

Station 7: Paulusstraße / Hagenstiege

Die Route verläuft entlang der Lange Straße und Paulusstraße bis zur siebten Station.

- Den Teilnehmenden fällt auf dem Weg zur siebten Station der schmale Gehweg auf der Südseite der Paulusstraße bei der Fischtreppe auf. Verwaltungsmitarbeiter berichten, dass der Gehweg bei einem Verkehrsversuch verbreitert werden soll. Auch wird von den Teilnehmenden bemängelt, dass der Gehweg zu hoch sei.

- An die Ecke Paulusstraße / Hagenstieg wird ab den Herbstferien die Grundschule einziehen. An der Straße Hagenstiege befindet sich ein Kindergarten.
- Teilnehmende berichten, dass sich die Autos in der Paulusstraße nicht an die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h halten. Frau Brockhaus erwähnt, dass in der Straße ein Schild installiert werden könnte, das anzeigt, wie schnell die Autos fahren.
- In der Paulusstraße gäbe es keine sicher Überquerungsmöglichkeit. Die Teilnehmenden überlegen einen Zebrastreifen vor der Schule einzurichten. Verwaltungsmitglieder erläutern, dass im Rahmen des Verkehrsversuchs ab nach den Herbstferien bereits die Einrichtung eines Zebrastreifens geplant ist. Auch die Querung über die Paulusstraße beim Schützenfestplatz sei unklar. Die Teilnehmenden wünschen sich auch hier einen Zebrastreifen.
- Die Teilnehmenden berichten, dass an der Kreuzung Paulusstraße / Hagenstiege rechts-vor-links von den Autofahrer/-innen nicht beachtet wird. Es wird diskutiert, ob eine Haltelinie das Problem lösen würde.
- In der Hagenstiege gibt es nur einen einseitigen Gehweg auf der westlichen Straßenseite. Der Gehweg sei so schmal, dass man dort mit einem Kinderwagen kaum entlangfahren könne. Auf der östlichen Straßenseite befindet sich ein Grünstreifen. Der Kindergarten befindet sich auf der östlichen Seite der Straße. Teilnehmende berichten, dass Fußgänger/-innen mit Kinderwagen oft auf der Straße zum Kindergarten laufen.
- Die Straße Hagenstiege sei seit der Eröffnung des neuen K&K stärker frequentiert. Die Teilnehmenden gehen davon aus, dass sich die Verkehrsbelastung durch den Umzug der Schule weiter erhöhen wird.
- Teilnehmende überlegen den Grünstreifen auf der östlichen Straßenseite der Hagenstiege als Parkplatz für die Grundschule umzunutzen.

Abbildung 29: Schmalen Gehweg auf der Paulusstraße Richtung K&K



Quelle: Planersocietät

Station 8: Am Aagarten

Die Teilnehmenden gehen entlang der Hagenstiege und der Barbarastraße zur Kreuzung Am Aagarten / Tops Riete.

- Im Kreuzungsbereich bestehe eine schlechte Sichtbeziehung zwischen Fußgänger/-innen und Autofahrer/-innen, da unter anderem die Gehwege mit Hecke zugewachsen seien. Auch Straßenschilder sind nicht mehr gut zu erkennen, da Hecke zu weit in den Straßenraum hineinwachsen.
- Die Teilnehmenden berichten, dass die Rechts-vor-Links-Regel an der Kreuzung von Autofahrer/-innen häufig missachtet wird.
- Bewohner/-innen und Mitarbeiter/-innen des Seniorenheims Haus St. Walburga berichten, dass diese mit dem Rollstuhl auf der Straße fahren würden, da die Gehwege zu schmal und in keinem guten Zustand seien. Es sei jedoch nicht immer sicher auf der Straße zu fahren. Auch weitere Teilnehmende berichten, die Gehwege kaum zu nutzen und auf der Straße zu gehen.

