

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2021

Stadt Jülich

Abschlussbericht

im Auftrag des
Zukunftsnetz Mobilität NRW



Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Köln, im Februar 2022

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2021

Stadt Jülich

Zukunftsnetz Mobilität NRW,
Rheinland

Geschäftsstelle

Glockengasse 37 - 39

50667 Köln

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle Rheinland:

Katja Naefe

Mail: Katja.Naefe@vrs.de

Tel.: 0221/20808-731

Planungsbüro VIA eG

Marsportengasse 6

D-50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

Fax 0221 / 789 527-99

Mail viakoeln@viakoeln.de

www.viakoeln.de

Bearbeitet durch:

Andrea Fromberg

Kathrin Krienke

Kirsten Niklas

Fotos und Grafiken:

Planungsbüro VIA eG, wenn nicht anders gekennzeichnet

15. Februar 2022

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Zielsetzung | 7 |
| 2 | Ausgangslage in der Stadt Jülich | 11 |
| 3 | Veranstaltungen in der Stadt Jülich..... | 14 |
| 3.1 | Interner Starter-Termin | 14 |
| 3.2 | Auftakt-Workshop..... | 18 |
| 3.3 | Erste Begehung | 23 |
| 3.4 | Zweite Begehung | 23 |
| 3.5 | Abschluss-Workshop..... | 25 |
| 4 | Maßnahmenempfehlungen | 30 |
| 4.1 | Verkehrssicherheit..... | 31 |
| 4.2 | Barrierefreiheit..... | 40 |
| 4.3 | Aufenthaltsqualität..... | 47 |
| 4.4 | Maßnahmen zu Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit | 52 |
| 4.5 | Maßnahmenprogramm für infrastrukturelle Maßnahmen | 57 |
| 5 | Empfehlungen zur Umsetzung | 59 |
| 6 | Zusammenfassung und Fazit | 66 |
| 7 | Quellen..... | 68 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|-----------------|--|----|
| Abbildung 1-1: | Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2021 | 7 |
| Abbildung 1-2: | Entwicklung der Bewerbungen | 8 |
| Abbildung 1-3: | Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2021 | 9 |
| Abbildung 1-4: | Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2021..... | 10 |
| Abbildung 2-1: | Ausschnitt aus der Website der Stadt Jülich..... | 13 |
| Abbildung 2-2: | Presseausschnitt Fußverkehrs-Check der Stadt Jülich (Radio Rur) . | 13 |
| Abbildung 3-1: | Untersuchungsraum und Ziele für den Fußverkehrs-Check in der Stadt Jülich | 15 |
| Abbildung 3-2: | Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2016 - 2020 in der Stadt Jülich (n=44)..... | 16 |
| Abbildung 3-3: | Verkehrsbelastungsdaten (Verkehrsdaten aus https://www.nwsib-online.nrw.de/ Stand 2015; und Stadt Jülich) | 17 |
| Abbildung 3-4: | Auftaktveranstaltung in Jülich..... | 18 |
| Abbildung 3-5: | Begehung Route 1 (mit den ergänzenden Vorschlägen der Teilnehmenden)..... | 21 |
| Abbildung 3-6: | Begehung Route 2 | 21 |
| Abbildung 3-7: | Eindrücke von der ersten Begehung | 23 |
| Abbildung 3-8: | Eindrücke von der zweiten Begehung | 24 |
| Abbildung 3-9: | Pressebericht zu den Begehungen | 25 |
| Abbildung 3-10: | Pressebericht zur autofreien Geschäftsstraße in Köln..... | 28 |
| Abbildung 3-11: | Pressebericht zum Abschlussworkshop in Jülich | 29 |
| Abbildung 4-1: | Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in der Stadt Jülich | 30 |
| Abbildung 4-2: | Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern | 31 |
| Abbildung 4-3: | Poststraße/Große Rurstraße..... | 32 |
| Abbildung 4-4: | Querung Düsseldorfer Straße (links); Überbreite Querung Bottrop (rechts)..... | 33 |
| Abbildung 4-5: | Vorrangregelung für zu Fuß Gehende in Kreisverkehren | 33 |
| Abbildung 4-6: | Musterlösung Mini-Kreisel mit Fußgängerüberwegen..... | 34 |
| Abbildung 4-7: | Mini-Kreisverkehr in Köln | 35 |
| Abbildung 4-8: | umgestaltete Einmündung in Castrop-Rauxel | 36 |

| | |
|---|----|
| Abbildung 4-9: umgestaltete Einmündung in Köln..... | 36 |
| Abbildung 4-10: Musterlösung Furtmarkierung | 37 |
| Abbildung 4-11: Querungsstelle an der Kartäuserstraße/Keltenstraße..... | 38 |
| Abbildung 4-12: Möglichkeiten zur Sicherung einer Querungsstelle (Engstelle, Engstelle mit Fußgängerüberweg, kombinierter Rad-/Fußgängerüberweg bei Fahrradstraße)..... | 39 |
| Abbildung 4-13: Formen der Mobilitätseinschränkung | 40 |
| Abbildung 4-14: Mindestgehwegbreiten werden oft nicht erreicht | 41 |
| Abbildung 4-15: Überweg zur Kleine Kölnstraße..... | 42 |
| Abbildung 4-16: Beispiele Barrierefreie Gehwegbahn..... | 42 |
| Abbildung 4-17: Differenzierte Bordhöhen | 43 |
| Abbildung 4-18: Vorgaben für die Maße von Umlaufsperrn (links) Umlaufsperre Keltenstraße (rechts)..... | 44 |
| Abbildung 4-19: Pollermützen-Aktion in Jülich | 45 |
| Abbildung 4-20: markierter Sperrpfosten in Engelskirchen..... | 45 |
| Abbildung 4-21: Barrieren auf den Nebenanlagen (Beet im Fuß-Querungsbereich)... | 46 |
| Abbildung 4-22: Kundenstopper auf der Poststraße..... | 46 |
| Abbildung 4-23: Gemeinsamer Geh und Radweg entlang der Großen Rurstraße (zwischen Römerstraße und Kölnstraße) | 47 |
| Abbildung 4-24: Beschilderung(Stadt Köln) und Markierung (Stadt Castrop-Rauxel) zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht | 50 |
| Abbildung 4-25: Wegweisung in Jülich..... | 51 |
| Abbildung 4-26: Fußverkehrswegweisung und Fußwegeinszenierung (links in Rangsdorf; rechts in Lüdenscheid)..... | 52 |
| Abbildung 4-27: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW | 53 |
| Abbildung 4-28: Beschilderungen von Hol- und Bringzonen in Düsseldorf und in Siegen..... | 54 |
| Abbildung 4-29: Asphaltfläche Wilhelmstraße / Dr.-Weyer-Straße | 55 |
| Abbildung 4-30: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet..... | 56 |
| Abbildung 4-31: Ausschnitt Maßnahmenkataster | 57 |
| Abbildung 4-32: Maßnahmenkarte zu den Begehungen im Untersuchungsgebiet Jülich..... | 58 |

Abbildung 4-32: Der Fußverkehrs-Check ist eingebunden in vielfältige Aktionen zur Europäischen Mobilitätswoche66

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1 Ausgangslage in der Stadt Jülich12

Tabelle 5-1: Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit.....60

Tabelle 5-2: Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit.....61

Tabelle 5-3: Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fußwegeverbindung63

1 Zielsetzung

Bedeutung des Fußverkehrs

Endlich – so muss man sagen - wird auch dem Fußverkehr bundesweit mehr Aufmerksamkeit im Hinblick auf seine Bedeutung, seine Verkehrssicherheit und seinen Beitrag zum Klimaschutz entgegengebracht. Bisher wurde der Fußverkehr in der Planung oftmals als „So-wieso-Verkehr“ vernachlässigt. Dabei ist Gehen die Basis jeglicher Mobilität und sollte hinsichtlich der Flächen- und Zeitgerechtigkeit, sowie insgesamt der Wertigkeit stärker in den Fokus der Verkehrsplanung gestellt werden. Die ersten Fußverkehr-Checks NRW sind erfolgreich im Jahr 2019 absolviert worden und führten in den beteiligten Kommunen bereits zu einer Sensibilisierung für die Themen der Fußverkehrsförderung. Nochmals deutlich stärker in den Fokus gerückt wurden die Fußverkehrs-Checks in den Jahren 2020 und 2021 durch die Pandemie-Situation, in der insbesondere das Spazierengehen im Nahraum wiederentdeckt wurde.

Fußverkehrs-Checks in NRW 2021

Um die Ziele, die Methodik und die Umsetzung der Fußgängerförderung in den Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW stärker bekannt zu machen und zu verankern, wurden im Zeitraum Juni 2021 bis Dezember 2021 weitere zwölf Fußverkehrs-Checks durchgeführt.

Abbildung 1-1: Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2021

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2021



Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW

Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs

Bewertung der Stärken und Schwächen der Fußverkehrsinfrastruktur vor Ort

Fußverkehr in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken

Aufzeigen konkreter Handlungsmöglichkeiten für die Verbesserung des Fußverkehrs

Handwerkszeug zur systematischen Fußverkehrsförderung

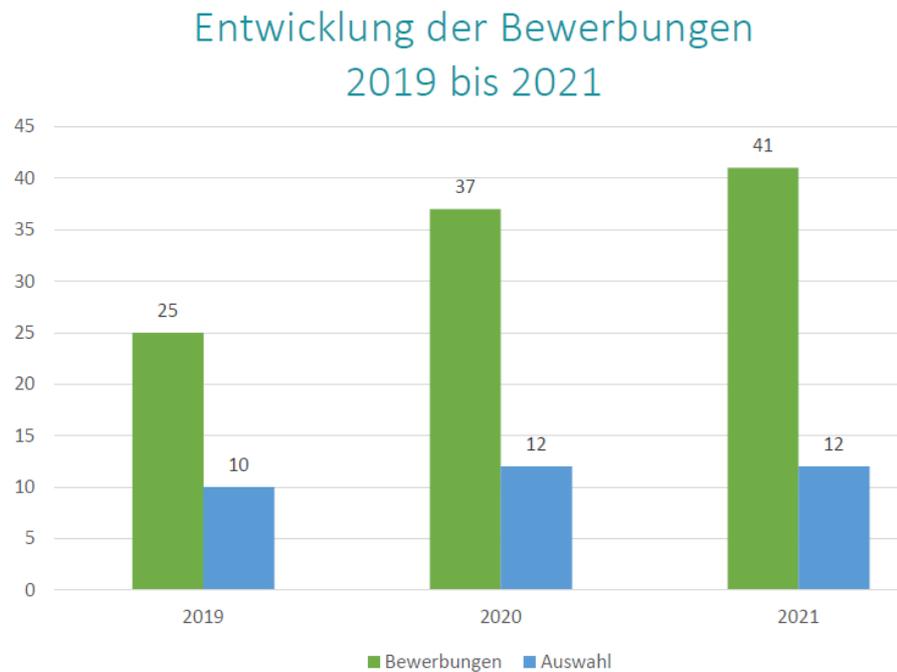


Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2021

Modellkommunen 2021

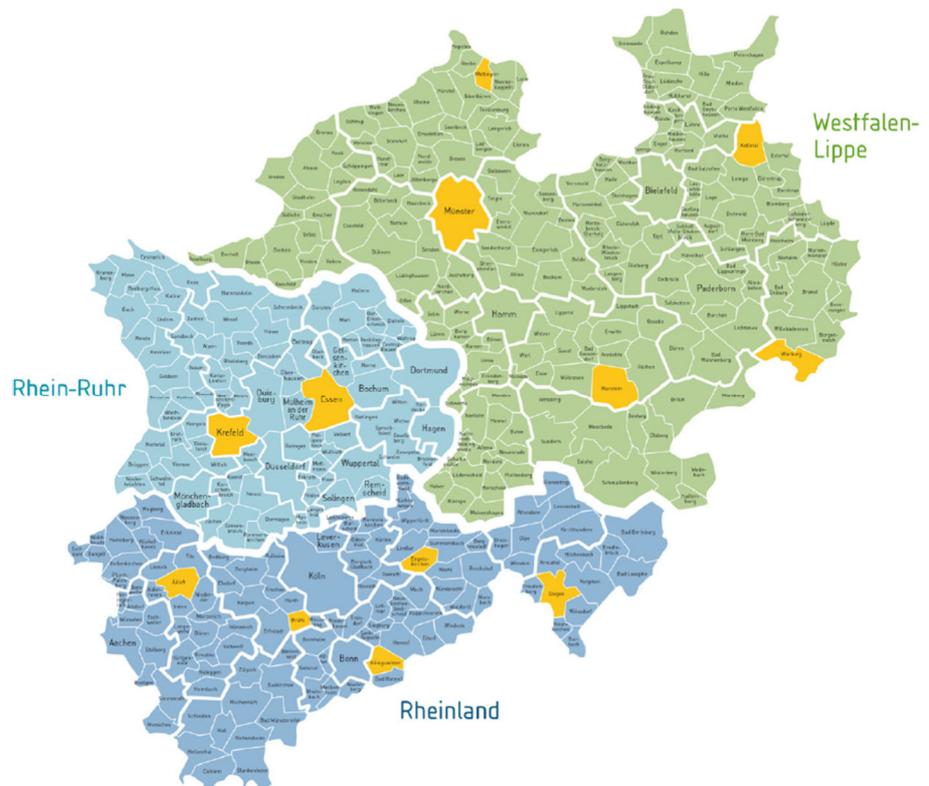
41 Mitgliedskommunen haben sich um die Durchführung der Fußverkehrs-Checks 2021 beworben, zwölf Modellkommunen wurden durch das Ministerium für Verkehr des Landes NRW und das Zukunftsnetz Mobilität NRW ausgewählt.

Abbildung 1-2: Entwicklung der Bewerbungen



In der Koordinierungsstelle Rheinland waren dies die Städte Brühl, Jülich, Königswinter, Siegen und die Gemeinde Engelskirchen, in der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr die Städte Essen und Krefeld, in der Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe die Gemeinden Kalletal und Mettingen sowie die Städte Münster, Warburg und Warstein. Das Planungsbüro VIA bearbeitete 2021 die Kommunen Brühl, Engelskirchen, Essen, Jülich, Mettingen und Siegen.

Abbildung 1-3: Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2021



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2021

Methodik und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

Die Methodik wurde über den Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks¹ weitgehend definiert. In jeder Kommune fanden mindestens fünf Termine statt:

- interner Startertermin mit der Verwaltung der Modellkommune
- Auftaktveranstaltung als öffentlich beworbene Bürgerveranstaltung
- zwei Begehungen vor Ort mit Bürgern, Politik und Verwaltung
- Abschlussveranstaltung als öffentlich beworbene Bürgerveranstaltung.

1 Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Köln 2018

Abbildung 1-4: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2021

FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2021



Ablauf der Fußverkehrs-Checks 2021

| | |
|--------------------------|--|
| Vorbereitungen | <ul style="list-style-type: none">• Festlegung von thematischen und räumlichen Schwerpunkten• Akquise der Teilnehmenden |
| Auftaktworkshop | <ul style="list-style-type: none">• Ziel: Grundlage für weiteren Verlauf des Checks schaffen• Diskussion thematische und räumliche Schwerpunkte• Erfahrungsaustausch, Kennenlernen, Sensibilisierung |
| 2 Begehungen | <ul style="list-style-type: none">• themenorientiert oder zielgruppenspezifisch• 2-3 km pro Route, 8-10 Stationen, max. 2 Stunden |
| Abschlussworkshop | <ul style="list-style-type: none">• Diskussion erster Maßnahmenvorschläge• Ausblick auf Umsetzung• Reflexion der Teilnehmenden |
| Nachbereitung | <ul style="list-style-type: none">• abschließende Dokumentation• Umsetzung kleiner Maßnahmen |

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2021

Der Ablauf, die Inhalte und die Ergebnisse dieser Veranstaltungen in der Stadt Jülich sollen im Folgenden kurz beschrieben werden. Pandemiebedingt konnte der interne Startertermin und die Abschlussveranstaltungen nur digital, alle anderen Veranstaltungsformate konnten als Präsenzveranstaltung durchgeführt werden.

2 Ausgangslage in der Stadt Jülich

Die Stadt Jülich, als kreisangehörige Stadt des Kreises Düren hat 33.779 Einwohner und umfasst eine Fläche von 90,4 km².² Die Stadt Jülich liegt im nördlichen Bereich des Kreises Düren an der Rur.

Das Thema Fußverkehr wird in Jülich bereits durch einige andere Projekte und Konzepte sowie Aktionen diskutiert, es gibt auch erste Ideen zur Stärkung des Fußverkehrs. So wurden im Rahmen der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder“ im Jahr 2017 sieben Elternhaltestellen an fünf Grundschulen eingerichtet, mit dem Ziel, die eigenständige Mobilität der Kinder auf dem Schulweg zu fördern. Doch schätzt die Stadt sich selbst als Einsteiger in der Fußverkehrsförderung ein, obwohl bereits im Jahr 2020 im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche teilweise auf Abschnitten eine autofreie Innenstadt ermöglicht wurde, die den Stellenwert des Fußverkehrs deutlich machen sollte. Parallel dazu wurde eine Bürgerbefragung durchgeführt, in der u.a. auch die Gefahrenpotenziale für den Fußverkehr ermittelt wurden.

Aus diesen Gründen ist es für die Stadt Jülich umso wichtiger, nachhaltige Mobilität wie den Fußverkehr als die Platz sparendste und klimafreundlichste Form der Fortbewegung in der Stadt zu stärken. Die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks 2021 sollte ein Baustein hierzu sein.

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über die vorhandenen Ansätze und bereits durchgeführten Aktivitäten zur Fußverkehrsförderung in der Stadt Jülich.

² Quelle: Stadt Jülich: <https://www.juelich.de/datenundfakten>. Stand: 31.12.2020, abgerufen am 27.12.2021

Tabelle 2-1 Ausgangslage in der Stadt Jülich

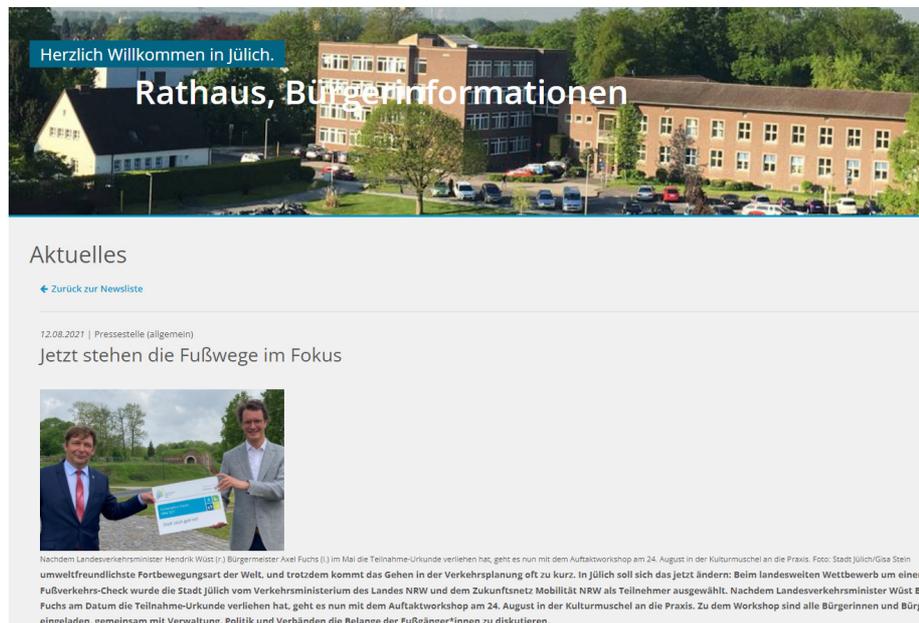
| | |
|---|--|
| Basiskennziffern | <ul style="list-style-type: none"> • Einwohner: 34.000 • Fläche: 90,39 km² • Stadttyp: Mittelstadt mit Ortskern und 15 Stadtteilen |
| Entwicklungsstufe Fußverkehrsförderung | <ul style="list-style-type: none"> • 15 % Modal Split (geschätzter Wert nach der Bürgerbeteiligung im Rahmen des Mobilitätskonzepts, Stand: 2020) • „das Thema wird derzeit diskutiert und es gibt erste Ideen, aber keine konkreten Maßnahmen“ • Einsteiger Kommune in der Fußverkehrsförderung |
| Ausgangssituation | <ul style="list-style-type: none"> • Im Ortskern leben etwa 53% der Bevölkerung von Jülich • Sehr hohe Verkehrsbelastung |
| Aktivitäten zum Thema Fußverkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts läuft (seit 2020) • Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder“ mit dem Ziel eigenständige Mobilität von Kindern auf dem Schulweg <ul style="list-style-type: none"> ○ Errichtung von 7 Elternhaltestellen an 5 Grundschulen ○ Erste Ansätze zu temporärer Straßenumgestaltung in Spielstraßen und Einsatz von Bewegungselementen • Testweise autofreie Zonen in der Innenstadt zur Europäischen Mobilitätswoche |
| Verkehrspolitische Zielsetzung / Konzepte zum Fußverkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Integriertes Handlungskonzept (2020) • Mobilitätskonzept • „Mehr Freiraum für Kinder“ (2016) • Betriebliches Mobilitätskonzept • Sukzessive Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche |
| Motivation zur Teilnahme | <ul style="list-style-type: none"> • Feststellung von Mängeln zum Thema Fußverkehr: <ul style="list-style-type: none"> ○ Probleme bei Querungen von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen ○ Verbesserungswürdige Beleuchtung ○ Kritik an Umlaufphasen von LSA, „Bettelampeln“, ○ Verbesserung der Barrierefreiheit an LSA/Querungen (akustische Signale, Bordsteinabsenkungen) • Erweiterung der verkehrsberuhigten Straßenzüge |

Das Untersuchungsgebiet der Fußverkehrs-Checks hat sich auf Wunsch der Stadt Jülich auf den Kernstadtbereich konzentriert.

Presse und Medienarbeit

Auf der eigenen Webseite wurde die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks 2021 in Jülich kommuniziert und zur Beteiligung an den öffentlichen Veranstaltungen aufgerufen.

Abbildung 2-1: Ausschnitt aus der Website der Stadt Jülich



Quelle: https://www.juelich.de/aktuelles?news=Jetzt_stehen_die_Fusswege_im_Fokus

Einen weiteren Beitrag zum Fußverkehrs-Check in der Stadt Jülich veröffentlichte z.B. Radio Rur

Abbildung 2-2: Presseausschnitt Fußverkehrs-Check der Stadt Jülich (Radio Rur)



Quelle: <https://www.radiorur.de/artikel/juelich-gewinnt-wettbewerb-953233.html>

3 Veranstaltungen in der Stadt Jülich

Die Ansprechpartnerin für die Fußverkehrs-Checks in der Stadt Jülich war die Mobilitätsbeauftragte Frau Tonic-Cober.

3.1 Interner Starter-Termin

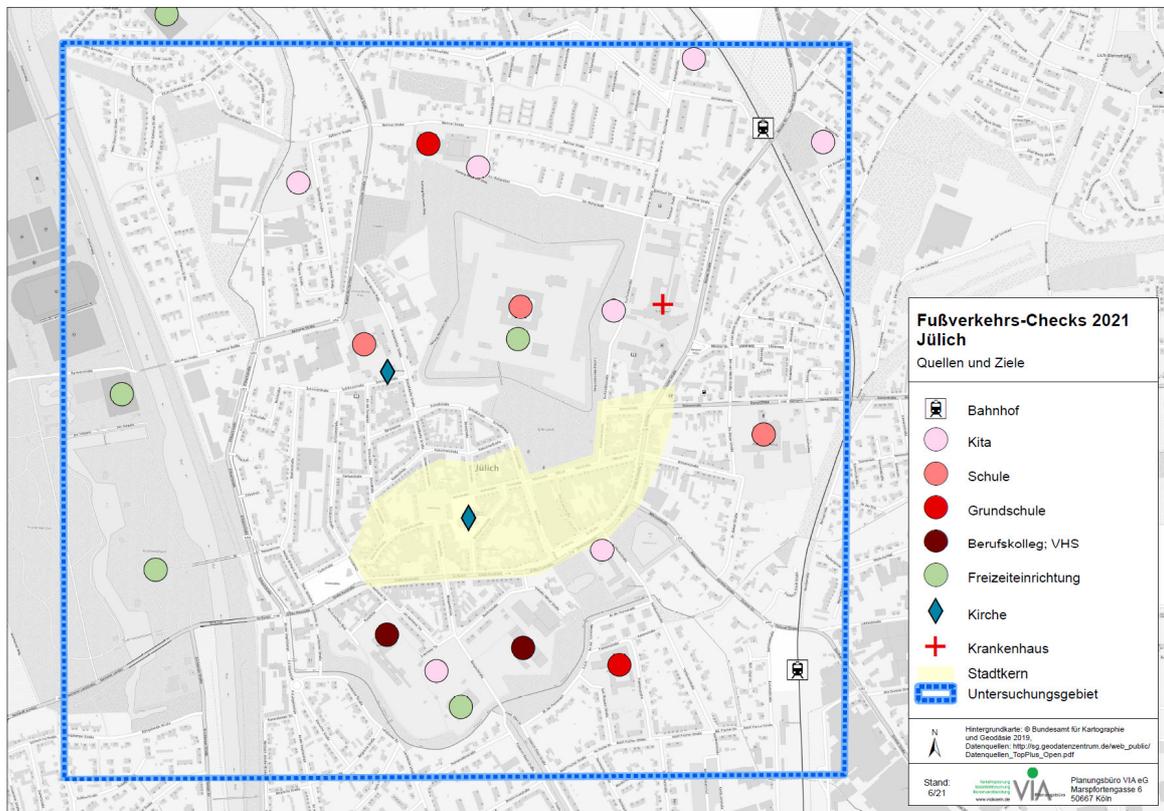
Am 11.05.2021 fand ein verwaltungsinterner digitaler Startertermin statt.

Katja Naefe, Zukunftsnetz Mobilität NRW, beglückwünschte die Stadt Jülich für die erfolgreiche Bewerbung. Sie berichtete, dass sich 41 Kommunen um die Fußverkehrs-Checks 2021 beworben haben, 12 sind ausgewählt worden. Sie führte aus, dass die Erfahrungen aus zwei Jahren zeigen, dass die Fußverkehrs-Checks eine sehr gute Methode sind, sich erstmals oder auch vertiefend mit dem Fußverkehr in der Kommune auseinanderzusetzen. Andrea Fromberg und Kirsten Niklas, Planungsbüro VIA, präsentierten erste Ergebnisse der Bestandsanalyse und erläuterten die Vorgehensweise. Insbesondere im Hinblick auf die besondere Situation aufgrund der Corona-Pandemie wurden die verschiedenen Möglichkeiten der Durchführung der Beteiligungsformate besprochen. Im Starter-Termin wurden zudem das Untersuchungsgebiet und die Begehungsrouten diskutiert und intern abgestimmt sowie die Termine für die öffentlichen Veranstaltungen vereinbart.

Untersuchungsraum

Die folgende Karte zeigt den Untersuchungsraum und die wichtigsten Ziele im Untersuchungsgebiet.

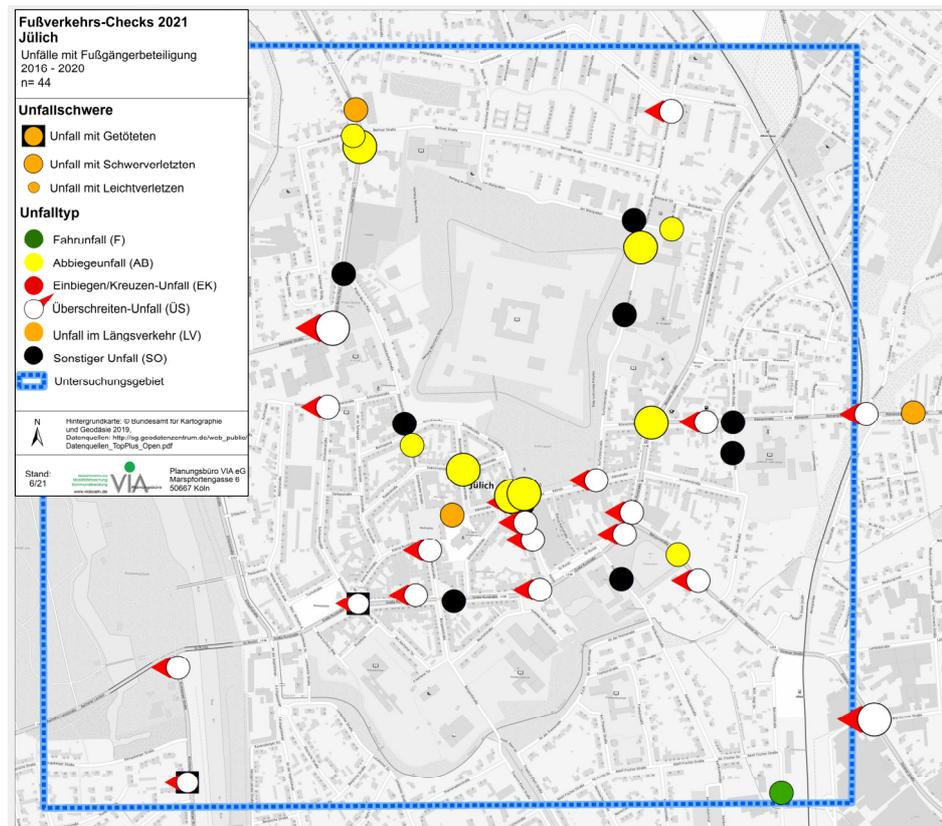
Abbildung 3-1: Untersuchungsraum und Ziele für den Fußverkehrs-Check in der Stadt Jülich



Unfallanalyse

Zudem sind von der Polizei die Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung aus den Jahren 2016 bis 2020 zur Verfügung gestellt worden. Die Unfälle wurden kartografisch verortet; die folgende Karte zeigt das Ergebnis:

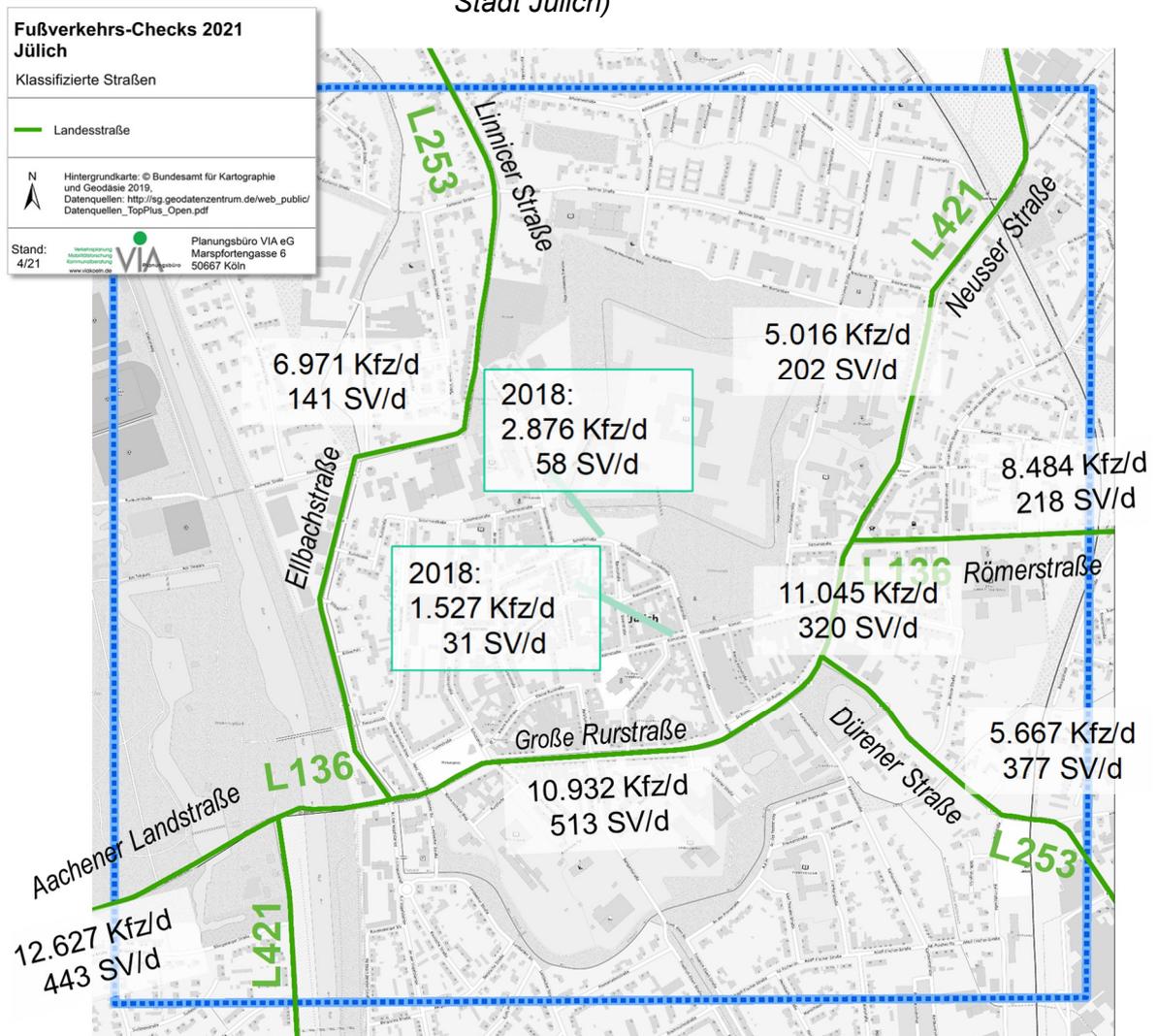
Abbildung 3-2: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2016 - 2020 in der Stadt Jülich (n=44)



Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet mit 44 Unfällen in fünf Jahren einige Fußverkehrsunfälle mit Personenschaden polizeilich registriert worden. Auffällig sind insgesamt die recht hohe Anzahl der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung und die Überschreiten-Unfälle (einer mit getötetem Fußgänger) auf der großen Rurstraße und den anderen klassifizierten Straßen sowie die Unfälle im Bereich der Poststraße / Kölnstraße mit viel Fußverkehr.