- Die Teilnehmenden rechnen damit, dass durch den Umzug der Grundschule in die Paulusstraße die Straße Am Aagarten und die Barbarastraße viel von den Schüler/-innen genutzt werden wird.
- Von der Straße Am Aagarten geht in Richtung Ortskern ein kleiner Fußweg ab. Die Teilnehmenden berichten, dass der Weg oft verdreckt und sehr eng ist. Im Dunkeln werde der Weg zu einem Angstraum, da eine ausreichende Beleuchtung fehle. Außerdem würden auch Fahrradfahrer/-innen durch den Weg fahren, obwohl dies verboten sei. Dies führe zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr.
- An der Breslauer Straße geht die Tops Riete in einen kleinen Weg über. Dieser werde von Fußgänger/-innen und Fahrradfahrer/-innen genutzt, sei dafür aber eigentlich zu schmal. Dies führe auch hier zu einem Nutzungskonflikt. Durch diesen Weg ist es erlaubt mit dem Fahrrad zu fahren. Teilnehmende berichten, dass die Kreuzung Tops Riete / Seekenstegge für Fußgänger/-innen und Fahrradfahrer/-innen gefährlich sei.
- Die Abbiegung von der Straße Am Aagarten auf den K&K-Parkplatz sei laut Teilnehmenden schlecht einsehbar.
- Teilnehmende bemängeln, dass die Weseker Straße an einigen Stellen lediglich über einen Trampelpfad als Gehweg verfügt, der besonders im Winter nur **schwer** passierbar ist. Zudem fehle insbesondere in der Winterzeit eine ausreichende Straßenbeleuchtung.

Abbildung 30: Teilnehmende diskutieren die Situation an der Straße am Aagarten



Quelle: Planersocietät

Station 9: Weseker Straße

Aus zeitlichen Gründen und aufgrund der räumlichen Nähe der Stationen wurde die neunte Station der Begehung bereits bei der zweiten Station mitbesprochen.

- Die Teilnehmenden bemängeln die schlechte Sichtbeziehung bei der Kreuzung Weseker Straße / Am Aagarten. Vom Seniorenheim kommend wäre die Straße am Aagarten sehr schlecht einsehbar. Es wird diskutiert, ob eine Haltelinie an in der Straße am Aagarten sinnvoll wäre.
- Die Teilnehmenden merken an, dass die Gehwege in der Straße Am Aagarten sehr schmal und uneben sind.

Abbildung 31. Kreuzungsbereich Weseker Straße / Am Aagarten



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung & Ausblick

Zum Schluss dankt Frau Brockhaus den Anwesenden für ihre Teilnahme sowie Wortbeiträge. Sie gibt einen Ausblick die Abschlussveranstaltung im Herbst (genaues Datum und Ort werden noch bekanntgegeben) und lädt dazu herzlich ein. Schließlich verabschiedet sie die Anwesenden.

7.4 Abschluss-Workshop

Ort: Rathaus Velen
Datum: 01. September 2025
Uhrzeit: 18:00 – 19:30 Uhr
Anwesende: insgesamt 14 Teilnehmende

Eingang

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks NRW fand am Montag, dem 01.10.2025 um 18:00 Uhr im Rathaus in Velen der Abschluss-Workshop statt. Die Veranstaltung wurde von 10 Teilnehmenden besucht, darunter Bürger/-innen, Verwaltungsmitarbeitende, Vertretende aus der Politik, des Zukunftsnetz Mobilität und der Planersocietät. Der Abschluss-Workshop ist die letzte öffentlichkeitswirksame Veranstaltung der Fußverkehrs-Checks und ist partizipativ ausgelegt, sodass alle Beteiligten sich gleichberechtigt mit ihren persönlichen wie fachlichen Blickwinkeln zu unterschiedlichen Themen einbringen können. Diesen Austausch zu initiieren und zu fördern, ist ein Ziel des Förderprogramms Fußverkehrs-Check.

Das Ziel des Abschluss-Workshops ist es, einen Rückblick auf die vorherigen Veranstaltungen zu erhalten, die seitens der Planersocietät vorgestellten Maßnahmenvorschläge zu diskutieren, zu bewerten und zu priorisieren.

Begrüßung

Frau Dagmar Jeske begrüßt die Teilnehmenden zum Abschluss-Workshop und freut sich über das Interesse am Thema Fußverkehr und die Bereitschaft zur Teilnahme am Abschluss-Workshop. Auch Frau Brockhaus von der Planersocietät begrüßt die Anwesenden. Im Anschluss gibt Herr Schillig vom Zukunftsnetz Mobilität NRW einen kurzen Rückblick auf die bisherigen Veranstaltungen und erläutert die Rolle des Zukunftsnetzes im Rahmen des Fußverkehrs-Checks.

Abbildung 32: Herr Schillig blickt auf den FVC in Velen und Ramsdorf zurück



Quelle: Planersocietät

Rückblick und Zielsetzung

Frau Brockhaus gibt zunächst einen kurzen Überblick über das Projektformat Fußverkehrs-Check (FVC), dessen Ziele und die Vorgehensweise. Neben einem Auftakt-Workshop im Juni fanden im Juli zwei öffentliche Begehungen statt. Das Ergebnis des FVC wird ein Abschlussbericht sein, der in einem politischen Gremium vorgestellt wird.