Kartografisch verdeutlicht wurden zudem die vorhandenen Daten zur Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet:

Abbildung 3-3: Verkehrsbelastungsdaten (Verkehrsdaten aus <https://www.nwsib-online.nrw.de/> Stand 2015; und Stadt Jülich)



Deutlich wird die sehr hohe Verkehrsbelastung auf der Großen Rurstraße (L136) mit ihrem Schwerverkehrsanteil von nahezu 5%.

Terminplanung

Folgende Termine wurden vereinbart:

- **Auftakt-Workshop:** Dienstag, 24. August 2021 (18:00 Uhr)
- **erste Begehung:** Donnerstag, 02. September 2021 (21:00 Uhr), Begehung bei Dunkelheit
- **zweite Begehung:** Dienstag, 21. September 2021 (16:00 Uhr), Begehung im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche
- **Abschluss-Workshop:** Mittwoch, 24. November 2021 (17:00 Uhr), digitale Veranstaltung

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Aufgrund der Pandemie-Situation wurde im November 2021 beschlossen den Abschluss-Workshop digital durchzuführen.

Die Stadt Jülich entschied sich, die anstehenden Veranstaltungen über die örtliche Presse bekannt zu machen sowie bekannte Personenkreise, Initiativen und Netzwerke persönlich anzusprechen und einzuladen.

Dokumentation

Die Präsentation und das Protokoll zum Startertermin sind im Anhang des Berichts zu finden.

3.2 Auftakt-Workshop

Frau Doris Vogel, Sozialdezernentin der Stadt Jülich, begrüßte die Teilnehmenden am Dienstag, den 24. August 2021 in der Kulturmuschel der Stadt Jülich und stellte kurz die Motivation und die Erwartungen der Stadt vor. Katja Naefe, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Koordinierungsstelle Rheinland erläuterte das Gesamtprojekt der Fußverkehrs-Checks. Frau Fromberg und Frau Niklas, Planungsbüro VIA stellten das Projekt in der Stadt Jülich vor und erläuterten erste Analyseergebnisse. Außerdem wurden die Routenvorschläge für die anstehenden Begehungen gezeigt.

Der Auftakt-Workshop war gut besucht, es nahmen rund 18 Personen teil.

Abbildung 3-4: Auftaktveranstaltung in Jülich



Nach der Vorstellung des Projekts im Plenum versammelten sich die Teilnehmenden an zwei Thementischen. An diesen wurden grundsätzliche Fragen zum zu Fuß gehen in Jülich besprochen und die Routen anhand von Karten diskutiert.

Die Einstiegsfrage, „Wie gerne gehen Sie zu Fuß im Untersuchungsgebiet?“ ergab, dass ein Großteil der Bürger*innen gerne zu Fuß geht. Es herrschte jedoch Einigkeit darüber, dass einige Bedingungen die Attraktivität des zu Fuß Gehens einschränken. Auf die Frage, was verbessert werden müsste, damit man gerne bzw. noch lieber zu Fuß gehen würde, kamen folgende Beiträge:

- Netzlücken der Gehwegeverbindungen sollten geschlossen werden und die Verbindungen sichtbarer gemacht werden.
- Die Verbindung zwischen Innenstadt und Rur sollte verbessert werden.
- Mehr Barrierefreiheit schaffen (Bordsteinabsenkungen, Flächenkonflikte mit fahrenden und parkenden Kfz)
- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr minimieren (gemeinsam geführte Wege reduzieren, auch auf Wegen entlang der Rur)
- Die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden sollte gefördert werden
- Fußgängerfreundliche LSA-Schaltung und barrierefreie LSA
- Die Kölnstraße sollte autofrei(er) werden.

Auf die Frage, welche Probleme für den Fußverkehr bereits bekannt sind, kamen folgende Beiträge:

- Lange Wartezeiten an LSA
- Mangelhafte Beleuchtung
- Konfliktreiche gemeinsame Rad- und Fußwege
- Unebene Oberflächen und Neigungen
- Geringe Gehwegbreiten
- Viele Umwege notwendig, um Ziele barrierefrei zu erreichen
- Große Rurstraße ist problematisch (Konflikte zwischen Fuß und Rad; Barrierefreiheit eingeschränkt)
- Nebenstraßen / Grünwege sind bei Dunkelheit nicht ausreichend beleuchtet (starkes Unsicherheitsgefühl)

- Soziale Brennpunkte in Jülich (Angsträume, mangelhafte Beleuchtung, Sauberkeit)
- Kölnstraße: Parkregelungen werden ignoriert

Die Teilnehmenden wurden nach ihren Lieblingsorten im Untersuchungsgebiet gefragt. Diese sind:

- „im Grünen“ / an der Rur, Ruruferradweg
- Alternativrouten zu den Hauptverkehrsstraßen über Nebenstraßen
- Innenstadt, Marktplatz, Schloßplatz
- Zwischenweg „An der Promenade“
- Jülich ist eine „Stadt der kurzen Wege“, was mehr ins Bewusstsein gerückt werden sollte.

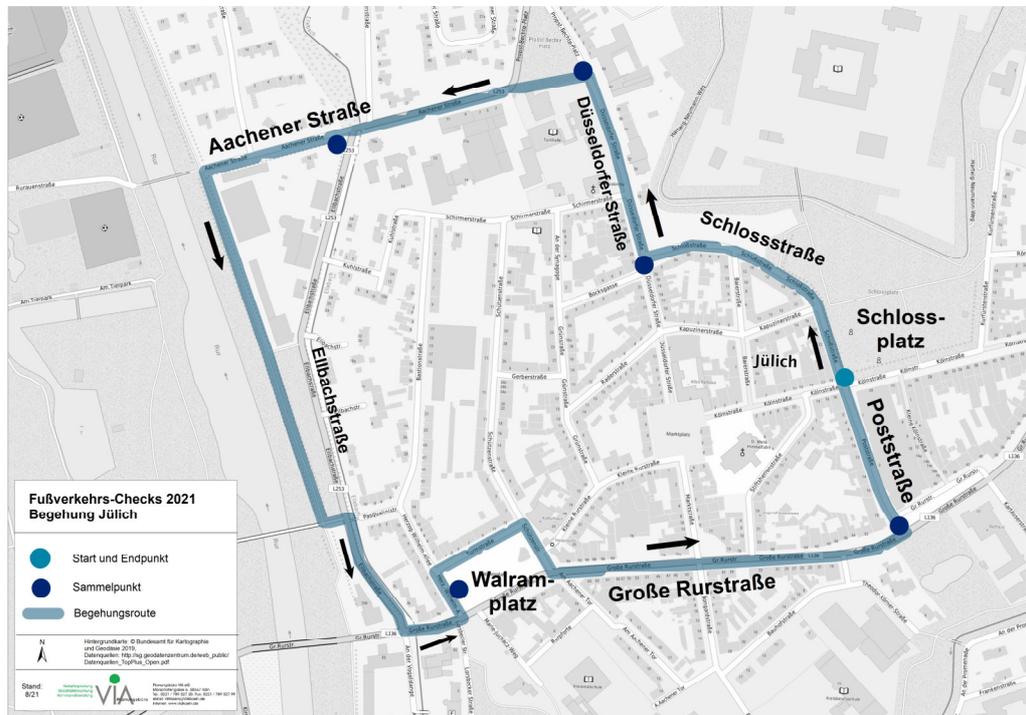
Die vorab erarbeiteten thematischen Schwerpunkte wurden weitestgehend in den Beiträgen genannt und in der weiteren Bearbeitung verfolgt. Diese sind:

- Barrierefreiheit
- Verkehrssicherheit
- Durchgängigkeit der Fußwegebeziehungen
- Aufenthaltsqualität und Attraktivität

Routenvorschläge

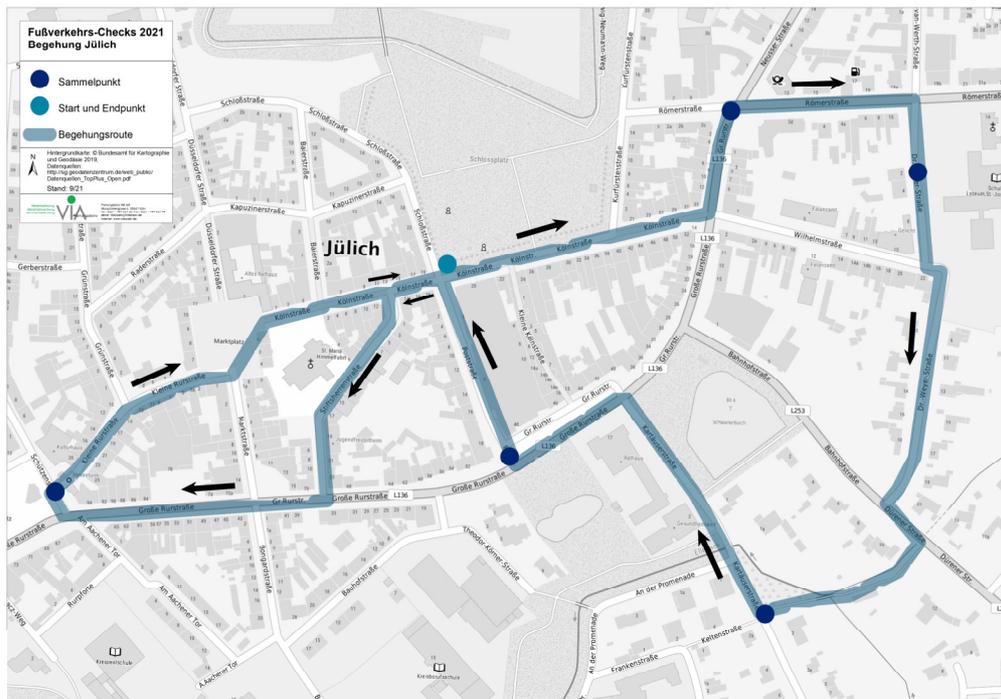
Die vorgeschlagenen Routen für die Begehungen wurden diskutiert und Ergänzungen vorgeschlagen:

Abbildung 3-5: Begehung Route 1 (mit den ergänzenden Vorschlägen der Teilnehmenden)



Für die zweite Begehung wurde folgende Route festgelegt:

Abbildung 3-6: Begehung Route 2



Dokumentation

Die Präsentation und das Protokoll zum Auftakt-Workshop sind im Anhang des Berichts zu finden.

Presse

Auch in der Presse wurde über den Auftaktworkshop berichtet.

Auftaktworkshop zum Fußverkehrs-Check

Die Stadt Jülich hat diese Maßnahme bei einem Landeswettbewerb gewonnen. Zwei Begehungen mit Experten.

JÜLICH Die Stadt Jülich hat sich erfolgreich am Wettbewerb zum Fußverkehrs-Check des Zukunftsnetzes Mobilität NRW beteiligt und als eine von insgesamt zwölf Kommunen die Umsetzung eines Fußverkehrs-Checks gewonnen. Das Projekt besteht aus einem professionellen Gutachten und der Begleitung des Verkehrsplanungsbüros VIA. Jetzt fand in der Kulturmuschel des Brückenkopf-Parks der Auftaktworkshop statt. Dabei geht die Stadt Jülich der Frage nach, wie der Fußverkehr in der Herzogstadt gestärkt werden kann. Interessierte waren eingeladen, eigene Wünsche für die Untersuchungsräume am 2. und 21. September (siehe Info-Box) zusammenzutragen.

Im Rahmen des Workshops wurden innerstädtische Fußgängerbereiche genauer betrachtet. „Welche Mängel, Hinweise, Anregungen für den zu begehenden Untersuchungsbereich möchten Sie uns heute schon mitteilen?“, fragten die Vertreterinnen des Planungsbüros und sammelten erste Erkenntnisse darüber, wie der Fußverkehr verbessert werden kann. Vertreter aus Politik, örtlichen Interessengruppen, dem Forschungszentrum und der Verwaltung analysierten zunächst die Schwachstellen. Bei den Begehungen zu Fuß durch Jülich sollen die ermittelten Mängel vor Ort angesehen und diskutiert werden.

Ergebnisse bündeln

Bürgermeister Axel Fuchs (parteilos) lädt die Jülicher als Experten der Gehwege der Stadt ein, „ihre Erfahrungen und Perspektiven mit den Gutachtern zu teilen“. Alle Ergebnisse werden am 24. November im Rahmen eines Abschlussworkshops gebündelt vorgestellt. Die Handlungsempfehlungen sollen auch auf andere Fußwege in der Stadt übertragen werden. Der Austragungsort wird noch bekannt gegeben. (red)

INFO

Termine und Anmeldung für die Begehungen

Eine Begehung findet am Donnerstag, 2. September, ab 21 Uhr auf einer Teststrecke in der nordwestlichen Innenstadt statt. Am Dienstag, 21. September, findet eine weitere während der auto-armen Zeit im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche ab 16 Uhr auf einer Teststrecke in der südwestlichen/südöstlichen Innenstadt statt. Die Streckenführung umfasst jeweils rund zwei Kilometer und wird etwa zwei Stunden in Anspruch nehmen. An definierten Haltepunkten werden Anmerkungen der mitgehenden Bürger aufgenommen und Details besprochen. Begleitet und moderiert werden die Begehungen von Vertretern des Planungsbüros VIA eG, des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Stadtverwaltung Jülich. Beide Begehungen starten auf dem Querweg zwischen Schloßplatz und Zitadelle der Stadt Jülich.

Die Teilnehmerzahl ist auf 25 Personen pro Begehung begrenzt. Daher wird gebeten, die Teilnahme bei Frau Tonic-Cober für die erste Begehung am 2. September bis 31. August und für die zweite Begehung am 21. September bis 18. September unter tonic-cober@juelich.de anzumelden. Sollten interessierte Bürger nicht teilnehmen können, können Anregungen an die genannte E-Mail-Adresse geschickt werden.