Handlungsfelder und Maßnahmen

Während der bisherigen drei Veranstaltungen konnten einige Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Velen und Ramsdorf festgestellt werden. Darauf aufbauend haben sich vier Handlungsfelder im Fußverkehrs-Check Frankenthal herauskristallisiert: „Barrierefreiheit“ (A), „Querungen“ (B), „Verkehrssicherheit“ (C) und „Aufenthalt“ (D). Anhand der Handlungsfelder stellt Frau Brockhaus Maßnahmenvorschläge vor und erläutert diese.

Nach der Präsentation der Maßnahmenvorschläge konnten die Teilnehmenden an Ständen die Maßnahmen kommentieren und priorisieren. Folgendes ist dabei herausgekommen:

Tabelle 3: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld A – Barrierefreiheit

Maßnahme	Hinweis/Anregung	Priorisierung
A1 Bordsteinabsenkungen	Seltings Porte!	I
A2 Barrierefreie Querungen		
A3 Hindernisfreie Gehwege - Heckenschnitt		I
A4 Hindernisfreie Gehwege - Hindernisse		II
A5 Fehlende/Untermaßige Gehwege		

Tabelle 4: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld B – Querungen

Maßnahme	Hinweis/Anregung	Priorisierung
B1 Einrichtung Fußgängerüberweg (FGÜ)		I
B2 Fußgängerüberweg (FGÜ) verlegen		III
B3 Querungshilfe		I

Tabelle 5: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld C – Verkehrssicherheit

Maßnahme	Hinweis/Anregung	Priorisierung
C1 Verkehrskonzept		III
C2 Piktogrammreihe		IIIIII (6)
C3 Übersichtlichkeit schaffen		II
C4 Geschwindigkeitsreduzierungen		IIII
C5 Geschwindigkeitseinhaltung		I

Tabelle 6: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld D – Aufenthaltssqualität

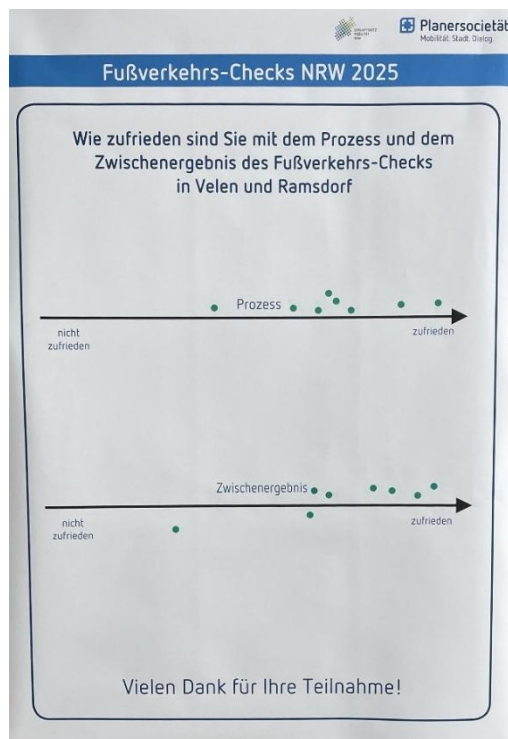
Maßnahme	Hinweis/Anregung	Priorisierung
D1 Goosemarkt aufwerten		II

Ausblick und Verabschiedung

Frau Brockhaus fasst die Ergebnisse des Abends zusammen und bedankt sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit am Fußverkehrs-Check in Velen und Ramsdorf. Die Ergebnisse der vier Veranstaltungen werden aufbereitet und in einem Abschlussbericht zusammenfassend dargestellt. Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2026 im Stadtrat vorgestellt. Abschließend gibt Herr Schillig Hinweise zur Implementierung des Fußverkehrs in die Stadtverwaltung und -politik nach dem Check und stellt dazu verschiedene Angebote des Zukunftsnetz Mobilität NRW vor, die dazu genutzt werden können.

Zum Schluss verabschiedet sich Frau Brockhaus bei den Teilnehmenden und fordert sie auf, beim Verlassen der Veranstaltung Klebpunkte auf einem Plakat anzubringen, dass die Zufriedenheit mit dem Prozess und dem Zwischenergebnis des Fußverkehrs-Checks abfragt.

Abbildung 33: Ergebnis der Zufriedenheitsabfrage



Quelle: Planersocietät

8 Quellenverzeichnis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

StVO 2013 – Straßenverkehrs-Ordnung. Berlin, 2013.

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

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