Anhand der Karten wurden Schwachstellen im Jülicher Fußverkehr ermittelt. FOTO: STADT JÜLICH

Quelle: Aachener Zeitung; Lokales; Jülich vom 26. August 2021

Aachener Zeitung LOKALES REGION SPORT PANORAMA POLITIK WIRTSCHAFT KULTUR LEBEN MENO Q E

Lokales / Jülich / Anmeldung startet: Auftaktworkshop zum Fußverkehrs-Check

Anmeldung startet 🗨️ 📄

Auftaktworkshop zum Fußverkehrs-Check

26. AUGUST 2021 UM 11:02 UHR | Lesedauer: 3 Minuten



Vertreter aus Politik, örtlichen Interessengruppen, dem Forschungszentrum und der Verwaltung bei der Analyse der Schwachstellen im Jülicher Fußverkehr. Foto: Stadt Jülich

JÜLICH. Die Stadt Jülich hat sich erfolgreich am Wettbewerb zum Fußverkehrs-Check des Zukunftsnetzes Mobilität NRW beteiligt und als eine von insgesamt zwölf Kommunen die Umsetzung eines Fußverkehrs-Checks gewonnen.

Quelle: https://www.aachener-zeitung.de/lokales/juelich/auftaktworkshop-zum-fussverkehrs-check_aid-62385275

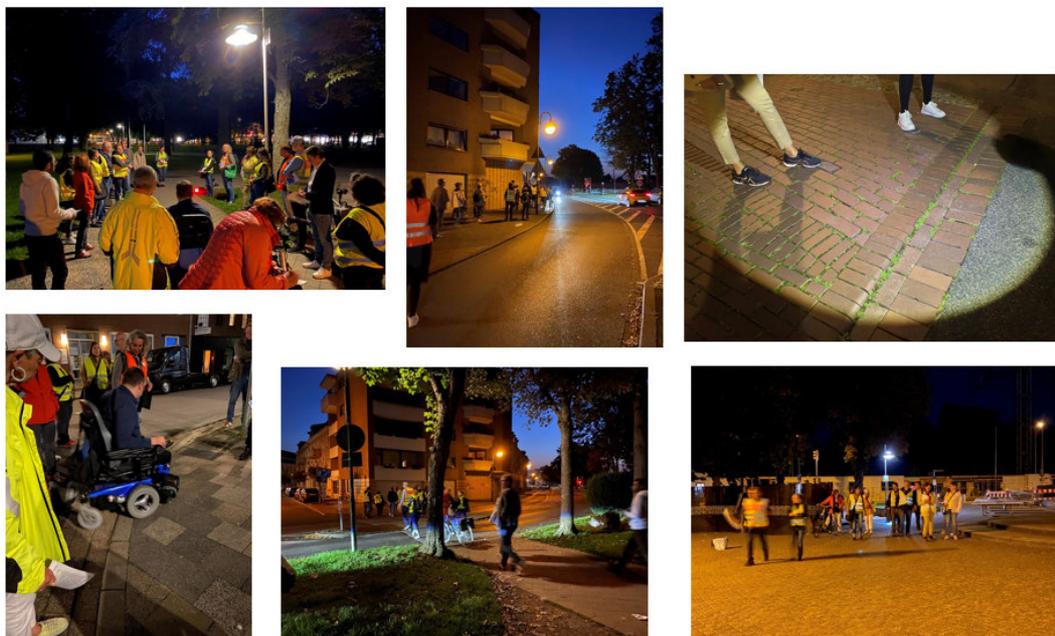
3.3 Erste Begehung

Durchführung

An der ersten Begehung nahmen 21 Personen teil. Diese wurde ab 21:00 Uhr durchgeführt und konnte so eindrücklich zeigen, welche Probleme zusätzlich in der Dunkelheit auftreten. Anhand der im Auftaktworkshop erarbeiteten Anregungen und Mängelmeldungen zum Fußverkehr in der Stadt Jülich wurden an vorher festgelegten Standorten Zwischenstopps auf der Route eingelegt. Hier wurden Erfahrungen, Probleme sowie Verbesserungsvorschläge der Bürgerinnen und Bürger diskutiert.

Diese Anmerkungen wurden vom Planungsbüro VIA dokumentiert. Mit Hilfe von Fotos und der Mitschrift auf einem GPS-getrackten Tablet sind die Ergebnisse aus der Begehung in die Maßnahmenausarbeitung eingeflossen.

Abbildung 3-7: Eindrücke von der ersten Begehung

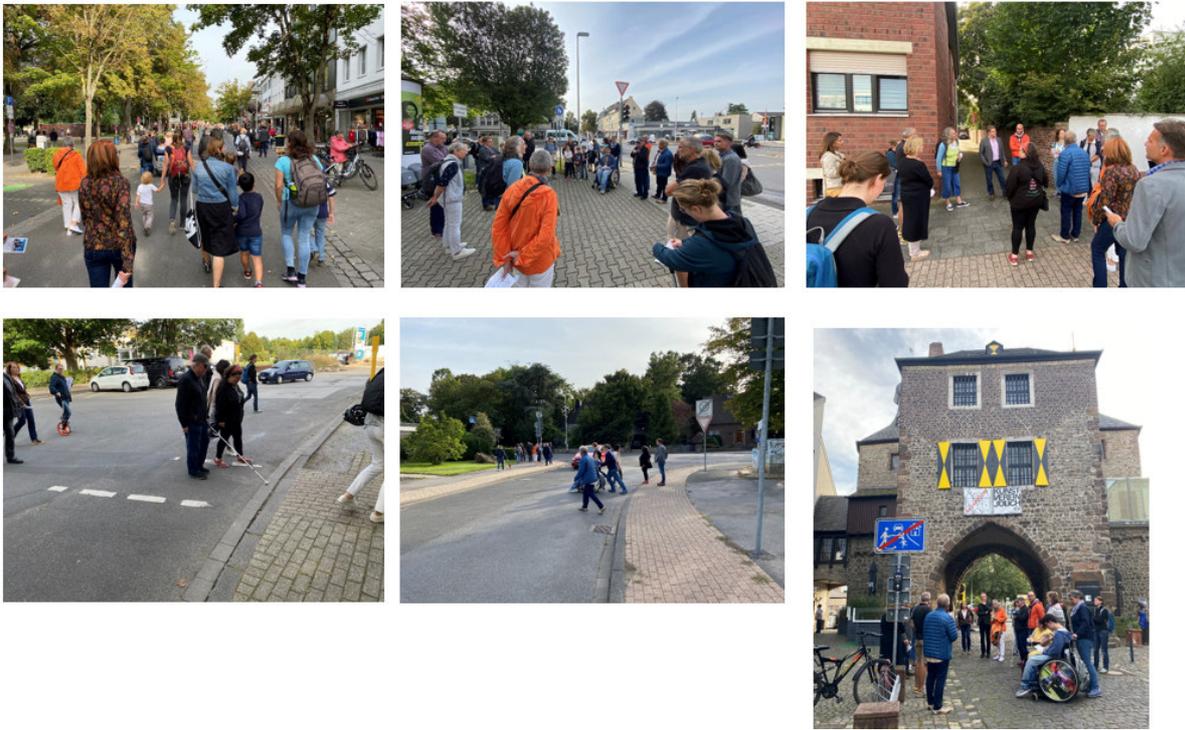


3.4 Zweite Begehung

Durchführung

Auch bei der zweiten Begehung wurde an vorher festgelegten Standorten angehalten, um sich über die Problemlagen auszutauschen. An dieser Begehung nahmen 26 Personen teil.

Abbildung 3-8: Eindrücke von der zweiten Begehung



Presse und Medienarbeit

Zu den Begehungen wurden einige Berichte in der lokalen Presse veröffentlicht:

Abbildung 3-9: Pressebericht zu den Begehungen



Quelle: <https://www.radiorur.de/artikel/check-auf-dem-fussweg-1078428.html>

3.5 Abschluss-Workshop

Der Abschluss-Workshop wurde am 24. November 2021 pandemiebedingt digital durchgeführt. Frau Vogel, Sozialdezernentin der Stadt Jülich begrüßte die rund 25 Teilnehmenden. Sie bedankte sich für die gute Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und betonte noch einmal die Relevanz und besonders passende Einbettung der Fußverkehrs-Checks für und in die Gesamt-Planungen zur städtischen Mobilität in Jülich.

Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden

Frau Niklas und Frau Fromberg, Planungsbüro VIA, stellten die inhaltlichen Schwerpunkte und die Maßnahmenempfehlungen aus den Begehungen der Fußverkehrs-Checks in Jülich sortiert nach Themenfeldern vor.

In der Präsentation wurden die wichtigsten Maßnahmenempfehlungen den Themenfeldern Verkehrssicherheit, Einschränkungen und Attraktivität zugeordnet und priorisiert. Nach der Vorstellung jedes Themenblocks hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, zu den einzelnen Vorschlägen und Empfehlungen Fragen und Diskussionspunkte anzusprechen. In wesentlichen Teilen sahen die Teilnehmenden ihre Anregungen aus dem Auftaktworkshop und den beiden Begehungen in Jülich aufgenommen.

- Frau Tonic-Cober, Stadt Jülich, informierte, dass die Stadt Jülich bereits in einem intensiven und konstruktiven Austausch mit Straßen.NRW durch die Umgestaltung der Großen Rurstraße sei und dass die Maßnahmenempfehlungen aus dem Fußverkehrs-Check hier ebenso angesprochen werden können.
- Eine Nachfrage bezog sich auf den Knotenpunkt Ellbachstraße / Bastionsstraße, der heute mit einem Zebrastreifen gesichert wird. Die Frage war, ob an dieser Stelle auch eine Bevorrechtigung des Radverkehrs möglich sei, ähnlich wie die Maßnahmenempfehlung am Knotenpunkt Karthäuserstraße / Keltenstraße.

Frau Fromberg erläuterte hierzu, dass die Kfz-Verkehrsbelastung dafür auf der Ellbachstraße wahrscheinlich zu hoch sei. Der Maßnahmenvorschlag an der Karthäuserstraße / Keltenstraße wird als gut befunden. Selbstverständlich muss hier der Vorrang auch durch StVO-Beschilderung verdeutlicht werden.

Schlossstraße / Citadellen-Parkplatz: Hier gibt es Querungstellen, die früher flächenhaft rot eingefärbt gewesen sind. Ein Teilnehmer merkte an, dass die Roteinfärbung dem Fußverkehr einen Vorrang suggeriert.

Frau Fromberg berichtete, dass nach Aussagen der Teilnehmenden in der Begehung diese Querungstellengestaltung recht gut funktioniere, da dadurch Kfz-Fahrende aufmerksamer seien und durch die Unsicherheit, wer Vorrang hat, mehr Rücksichtnahme zu beobachten sei. Die Querungshilfen sollten aber auf ihre Barrierefreiheit geprüft werden.

Erste Gespräche zur Umgestaltung finden in der Verwaltung jedoch bereits statt.

Folgende Hinweise wurden zum Thema Schulwegsicherheit geäußert:

- Frau Tonic-Cober berichtete, dass die Stadt Jülich bereits seit einiger Zeit mit den Jülicher Schulen eng zusammenarbeitet und das schulische Mobilitätsmanagement optimiert.
- Frau Fromberg möchte zur weiteren Arbeit an der Verbesserung der Verkehrssituation vor Schulen motivieren und ermutigt zu Pilotprojekten, z.B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche, in denen eine temporäre Sperrung der Straßen vor Schulen erprobt werden könne. Diese Empfehlungen wurden von den Teilnehmenden begrüßt.

Folgende Hinweise wurden zum Thema Geschwindigkeitsreduzierung geäußert:

- Die Maßnahmenempfehlung zur Geschwindigkeitsreduzierung auf der Großen Rurstraße wurde bereits in einem Abstimmungsgespräch mit dem Baulastträger Straßen.NRW thematisiert.

Folgende Hinweise wurden zum Thema Einschränkungen geäußert:

- Diskutiert wurde zunächst die Bedeutung der (Kurzzeit-)Parkplätze auf der Kölnstraße für die Geschäfte.
Die Planerinnen von VIA berichteten, dass die Wegnahme von Kfz-Parkplätzen in vielen Geschäftsstraßen Kölns nicht mehr kritisiert wird, sondern von Geschäftsinhabern aktiv gefordert und unterstützt wird, da die Aufenthaltsqualität steige und mehr Kunden zu Fuß und mit dem Rad kämen.
Die Verkehrsführung auf der Kölnstraße wird in Jülich seit längerer Zeit intensiv diskutiert. Aus Sicht der Förderung der Nahmobilität sollte die Kfz-Verkehrsbelastung auf der Kölnstraße deutlich reduziert werden, um Fuß- und Radverkehr sicherer und attraktiver zu machen. Der Fußverkehrs-Check kann diese kontrovers geführte Diskussion letztlich jedoch nicht auflösen.

Abbildung 3-10: Pressebericht zur autofreien Geschäftsstraße in Köln

Es ruckelt sich zurecht am Eigelstein
 Neue Verkehrsführung setzt sich durch – Stadt stellt 15 Baumkübel mit Sprösslingen auf

VON TOBIAS WOLFF

Manch einer musste sich schwer schütten und tut es vielleicht bis heute. Praktisch über Nacht wurde der Eigelstein mehr oder weniger vom Autoverkehr befreit – nachdem es zuvor in Jahrzehnten nicht gelungen war, sich auf eine Lösung zu verständigen. Mitgeholfen hat einerseits ein Bündnis aus mehreren kleinen Parteien in der Bezirksvertretung Innenstadt, die zusammen die etablierten Kräfte übertrumpften und die weitreichendste Variante der Verwaltung durchhievten.

Am Anfang war es etwas schwierig, aber jetzt läuft es gut an. Es ist viel besser geworden.

Ruth Wennemar, Bürgerverein Eigelstein

Andererseits aber auch der Bürgerverein Eigelstein, der sich – zusammen mit vielen Geschäftsleuten, allen voran Rewe Rüdgers – immer wieder für eine Verkehrsberuhigung und Begrünung der historischen Straße einsetzte.

Noch immer kommt es zu einzelnen Falschfahrten, so ganz hat der ein oder andere die neue Verkehrsführung noch nicht verinnerlicht. Aber grundsätzlich erinnert nichts mehr an die vollgestopfte und enge Autogasse, in der Fußgänger und Radfahrer im Wortsinn an den Rand gedrängt wurden. Auch wenn der Eigelstein nun größtenteils

Fahrradstraße ist und nicht, wie ursprünglich angedacht, zur „Shared-Space-Zone“ wurde, in der alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt die komplette Straßenbreite nutzen können.

„Am Anfang war es etwas schwierig, aber mittlerweile läuft es gut an. Es ist insgesamt viel besser geworden“, sagt Ruth Wennemar vom Bürgerverein. Die Abpollerungen vor allem im vorderen Teil zum Bahnhof hin verhindern zwar zuverlässig das Parken an den Seitenstreifen, engen das Straßenbild gerade an der schmalen Stelle allerdings auch wieder ein im Gegensatz zum Bereich vor der Torburg.

Weihnachtsmarkt und Beleuchtung

Der kleine Weihnachtsmarkt an der Torburg ist am Mittwoch eröffnet worden. Bis Sonntag bleiben die Buden stehen, jeden Tag um 16 Uhr kommt der Nikolaus und verschenkt Schokoladen-Nikoläuse an die Kinder. Ebenfalls täglich gibt es ab 18 Uhr adventliche Live-Musik. Die Buden sind etwas breiter gestreut, so dass mehr Platz ist. Die Erträge aus dem Glühweinverkauf fließen direkt ins Veedel, unter anderem für die Finanzierung des „Veedelskümmerers“, des „Veedelszimmers“ (Bürgerbüro in der Weidengasse 23) oder der Weihnachtsbeleuchtung über dem Eigelstein und der Weidengasse. In beiden Glühweinständen arbeiten ehrenamtliche Helfer, fast alle sind Mitglieder des Bürgervereins.

Es gilt 2G, an den Ständen wird kontrolliert, für die Helfer gilt sogar 2G plus. Eigens für die vier Tage verpflichtete Ordner sorgen für die Einhaltung der Regeln. (two)

„Das geht wohl nicht anders“, meint Wennemar. Und noch etwas ändert sich gerade. Der Eigelstein wird tatsächlich grüner. Die ersten vier Pflanz-Module mit jungen Bäumen wurden von der Stadt bereits gesetzt, weitere elf sollen folgen. Keine kleinen Zwischenlösungen, sondern recht große und massiv wirkende Einfassungen, die den Sprösslingen genug Raum geben sollen. Im Moment jahreszeitlich bedingt natürlich einigermaßen geschoren, sollen sie im Frühjahr kräftig austreiben und den Schritt zu einer ernsthaften Umgestaltung unwiderruflich festigen.

Folgende Hinweise wurden zum Thema Attraktivität geäußert:

- Es wurde der Wunsch geäußert, dass der Walramplatz attraktiver gestaltet werden sollte. Die Maßnahmenempfehlung von VIA zur Aufwertung des Platzes und Verdeutlichung der Wegeachse wurde begrüßt.

Alle Vorschläge und Anregungen der Teilnehmenden wurden geprüft und in der Maßnahmenplanung ggf. berücksichtigt.

Abbildung 3-11: Pressebericht zum Abschlussworkshop in Jülich

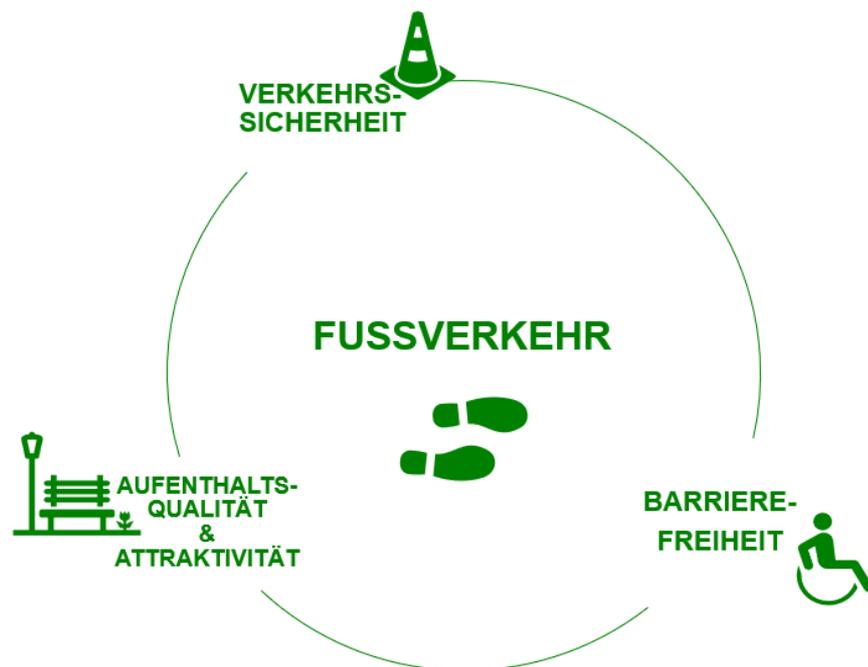
The screenshot shows the website of the City of Jülich. On the left is a navigation menu with categories like 'RATHAUS, BÜRGERINFORMATION', 'Aktuelles', 'Anliegen A-Z', and 'Stadtinformation'. The main content area features a large banner image of the town square with the text 'Herzlich Willkommen in Jülich. Rathaus, Bürgerinformationen'. Below this is a section titled 'Aktuelles' with a sub-header 'Fußverkehrs-Check* Stadt Jülich'. The article text, dated 18.11.2021, describes a digital workshop held on November 24th at 17:00. It mentions collaboration with the Planungsbüro VIA eG Köln and the Zukunftnetz Mobilität NRW. The article notes that Jülich was selected through a competition and that the workshop was held in a digital format. A photo shows a group of people, including one in a wheelchair, gathered outdoors. A small caption below the photo reads 'Bild: Volker Goebers'. At the bottom of the article, there is a note: '* Die Stadt Jülich hat sich erfolgreich am Wettbewerb zum Fußverkehrs-Check des Zukunftsnetzes Mobilität NRW beteiligt und als eine von insgesamt zwölf Kommunen in NRW die Umsetzung eines Fußverkehrs-Checks gewonnen. Das zu 100 Prozent geförderte Projekt besteht aus einem professionellen Gutachten und der Begleitung des Verkehrsplanungsbüros VIA eG aus Köln.' and a link to 'Bilder (PDF)'.

Quelle: https://www.juelich.de/aktuelles?news=Fu_ss_verkehrs_Check_Stadt_J_ue_lich

4 Maßnahmenempfehlungen

Im Folgenden sollen die empfohlenen Maßnahmen nach Themenfeldern beschrieben und begründet werden. Dabei werden die Themenbereiche und Maßnahmenempfehlungen behandelt, die in den Begehungen in der Stadt Jülich von besonderer Bedeutung waren und die auch auf dem Abschluss-Workshop präsentiert und diskutiert worden sind.

Abbildung 4-1: Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in der Stadt Jülich



Anschließend wird auf die ausführliche Dokumentation der empfohlenen Maßnahmen im Maßnahmenkataster verwiesen.

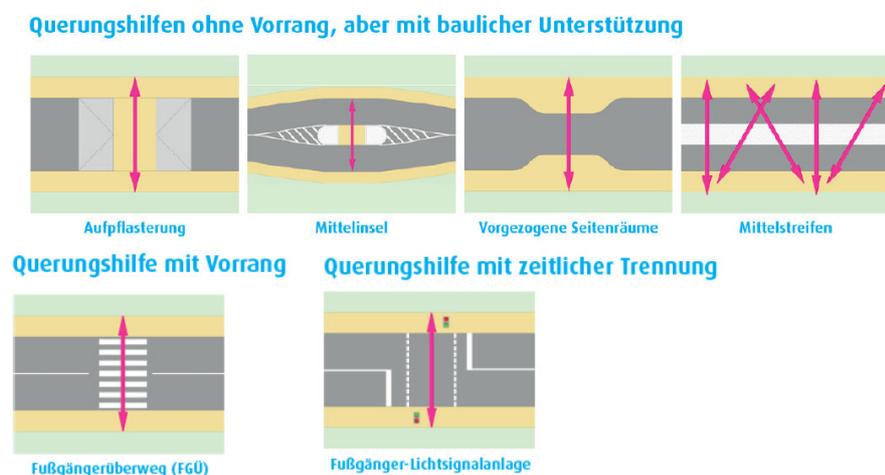
4.1 Verkehrssicherheit

In den nachfolgenden Kapiteln sollen die verschiedenen Möglichkeiten einer Verbesserung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet aufgezeigt werden.

Querungen optimieren

Je nach Erfordernis (z.B. in Abhängigkeit von den gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Anzahl der zu Fuß Gehenden, der Breite der Fahrbahn) gibt es sowohl bauliche als auch markierungstechnische Möglichkeiten, eine Querungsstelle mit oder ohne Vorrang für zu Fuß Gehende zu sichern.

Abbildung 4-2: Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern



Quelle: AGFK-Faktenblatt 04 Baden-Württemberg: Querungshilfen für den Fußverkehr

Im Folgenden werden die verschiedenen Querungshilfetypen, die im Untersuchungsgebiet empfohlen werden, erläutert.

Fußgängersichere und -freundliche Lichtsignalanlagen

Bei den Begehungen wurde festgestellt, dass bei einigen bestehenden Lichtsignalanlagen (LSA) Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Fußgängersicherheit bzw. -freundlichkeit besteht. Folgende Empfehlungen für fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen werden allgemein gegeben:

- Es sollte geprüft werden, ob eine konfliktfreie Phase für Fußgängergrün eingerichtet werden kann oder zu Fuß Gehende zumindest einen Vorlauf erhalten können.
- Die Grünphasen für zu Fuß Gehende sollten mit den Räumzeiten ausreichend lang bemessen sein, so dass auch langsamere mobilitätseingeschränkte Menschen in einem Zug ausreichend sicher die Straße überqueren können.

- An den Lichtsignalanlagen soll es eine Grünzeit für zu Fuß Gehende mit jedem Ampelumlauf geben. LSA-Grün nur auf Anforderung („Bettelampeln“) sollten vermieden werden.
- Mittelinseln müssen ausreichend groß dimensioniert werden (mindestens 2,50 m x 4,00 m), um dem größeren Platzbedarf für Mobilitätseingeschränkte (Kinderwagen, Rollstuhl) und Radfahrende/Sonderfahrzeuge wie Lastenräder, etc. gerecht zu werden.
- 3-Sinne-Prinzip: Querungsstellen an Lichtsignalanlagen sollen grundsätzlich neben dem optischen Signal auch mit taktilen und akustischen Leitsystemen ausgestattet sein.
- Freie Rechts-Abbiege-Fahrspuren stellen immer eine Gefahr für querende zu Fuß Gehende dar. Die Notwendigkeit eines freien Rechts-Abbiegers sollte geprüft werden und ggf. zurückgebaut oder in die Lichtsignalanlage integriert werden.

Einige Lichtsignalanlagen in der Stadt Jülich sind bereits fußgängerfreundlich entsprechend den Empfehlungen gestaltet, es sollte geprüft werden, ob weitere optimiert werden können. So entspricht z.B. die Ampelanlage am Knotenpunkt Große Rurstraße/Poststraße aufgrund ihres Alters nicht mehr dem aktuellem Standard.

Abbildung 4-3: Poststraße/Große Rurstraße



Die Teilnehmenden wünschen sich hier zusätzlich, dass die Haltelinien weiter nach hinten verlegt werden, da dadurch ihr subjektives Sicherheitsgefühl steigt. Es wird empfohlen, zu prüfen, ob an den Ampelanlagen der Großen Rurstraße aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) oder vorgezogene Haltlinien markiert werden können. Diese Empfehlungen sind mit Straßen.NRW abzustimmen.

Der Bereich vor der zukünftigen Seniorenanlage (Düsseldorfer Straße) mit den beiden Ampelanlagen in unmittelbarer Nähe ist bereits eine gut gesicherte Querungsstelle. Die Überbreite der Querungsstelle könnte deutlicher gemacht werden und die Barrierefreiheit sowie die Beleuchtung verbessert werden.

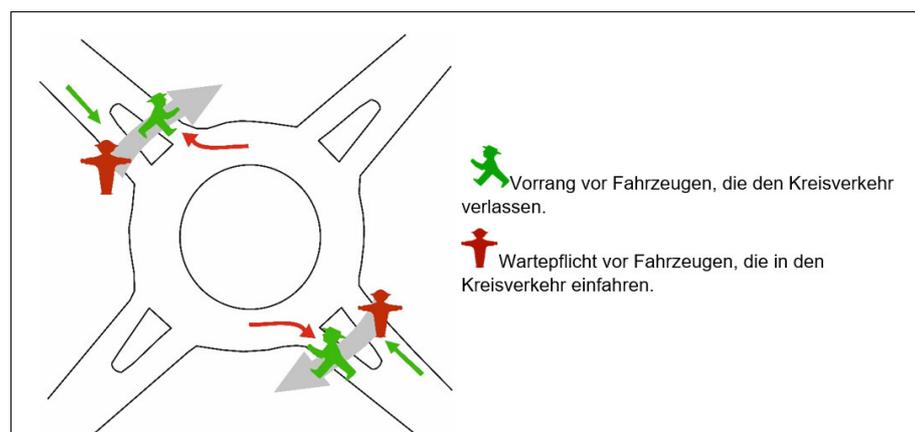
Abbildung 4-4: Querung Düsseldorfer Straße (links); Überbreite Querung Bottrop (rechts)



Kreisverkehr

Am Knotenpunkt Schloßstraße/Kölnstraße/Poststraße ist ein Mini-Kreisverkehr eingerichtet. Viel Kfz-Verkehr und auch viel Fußgänger-Verkehr treffen an dieser Stelle aufeinander. Die Vorrangsituation ist für zu Fuß Gehende uneinheitlich, da die Fußgängerüberwege (FGÜ) fehlen.

Abbildung 4-5: Vorrangregelung für zu Fuß Gehende in Kreisverkehren

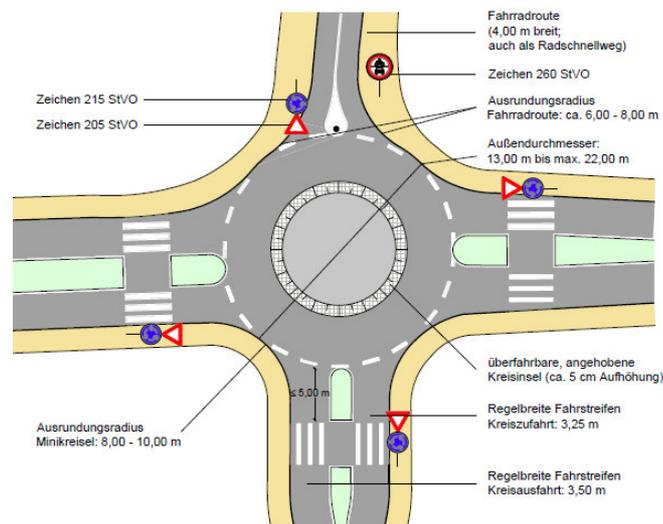


Quelle: nach Kohaupt 2015

Um die Verkehrssicherheit an Kreisverkehren zu optimieren, sollten alle Knotenpunktzufahrten innerorts mit Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) ausgestattet werden. Dies bringt folgende Vorteile für zu Fuß gehende:

- Vorrang von zu Fuß Gehenden wird eindeutig geregelt
- Vorrang wird für alle deutlich sichtbar
- Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten
- übersichtliche Knotenpunktgestaltung
- gut für die Schulwegsicherung!

Abbildung 4-6: Musterlösung Mini-Kreisel mit Fußgängerüberwegen



Quelle: Planungsbüro VIA

In NRW sollen an allen Kreisverkehrsüberquerungsstellen FGÜ eingerichtet werden. In Bezug auf die Einsatzkriterien, die die R-FGÜ 2001 nennt, hat der Ministerialerlass von 2002 einen breiteren Spielraum zugelassen, auch in Bezug auf die Beleuchtung. Ob die Beleuchtung im Bestand die geforderten Werte erreicht, sollte in der Praxis überprüft werden. Zudem sollte geprüft werden, ob die überfahrbare Kreiselinsel baulich so gestaltet werden kann, dass eine Ablenkung für Kfz erreicht wird, damit die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich gesenkt werden.

Abbildung 4-7: Mini-Kreisverkehr in Köln



Am Mini-Kreisverkehr an der Kölnstraße empfiehlt es sich darüber hinaus zu prüfen, ob die Durchfahrt von der/in die Kölnstraße für Kfz unterbunden werden kann. Für den Radverkehr sollte die Verbindung allerdings offen bleiben. Dies würde die Verkehrssicherheit an diesem Knotenpunkt verbessern, da die Verkehrsbelastung entscheidend gesenkt werden könnte und die Aufenthaltsqualität in der Kölnstraße steigern. Die Parkplätze in der Kölnstraße blieben für Kunden erreichbar, doch eine Durchfahrt wäre nicht mehr möglich. Diese Maßnahme hätte zur Folge, dass die Einbahnstraßenführung in der Kölnstraße aufgehoben werden müsste. Der Parksuchverkehr in der Kölnstraße könnte zudem über ein dynamisches/digitales System gesteuert werden, das die Anzahl der freien Parkplätze bei Einfahrt, z. B. an der Römerstraße, anzeigt.

**Vorgezogene Seitenräume
an Einmündung**

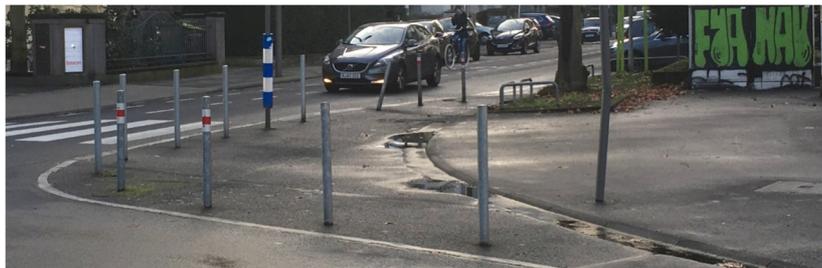
Im Kreuzungsbereich Dr.-Weyer-Straße/Bahnhofstraße sollte eine Umgestaltung der Einmündung geprüft werden, denn hier wirkt der Kreuzungsbereich aufgeweitet. Die möglichen Flächengewinne sind verkehrstechnisch, z.B. über Schleppkurven, zu prüfen.

Falls Potenziale zur Flächenumverteilung vorhanden sind, kann der Gehweg in die Fahrbahn vorgezogen und verbreitert werden, so dass der Querungsweg insgesamt verkürzt werden kann. Zu Fuß Gehende haben keinen Vorrang, jedoch durch eine Verringerung der Fahrbahnbreite wird die Sicherheit für Querende verbessert. Diese Maßnahme könnte auch kurzfristig über Markierungen und provisorische Einbauten umgesetzt werden.

Abbildung 4-8: umgestaltete Einmündung in Castrop-Rauxel

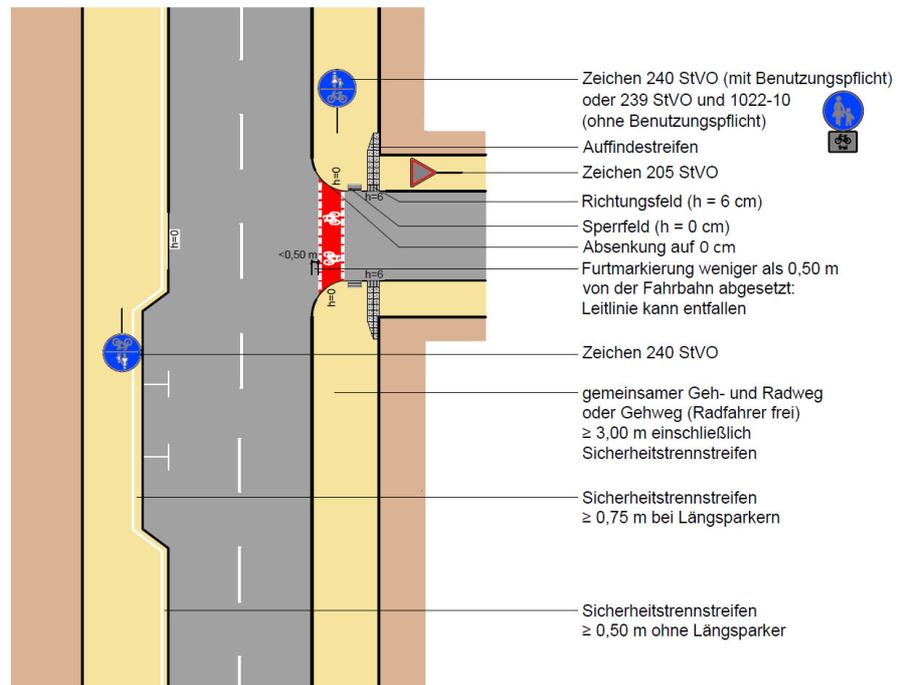


Abbildung 4-9: umgestaltete Einmündung in Köln



Alternativ könnte die Markierung bzw. der Einbau eines Tropfens geprüft werden. Zudem entspricht die Markierung der Radverkehrsfurt nicht den aktuellen Regelwerken und sollte optimiert werden. Die folgende Musterlösung verdeutlicht das Prinzip:

Abbildung 4-10: Musterlösung Furtmarkierung



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6
- Anwendungsbereiche:**
- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr
- Hinweise:**
- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
 - für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
 - rote Einfärbung der Furt optional
 - zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Quelle: Planungsbüro VIA

Querungsstelle

An der Querungsstelle Kartäuserstraße/Keltenstraße gibt es mehrere Möglichkeiten, die Sicherheit der zu Fuß Gehenden zu verbessern und den Querungskomfort zu erhöhen. Die Querungsstelle liegt auf einem wichtigen Schulweg und zudem auf einer gut frequentierten Fußverkehrsachse zum Bahnhof.

Abbildung 4-11: Querungsstelle an der Kartäuserstraße/Keltenstraße



Eine Möglichkeit wäre, die Fahrbahn durch Engstellen nur einstreifig passierbar zu machen. Dies wurde bereits an der Kölnstraße/Kurfürstenstraße in Jülich umgesetzt. Hierdurch könnte die Situation für zu Fuß Gehende durch eine

- bessere Sicht und einen
- kürzeren Querungsweg

verbessert werden. Durch die Engstelle müssen Kfz zusätzlich die Geschwindigkeit reduzieren. Dies könnte über eine Anrampung noch unterstützt werden.

Eine weitere mögliche Maßnahme wäre die Anordnung eines Fußgängerüberwegs. Hierdurch würde dem Fußverkehr

- zusätzlich Vorrang gewährt.

Schließlich kann der Fußgängerüberweg mit einem bevorrechtigten Überweg für Radfahrende (Radverkehrsfurt) kombiniert werden. Der Kraftfahrer wird durch Zeichen 205 („Vorfahrt gewähren“) mit Zusatzzeichen 1000-32 („Radfahrer kreuzen von rechts und links“) auf die Vorfahrt des Radfahrers hingewiesen. Damit dies eindeutig erkennbar ist, sollte diese Verkehrsregelung auch durch bauliche Maßnahmen unterstützt werden: Eine entsprechende Musterlösung mit Anrampung einer Radverkehrsfurt in Kombination mit einem Fußgängerüberweg wird in folgender Abbildung dargestellt.

Abbildung 4-12: Möglichkeiten zur Sicherung einer Querungsstelle (Engstelle, Engstelle mit Fußgängerüberweg, kombinierter Rad-/Fußgängerüberweg bei Fahrradstraße)



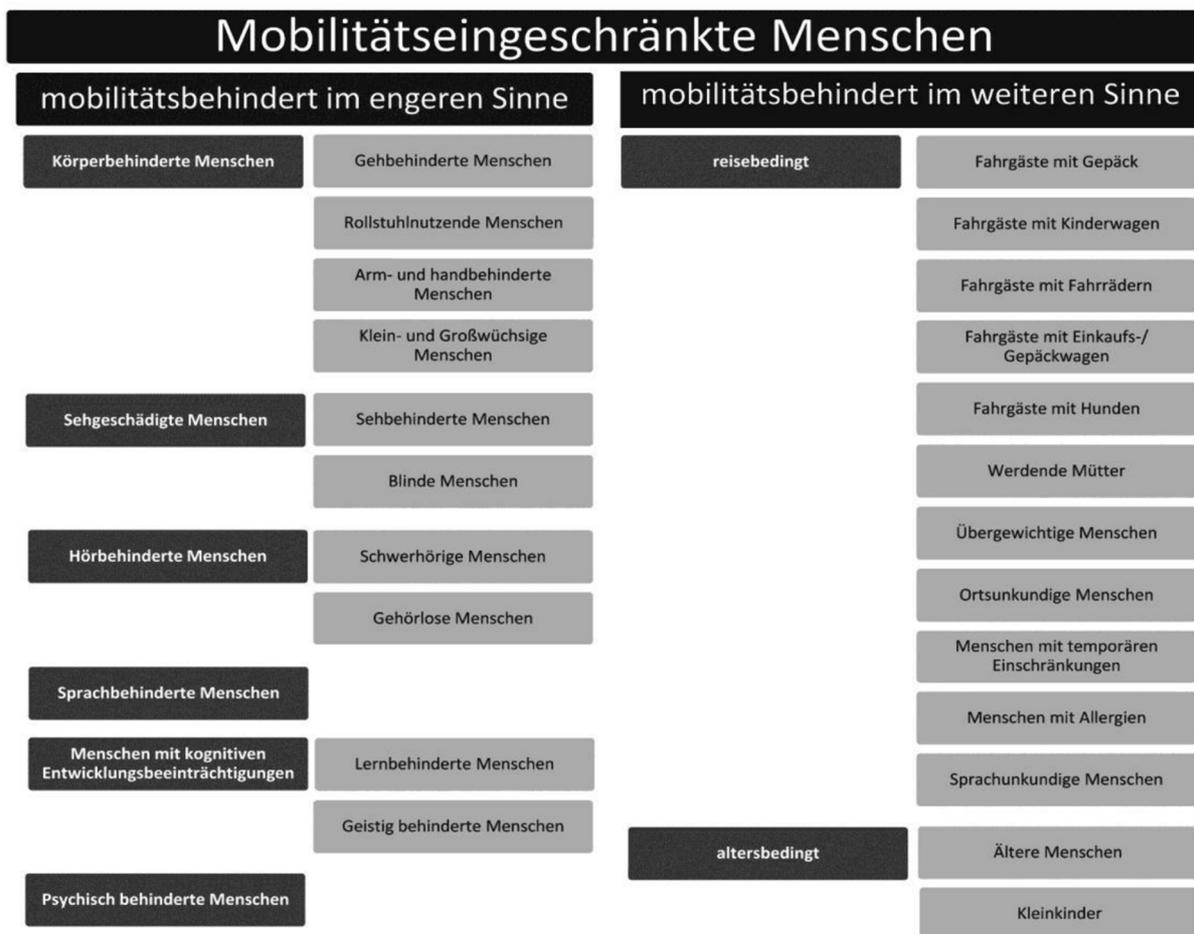
Die Bevorrechtigung von Rad- und Fußverkehr wurde im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für die Infrastrukturplanung von Radschnellwegen wissenschaftlich untersucht und wird für Straßen mit weniger als 2.000 DTV empfohlen und bis 3.500 DTV als möglich erachtet.³

³ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Einsatzbereiche und Entwurfs Elemente von Radschnellverbindungen. Heft V320. Seite 87. Bergisch Gladbach 2019

4.2 Barrierefreiheit

Ein wichtiges Thema im Zusammenhang mit den Fußverkehrs-Checks ist grundsätzlich die Barrierefreiheit. Barrierefreiheit nützt allen Personen wie folgende Grafik zeigt, unabhängig von besonderen Bedürfnissen bzw. temporären oder dauerhaften Behinderungen.

Abbildung 4-13: Formen der Mobilitätseinschränkung



Quelle: H BVA der FGSV

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks in der Stadt Jülich waren folgende Themen im Hinblick auf die Barrierefreiheit grundsätzlich von Bedeutung.

Zeitgerechtigkeit

Im vorigen Kapitel sind bereits Hinweise gegeben worden, wie Zeitgerechtigkeit für zu Fuß Gehende vor allem an Lichtsignalanlagen erwirkt werden kann. Lange Rot- und kurze Grünphasen an Lichtsignalanlagen sind für viele mobilitätseingeschränkte Personen nicht nur är-

gerlich und unbequem, sondern stellen mitunter eine „echte“ Einschränkung der Mobilität dar, wenn z.B. Gehhilfen genutzt werden müssen. Es sollte selbstverständlich sein, dass LSA-Umläufe so ausgerichtet werden, dass sie auch für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar sind.

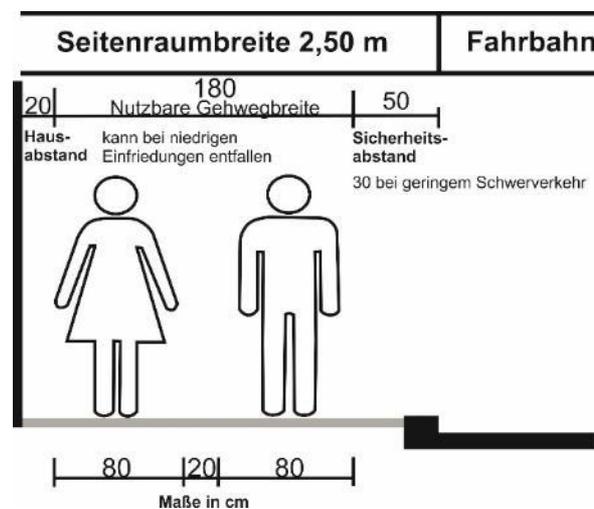
Flächengerechtigkeit

Das Thema Flächengerechtigkeit spielt wie die Zeitgerechtigkeit im Fußverkehr eine relevante Rolle. Viele Verkehrsräume sind auf eine komfortable Nutzung mit dem Kfz ausgelegt. Aufgrund von räumlich begrenzten Straßenbreiten leidet darunter meist der Fuß- und Radverkehr. Zu schmale Nebenanlagen, (illegal) parkende Kfz und weitere Barrieren schränken das sichere und komfortable zu Fuß Gehen vor allem für Mobilitätseingeschränkte ein.

Gehwegbreiten

Die nutzbare Gehwegbreite sollte mindestens 1,80 m betragen. Nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) entspricht dies im Regelfall (Wohnstraße mit Hauswand und fließenden Verkehr) einer Gehwegbreite von 2,50 m.⁴

Abbildung 4-14: Mindestgehwegbreiten werden oft nicht erreicht



Quelle: FGSV: EFA, 2002: 16

Oberflächen / und Gehwegqualität

In einigen Straßen sind die Gehwege aufgrund der Oberflächen nicht oder nur eingeschränkt barrierefrei begehbar. So ist z. B. das Natursteinpflaster auf dem Überweg zur Kleine Kölnstraße uneben und weist breite bzw. tiefe Fugen auf.

⁴ FGSV: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen" (EFA), S.16

Abbildung 4-15: Überweg zur Kleine Kölnstraße



Für mobilitätseingeschränkte Personen, die einen Rollstuhl fahren oder einen Rollator als Gehhilfe nutzen, sind Unebenheiten in der Oberfläche nur sehr beschwerlich zu bewältigen. Grundsätzlich wird in Bereichen mit Natursteinpflaster ein ebener Streifen als deutlich besser befahrbar bewertet.

Abbildung 4-16: Beispiele Barrierfreie Gehwegbahn



Punktuelle Oberflächenmängel stellen an einigen Stellen im Untersuchungsgebiet zusätzliche Barrieren dar. So sind insbesondere ältere gepflasterte Wege teilweise uneben, manchmal fehlen auch einzelne Steine. Punktuelle Oberflächenschäden sollten im gesamten Untersuchungsgebiet behoben werden. Im Kernbereich bleibt auf die flächenhafte Umgestaltung zu warten, die die Barrierefreiheit sicher angemessen berücksichtigen wird.

Auch wassergebundene Decken mit einer zu groben Körnigkeit sind nicht barrierefrei nutzbar, da sie mit kleinen Rädern an Rollatoren oder Rollstühlen nur sehr beschwerlich oder gar nicht zu nutzen sind. Hier

Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Doppelbord)

sollte auf die Barrierefreiheit sowie die regelmäßige Wartung und Unterhaltung mehr geachtet werden.

In den Untersuchungsgebieten der Stadt Jülich weisen einige Bordsteine an Querungsstellen eine hohe Kante auf. Aber auch Querungsstellen mit einer niedrigen Bordsteinkante sind häufig für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis.

Im Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum wird aktuell an Querungsstellen eine differenzierte Bordhöhe von 0 cm und mehr als 4 cm, meist 6 cm empfohlen.⁵ Dies entspricht zum einen den Ansprüchen von Rollator- und Rollstuhlfahrenden, die die Querungsstelle ohne Kante leicht und gefahrlos passieren können und zum anderen den Ansprüchen von Blinden und Sehbehinderten, die auf eine mit dem Langstock gut ertastbare Kante angewiesen sind. Damit löst die Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe die Querungsstelle mit 3 cm Bord ab, die als „Kompromisslösung“ in der Vergangenheit empfohlen wurde. Sie kann bereits bei 2,50 m Breite eingerichtet werden. In Zusammenarbeit z.B. mit dem Seniorenbeirat und Behindertenbeirat sollte eine Prioritätenliste für den Umbau von barrierefreien Knotenpunkten erarbeitet werden.

Abbildung 4-17: Differenzierte Bordhöhen



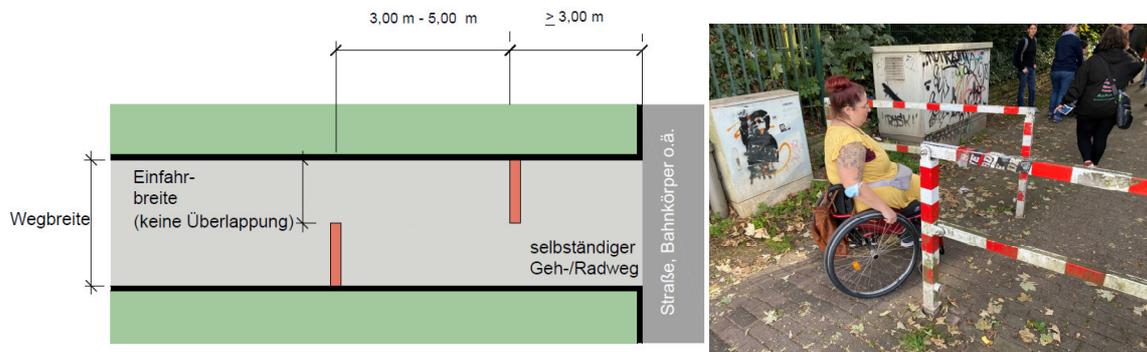
Sperrpfosten / Durchfahrsperrren

Grundsätzlich ist bei Umlaufsperrren (auch „Drängelgitter“ genannt) immer zu fragen, ob sie tatsächlich erforderlich sind. Nur an wenigen Stellen sollten die Umlaufsperrren weiterhin bestehen bleiben, wie z.B. an abschüssigen Stellen. Dabei sind die nachfolgend aufgeführten Anforderungen zu beachten, damit die Befahrbarkeit z.B. auch für Fahrräder mit Anhänger, Lastenfahrräder oder Personen mit Elektro-Rollstuhl

⁵ Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen S. 33

möglich ist. Diese Empfehlungen werden voraussichtlich in die neue ERA übernommen.

Abbildung 4-18: Vorgaben für die Maße von Umlaufsperrn (links)
Umlaufsperrre Keltenstraße (rechts)



Quelle: Planungsbüro VIA

Die Umlaufsperrn, die am Weg entlang des Ellebachs stehen, sind grundsätzlich regelgerecht platziert. Sollte der Vorrang für Fuß- und Radverkehr auf der Kartäuserstraße umgesetzt werden, so sollte ein Entfall an dieser Stelle dennoch geprüft werden. Auch die Umlaufsperrn an der Ellbachstraße sind ggf. entbehrlich, da sie auch nur auf der östlichen Seite der Straße stehen.

Bei Sperrpfosten ist ebenfalls zunächst das Erfordernis zu prüfen. Dabei sollte die Gefahr einer widerrechtlichen Nutzung durch Kfz gegenüber der Unfallgefährdung sehbehinderter Personen durch Sperrpfosten abgewogen werden. Am günstigsten ist, ähnlich wie bei Umlaufsperrn, der Verzicht auf Sperrpfosten. Konnte der Nachweis erbracht werden, dass auf Sperrpfosten nicht verzichtet werden kann, sollte entweder geprüft werden, ob die Sperrpfosten auch seitlich angebracht werden können oder eine Sicherung durch eine kontrastreiche Gestaltung erfolgen kann. In Jülich hat bereits der Arbeitskreis für ein inklusives Jülich in Zusammenarbeit mit dem Blinden- und Sehbehindertenverein Düren e.V. eindrücklich darauf hingewiesen, wie wichtig eine kontrastreiche Markierung für sehingeschränkte Menschen ist. Nicht markierte Sperrpfosten wurden mit gestrickten „Pollermützen“ ausgestattet.

Abbildung 4-19: Pollermützen-Aktion in Jülich



Für Radrouten bietet sich eine zusätzliche Bodenmarkierung an.

Abbildung 4-20: markierter Sperrpfosten in Engelskirchen



Auch Einbauten wie Tischtennisplatten auf dem Schulhof sollten markiert werden, wenn sie im öffentlichen Verkehrsraum stehen, damit Sehbehinderte diese besser erkennen können. Treppenstufen sollten mit Vorderkantmarkierungen versehen werden.

Barrieren

Auch werden die Gehwegbreiten durch Barrieren, Möblierung oder Einbauten vielerorts eingeschränkt. Im Untersuchungsgebiet war das

Beet an der Dr.-Weyer-Straße, die in die Gehbahn im Querungsbereich hineinragt, hierfür ein Beispiel.

Abbildung 4-21: Barrieren auf den Nebenanlagen (Beet im Fuß-Querungsbereich)



Das Beet sollte kurzfristig zurückgebaut werden, damit zu Fuß Gehende den Gehweg zum Queren nutzen können und nicht auf die Radverkehrsfurt ausweichen müssen.

Ebenfalls diskutiert wurden die Kundenstopper an der Post- und Kölnstraße sowie die vielen abgestellten Fahrräder. Wir empfehlen der Stadt Jülich, die Kundenstopper kurzfristig aus den Gehbahnen herauszunehmen. Zudem sollten ausreichend Fahrradabstellanlagen außerhalb der Gehbahnen angeboten werden, ggf. können Radabstellanlagen auch auf Flächen von Kfz-Stellplätzen verlagert werden.

Abbildung 4-22: Kundenstopper auf der Poststraße



4.3 Aufenthaltsqualität

Ein wiederkehrender Wunsch in allen Kommunen der Fußwege-Checks ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Hier in der Stadt Jülich ist das sogar eines der drei Schwerpunktthemen.

Rad- und Fußverkehr

Im Rahmen der Begehung wurde darauf hingewiesen, dass häufig auf den vom Rad- und Fußverkehr gemeinsam genutzten Nebenanlagen Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden auftreten.

Abbildung 4-23: Gemeinsamer Geh und Radweg entlang der Großen Rurstraße (zwischen Römerstraße und Kölnstraße)



Ein Planungsgrundsatz des Planungsbüro VIA ist, die Verkehrsmittel der Nahmobilität, also den Fuß- und Radverkehr, nicht gegeneinander auszuspielen. Ziel der Fußverkehrs-Checks ist es demnach nicht, den Radverkehr zu verdrängen oder den Fußverkehr auf Kosten des Radverkehrs zu verbessern. Ziel muss vielmehr eine ganzheitliche Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität sein. Um die Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr zu minimieren, sollte aus Sicht des Gutachterteams innerorts grundsätzlich geprüft werden, ob der Radverkehr als Fahrverkehr auf der Straße geführt werden kann. Durch eine zunehmende Anzahl von Radfahrenden und erhöhte Fahrgeschwindigkeiten (durch z. B. Pedelecs) stellen diese sonst eine wachsende Gefahr für zu Fuß Gehende dar. Künftig sollten entsprechend der Richtlinien nach Möglichkeit keine gemeinsamen Geh- und

Radwege innerorts mehr angeordnet werden⁶. Aufgrund der hohen Fußverkehrsfrequenz und der Geschäftsstraßenfunktion wird empfohlen, auf der Großen Rurstraße Gehweg/Radfahrer frei anzuordnen, so dass Radfahrende wählen können, ob sie routiniert im Mischverkehr auf der Straße oder als Gast auf dem Gehweg fahren möchten. Grundsätzlich gilt, dass Rad fahrende Kinder von der Fahrbahnführung ausgenommen sind:

- Kinder bis 8 Jahre müssen auf dem Gehweg fahren. Begleitende Erwachsene dürfen ebenfalls den Gehweg nutzen.
- Kinder bis 10 Jahre dürfen auf dem Gehweg fahren.

Auch diese Maßnahme ist mit Straßen.NRW abzustimmen.

**Kfz-Geschwindigkeiten
reduzieren: Tempo 30**

Die Diskussion um Tempo 30 als „Stadttempo“ (Regel statt Ausnahme) läuft, u.a. vom Deutschen Städtetag angestoßen, seit Jahrzehnten. Mit einer gemeinsamen Initiative von inzwischen 80 Städten wird der Verordnungsgeber BMDV aufgefordert, die Entscheidung zum Geschwindigkeitsregime auch auf Hauptstraßen mehr der kommunalen Ebene zu überlassen. In Tempo 30-Zonen ist das seit längerem der Fall und in den meisten Fällen auch in der Gesellschaft kein strittiges Thema mehr. Die Anordnungsmöglichkeiten für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind seit mehreren Jahren das Ergebnis von Kompromissen im Bundesrat und der Verkehrsministerkonferenz, v.a. was das Umfeld von besonders schützenswerten Einrichtungen wie z.B. Schulen angeht, aber auch als Folge von europäischen Luftreinhaltestandards sowie Festlegungen in Lärmaktionsplänen.

Die Verwaltungsvorschrift führt zu Zeichen 274 „zulässige Höchstgeschwindigkeit“, Abs. 13, XI aus:

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Seite 27. Köln, 2010

mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrrichtungen müssen dabei nicht gleichbehandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.⁷

Alternativ gibt es die Möglichkeit, eine Geschwindigkeitsreduktion nach §45, Art. 9 Nr. 6 StVO auch aus Lärmschutzgründen nach § 45 Absatz 1 Satz 1 und 2 Nummer 3 StVO (Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen) anzuordnen.

Auf den Begehungen in Jülich wurde an verschiedenen Stellen betont, dass die Kfz-Geschwindigkeit und der Lärm an der Großen Rurstraße sehr hoch sei und dadurch die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt würde. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung z.B. zwischen Am Aachener Tor und Poststraße könnte der Radverkehr sicherer auf der Fahrbahn fahren und auf dem Gehweg (Radfahrer frei) angeordnet werden. Ob hier nun Lärmschutz- und/oder Luftqualitätsgründe ausschlaggebend sein können, müsste evaluiert werden.

Zudem wird empfohlen, die Warenauslagen nicht mehr auf den Gehwegen, sondern auf den Parkflächen zu platzieren. Diese sollten als Multifunktionsflächen genutzt werden und je nach Bedarf auch als Liefer-/Ladezone oder Außengastronomiefläche ggf. auch nur temporär zur Verfügung gestellt werden.

⁷ http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwwbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen am 24.02.2021

Rückbau nicht benutzungsspflichtiger Radverkehrsanlagen

In der Dr.-Weyer-Straße existiert ein nicht benutzungspflichtiger Radweg (Gehweg/Radfahrer frei), der ehemals Radweg ist durch die rote Pflasterung weiterhin deutlich zu erkennen. Hier sollte die neue Regelung durch Beschilderung und Markierung deutlicher kommuniziert werden.

Abbildung 4-24: Beschilderung (Stadt Köln) und Markierung (Stadt Castrop-Rauxel) zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht



Mittel- bis langfristig sollten die roten Pflastersteine aber zurückgebaut werden.

Mobilität braucht Nicht-Mobilität

Im Rahmen der Begehungen wurde an mehreren Stellen Sitzmobiliar gewünscht, um Mobilitätseingeschränkten eine Pausenmöglichkeit zu ermöglichen, aber auch um die Aufenthaltsqualität von bestimmten Bereichen zu erhöhen.

Das technische Regelwerk für barrierefreie Verkehrsanlagen⁸ benennt wesentliche Merkmale des Mobiliars für verschiedene Altersgruppen der Bevölkerung, für Menschen mit Behinderung, Schwangere und viele andere mehr:

- die Sitzfläche sollte im Material nicht zu kalt, dabei glatt, aber nicht zu tief sein, um ohne fremde Hilfe beim Aufstehen wieder hochzukommen (ca. 48 cm Höhe),
- neben der Rückenlehne sollte es auch Armlehnen zur Entlastung der Arm- und Schultermuskulatur, aber ebenfalls zum leichteren Aufstehen geben,

⁸ H BVA, FGSV 2011: 59

- für Blinde mit dem Langstock sollten Möbel gute ertastbar und für stark Sehbehinderte kontrastreich und so im Umfeld auffindbar sein.
- neben der Sitzgelegenheit sollte es eine stufenlos zugängliche ebene Fläche von 1,50 m x 1,50 m (für Rollstuhl, Kinderwagen, Rollatoren) geben,
- der Aufstellort sollte außerhalb der Laufrichtung des Gehwegs, u.a. im Interesse der Blinden und Sehbehinderten sein.

Wegeverbindung zwischen Innenstadt und Brückenkopfpark

Im Zuge der Schaffung einer definierten und sichtbaren Fußwegeverbindung zwischen Brückenkopfpark und der Innenstadt sollten an einigen Stellen Verbesserungen vorgenommen werden. Das betrifft vor allem die Turmstraße sowie die Querung Turmstraße/Schützenstraße. Insbesondere die Turmstraße könnte attraktiver, z.B. durch Begrünung, gestaltet werden. Auch ist ggf. das Schrägparken entlang der Turmstraße zu entfernen, damit der Gehweg verbreitert werden kann. Außerdem sollten die Fußwegeverbindungen sichtbarer gemacht werden.

Jülich hat bereits ein Wegweisungssystem, welches jedoch nur die Ziele, aber nicht die Entfernungen angibt, was vor allem für Mobilitätsingeschränkte eine außerordentlich wichtige Information ist.

Abbildung 4-25: Wegweisung in Jülich



Hauptziel eines innerstädtischen Leitsystems für zu Fuß Gehende ist die Verbesserung der Orientierung für Gäste mit fehlender oder eingeschränkter Ortskenntnis. Tatsächlich verfügen oft auch Einheimische nicht über eine umfassende Orientierung im Detail. Das Wegesystem muss barrierefrei konzipiert werden, Informationen zu einer eingeschränkten Barrierefreiheit auf einzelnen Strecken sollten über Piktogramme aufgenommen werden, ebenso Hinweise auf wichtige Schnittpunkte mit anderen Verkehrsträgern (ÖV-Haltestellen und Parkplätze) sowie öffentlich zugängliche (barrierefreie) Toiletten.

Die Zielwegweisung kann auch durch Infotafeln oder Stelen an zentralen Orten ergänzt werden. Diese könnten ergänzende Informationen liefern sowie einen Überblick über ganz Jülich bieten und sollten an zentralen Standorten und an den Eingangstoren in die Stadt (z.B. am Bahnhof und am Parkplatz zum Brückenkopfpark) platziert werden. Attraktive Wegeverbindungen können auch gestalterisch in Wert gesetzt und so hervorgehoben werden.

Abbildung 4-26: Fußverkehrswegweisung und Fußwegeinszenierung (links in Rangsdorf; rechts in Lüdenscheid)



4.4 Maßnahmen zu Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Schulisches Mobilitätsmanagement

Das zu Fuß Gehen bietet gerade auch für Kinder viele Vorteile: Kinder, die zu Fuß zur Schule gehen oder in die Kita gebracht werden, sind durch die morgendliche Bewegung nachweislich wacher und fitter,

durch die eigenständige Bewegung schulen sie ihre Orientierung im Raum und lernen die Verkehrsregeln, sie lernen aber auch die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden und das soziale Miteinander.

Jedoch sind sichere und für Kinder attraktive Wege eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Kinder den Weg zwischen ihrem Zuhause und der Schule gerne alleine zu Fuß zurücklegen. Aber auch für Eltern, die mit ihren Kindergarten- oder Schulkindern ganz oder teilweise zu Fuß in den Kindergarten oder die Schule gehen, sind sichere Wege die Grundvoraussetzung. Hierbei geht es um sichere, barrierefreie, beleuchtete und bei jedem Wetter nutzbare Gehwege, die die Schulkinder bis zum Schuleingang führen.

Eine Unterstützung bei der Mobilitätsberatung an Schulen bietet auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW an. Durch verschiedene Projekte und Handbücher wird an Schulen das Thema nachhaltige Mobilität gestärkt.

Abbildung 4-27: Mobilitätsberatung des Zukunftsnetz Mobilität NRW



Hol- und Bringeverkehr

An fast allen Schulen stellt der Hol- und Bringeverkehr durch haltende, parkende oder rangierende Elterntaxis, ein Risiko für die zu Fuß gehenden Kindern dar. Zu empfehlen ist die Verlagerung des Elterntaxi-Verkehrs z. B. auf naheliegende Parkplätze.

Elternhaltestellen

In Jülich wurden bereits im Rahmen der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder“ sieben Elternhaltestellen an fünf Grundschulen installiert. An

diesen können Eltern, die ihre Kinder mit dem Kfz zur Schule bringen, ihre Kinder aussteigen lassen, ohne diese selbst und andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden.

Diese Haltestellen sind Kurzzeit-Haltestellen, Kfz-Parken ist hier nicht erlaubt. Sie befinden sich meist in einer Entfernung von ca. 250 m zur Schule, damit die Kinder Gelegenheit bekommen, auf einem Teil des Schulweges auch eigenständig unterwegs zu sein. Die Ausgestaltung der Hinweisschilder für Elternhaltestellen ist nicht festgelegt.

Die Einrichtung von Elternhaltestellen sollte in ein schulischen Mobilitätsmanagement integriert werden. Gemeinsam können Konzepte erstellt werden, die Standorte für die Elternhaltestellen gefunden und eine Kommunikationsstrategie geplant und umgesetzt werden. Auch hierfür gibt es viele gute Best-Practice-Beispiele und konkrete Handreichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Ideen für Strategien und Aktionen enthalten. Das Angebot muss in eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit eingebunden und regelmäßig allen „Neuen“ kommuniziert werden.

Abbildung 4-28: Beschilderungen von Hol- und Bringzonen in Düsseldorf und in Siegen



Quelle Foto rechts: Stadt Siegen

Im Rahmen der zweiten Begehung an der Dr.-Weyer-Straße wurde diskutiert, ob sich auf der großen asphaltierten Platzfläche im unmittelbaren Schulumfeld am Knotenpunkt Wilhelmstraße/Dr.-Weyer-Straße eine Hol- und Bringzone für das angrenzende Gymnasium einrichten

ließe, auch wenn dies eigentlich eher eine Maßnahmenempfehlung für Grundschulen ist.

Abbildung 4-29: Asphaltfläche Wilhelmstraße / Dr.-Weyer-Straße



Zusätzliche Maßnahmen zur Sicherung des Schulwegs an dieser Stelle könnten sein:

- Querungsstellen definieren und barrierefrei ausbauen
- eine mittige Platzbegrünung mit Kreisverkehrs-Charakter.

Könnte hier ein Kreisverkehr realisiert werden, könnten die Querungsstellen über Fußgängerüberwege mit Vorrang gesichert werden. Grundsätzlich sollte die Stadt Jülich prüfen, ob die großen Asphaltflächen rings um die Schulgebäude schon aus Klimaschutzgründen entsiegelt und begrünt werden könnten.

Schulstraße

Viele Schulen berichten, dass alle Kommunikation mit den Eltern zur Vermeidung des Elterntaxis nicht wirklich fruchtet und zudem sehr aufwendig ist. Aus diesem Grund gehen immer häufiger Schulen dazu über, sogenannte Schulstraßen einzurichten. Für die Schulstraße werden die direkten Straßen im Schulumfeld für ein kurzes Zeitfenster von etwa 30 Minuten zu den Schulanfangs- und -endzeiten für den Kfz-Verkehr gesperrt, Fuß- und Radverkehr sowie ggf. auch Busverkehr können die Schulen auch weiterhin erreichen.

Ob die Schulstraße für das Gymnasium geprüft werden sollte, bleibt zu prüfen. Möglicherweise gibt es aber auch andere Schulstandorte in Jülich, an denen ein sicherer Schulweg durch Kfz-Verkehr gefährdet ist, so dass eine Schulstraße versuchsweise erprobt werden kann.

Abbildung 4-30: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet

Eltern-Taxis sollen nicht mehr vorfahren

Aus der Lindenbornstraße soll zu Unterrichtsbeginn und -ende eine Schulstraße werden

VON HERIBERT RÖSGEN

Ehrenfeld. Die Rufe nach einer Schulstraße waren unüberhörbar. Ende September hatte die Katholische Vinzenz-Statz-Grundschule eine Projektwoche zum Thema Verkehrssicherheit veranstaltet. Im Besonderen ging es dabei um Ideen, wie vor und nach Schulbeginn mehr für die Sicherheit der Schülerschaft und des Kollegiums getan werden kann. Also immer dann, wenn auf der Lindenbornstraße vor dem Schultor besonders viel Betrieb ist. Auch Eltern und Fachleute der Fahrrad-Initiative Radical Mass beteiligten sich.

Eine Woche lang wurde das Konzept einer „temporären Spielstraße“ erprobt. Dabei war die Straße für einen kurzen Zeitraum vor Schulbeginn und nach Schulschluss für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt.

Zum Abschluss gab es einen Aktionstag, für den ein Teil der Lindenbornstraße vor der Schule sogar für ein paar Stunden abgesperrt war. Es gab eine Kundgebung und reichlich Gelegenheit zum Spielen auf der Straße. Gäste waren unter anderem Bezirksbürgermeister Volker Spelthann und mehrere Mitglieder der Bezirksvertretung Ehrenfeld. Und die hörten den Kindern nicht nur aufmerksam zu, sondern versprachen, sich des Problems anzunehmen. Nicht einmal drei Monate später machten die

„Ziel des Antrags ist es, eine Schulstraße in Form einer temporären Spielstraße dauerhaft zu etablieren“

Elke Schroeder, Klimafreunde

Fraktionen der Grünen und Die Linke/Die Partei zusammen mit der Einzelvertreterin der Klima-

freunde Nägel mit Köpfen. Sie brachten einen Antrag ein, in dem die Verwaltung aufgefordert wird, die zeitweilige Sperrung schon im nächsten Jahr im Zeitraum zwischen den Osterferien und den Herbstferien probeweise durchzuführen. Im Anschluss soll ein Erfahrungsbericht verfasst werden. Rückmeldungen der Schulgemeinschaft, aber auch der Nachbarschaft sollen dabei einfließen. Die unterzeichnenden Politikerinnen Esther Kings (Grüne), Ulrike Detjen (Die Linke) und Elke Schroeder (Klimafreunde) betonten:

„Ziel des Antrags ist es, eine Schulstraße beispielsweise in Form einer temporären Spielstraße dauerhaft zu etablieren und dieses Modell auch auf andere Schulen zu erweitern.“ Dagegen hatte Bezirksvertreterin Marlis Pöttgen (FDP) Einwände: „Ich stimme zwar für den Antrag, aber wir sollten uns im Klaren darüber sein, dass wir gerade im extrem verdichteten Ehrenfeld nicht überall vor den Schulen Verhältnisse wie auf dem Dorf hinkommen.“

CDU-Vertreterin Jutta Kaiser, die als Einzige gegen den Antrag stimmte, war zutiefst skeptisch: „Das gibt doch nur Chaos, wenn die Eltern ihre Kinder dann an der Fröbelstraße oder am Melatengürtel aus den Autos lassen.“ Die sogenannten „Eltern-Taxis“, also das Bringen und Abholen von Schulkindern mit dem privaten Auto, sind ein Grund, weshalb die Schulgemeinde etwas unternommen haben möchte. Dazu wurde ein Arbeitskreis Mobilität gegründet, dem Vera Fichtner als Elternvertreterin angehört: „Wir glauben, dass der Antrag auch so umgesetzt werden kann“, sagt sie. Man habe ja schon ein bisschen Erfahrung aus der Projektwoche. Beispielsweise werden die Garagenzufahrten in der Lindenbornstraße erreichbar bleiben. Im Fokus stehe der Durchgangsverkehr. Außerdem werde seitens der Schule bei den Eltern viel Überzeugungsarbeit geleistet, die Kinder möglichst nicht mit dem Auto zu bringen. In Einzelfällen sei das aber kaum vermeidbar, denn durch den bilingualen Zweig Deutsch-Italienisch an der Schule sei der Einzugsbereich recht groß. „Dennoch hat es auch etwas mit Zutrauen in die Kinder und mit Erfahrungsmomenten zu tun, wenn sie den Weg zur Schule und nach Hause selbstständig schaffen“, sagt Vera Fichtner, selbst Grundschullehrerin.

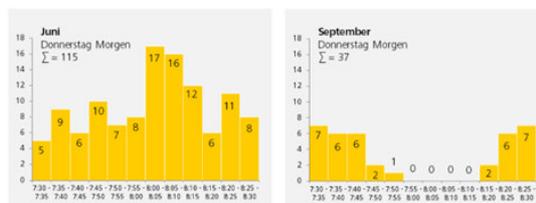
Foto: Rösgen

Quelle: Kölner Stadtanzeiger vom 24.12.21

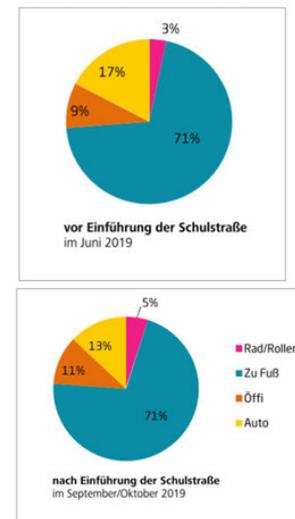


Lehrerinnen und Kinder der Volksschule Vereinsgasse machen die Autofahrerinnen auf die Sperre aufmerksam. Foto: Mobilitätsagentur/Christian Färthner

Verkehrsaufkommen vor der Schule



So kommen die Kinder zu Schule



Quelle: <https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/>

4.5 Maßnahmenprogramm für infrastrukturelle Maßnahmen

Die durch die Begehungen entwickelten Maßnahmenempfehlungen wurden in einem Maßnahmenkataster zusammengestellt. Auf jedem Katasterblatt wird die Maßnahmenempfehlung in Foto und Karte sowie Text dokumentiert.

Abbildung 4-31: Ausschnitt Maßnahmenkataster

| | |
|----------------------|------------------------------------|
| Maßnahmen-Nr. JUL015 | Straße Schützenstraße / Turmstraße |
| Kommune Jülich | |



Zielzustand: Querung verbessern

Einzelmaßnahme(n): - Verengung am Knotenpunkt
- Querungsstelle optimieren
- Bordabsenkungen



Baulast: Stadt

Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme

Priorisierung Ampel: rot

Beschreibung der Situation:
Der Knotenpunkt wirkt sehr aufgeweitet, so dass an dieser Stelle die Querung lang ist. Die Teilnehmenden fühlen sich unsicher beim Queren, da zudem die gefahrene Geschwindigkeit der Kfz, die aus der Schützenstraße kommen, z.T. hoch ist. Die Bordsteine sind an den Querungsstellen nicht abgesenkt, das Queren für Menschen mit Rollstuhl ist nur umwegig möglich.

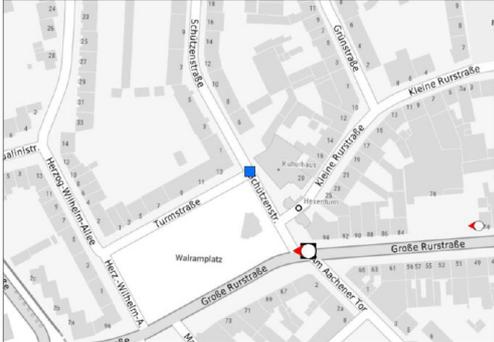
Maßnahmenempfehlung:
Um die Querungswege zu verkürzen und die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten zu senken, sollten vorgezogene Seitenräume, sog. "Gehwegnasen" die Fahrbahn verengen. Dies kann kurzfristig durch Markierungen und Poller geschehen. Langfristig sollten Provisorien durch bauliche Elemente ersetzt werden. Außerdem sollte die Querungsstelle barrierefrei ausgebaut werden.

Unfall schwere

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

Unfalltyp

- Fahrtenfall (F)
- Abbiegefall (AB)
- Einbiege-/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreite-Unfall (US)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)



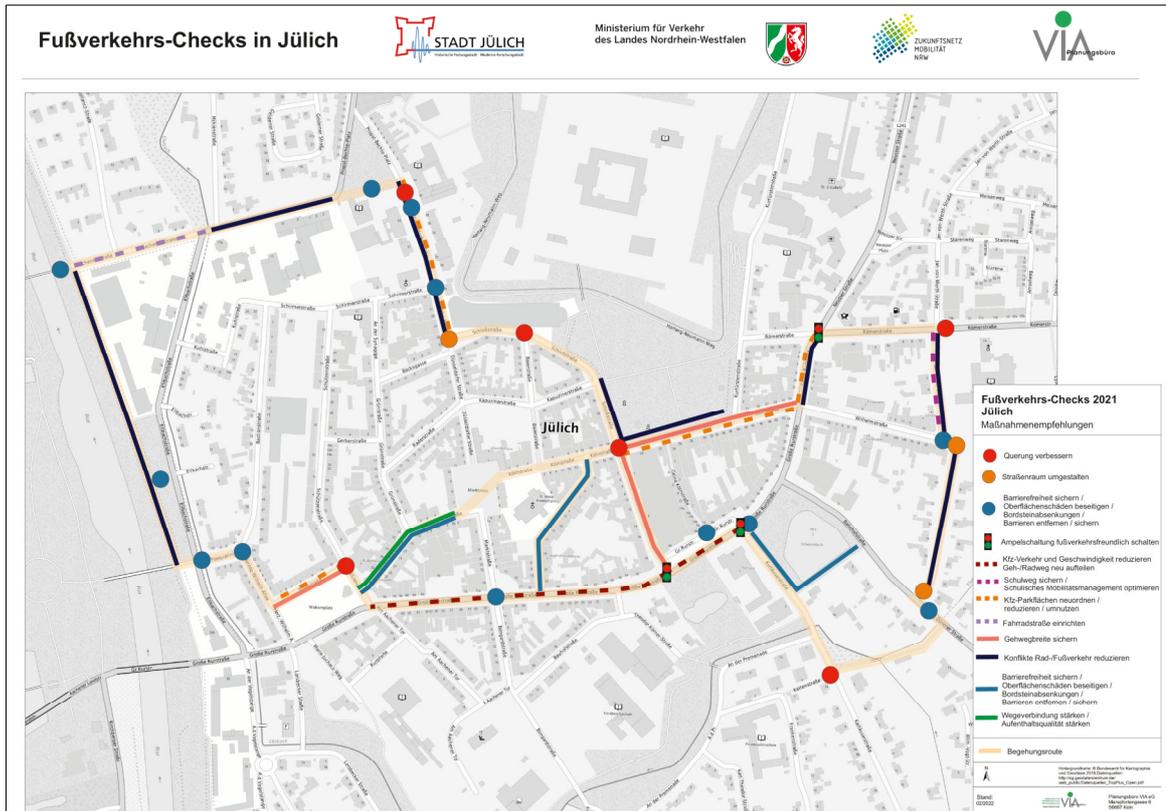
- Knotenmaßnahme
- Streckenmaßnahme

11.02.2022



Für die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse im Abschluss-Workshop ist eine Maßnahmenkarte erstellt worden, die die Maßnahmenempfehlungen in der Übersicht darstellt. Die Maßnahmenkarte ist in folgender Abbildung dargestellt.

Abbildung 4-32: Maßnahmenkarte zu den Begehungen im Untersuchungsgebiet Jülich



5 Empfehlungen zur Umsetzung

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden 36 Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr erarbeitet. Diese Maßnahmenempfehlungen sollten von der Verwaltung der Stadt Jülich geprüft und müssten je nach Aufwand auch politisch beschlossen werden.

Umsetzungszeiträume

Im Maßnahmenkataster sind bereits Hinweise auf Umsetzungszeiträume gegeben worden, indem den Maßnahmenempfehlungen die Kategorien kurz-, mittel- und langfristig zugewiesen wurden. Unter kurzfristigen Maßnahmen sind z. B. die Optimierung von punktuellen Oberflächenverbesserungen und die Absenkung von Bordsteinen gefasst. Unter kurzfristig wird angenommen, dass die Verwaltung diese Maßnahmenempfehlungen innerhalb der nächsten drei Jahre umsetzen kann.

Unter Maßnahmen, die nach Einschätzung der Gutachter einen mittelfristigen Umsetzungshorizont aufweisen, werden vor allem Maßnahmen eingeordnet, die keine übergreifenden konzeptionellen Vorarbeiten erfordern, oder auch realisiert werden können, ohne dass ein Komplettumbau erforderlich wäre. Für einen mittelfristigen Umsetzungshorizont nehmen wir der Erfahrung nach vier bis sieben Jahre an.

Ein langfristiger Umsetzungshorizont von ab sieben Jahren wurde Maßnahmen zugeordnet, die einen längeren planerischen Vorlauf, eine intensive politische Diskussion und Abstimmung sowie die Akquirierung von Fördermitteln erfordern.

Bewertung der Maßnahmen

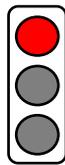
Um die Vielzahl der Maßnahmen aber nicht nur nach Umsetzungszeiträumen einordnen zu können und der Fußverkehrs-Check-Kommune noch eine weitere Bewertungsgrundlage an die Hand zu geben, wurden die Maßnahmen zudem nach den grundlegenden Bedürfnissen von zu Fuß Gehenden bewertet. Als grundlegende Bedürfnisse werden dabei die Kriterien

- Sicherheit
- Einschränkung der Bewegungsfreiheit und
- Attraktivität

gefasst.

Sicherheit

Um diese grundlegenden Bedürfnisse plakativ darstellen zu können, wurden sie mit „Ampelfarben“ hinterlegt. Dabei steht die Farbe Rot für die Sicherheit als Basis für das zu Fuß Gehen und umfasst folgende Aspekte:



- als objektive Verkehrssicherheit (u.a. nach Unfallstatistik), auch mit unterschätzten Risiken (z.B. für stark Sehbehinderte)
- als subjektive Unsicherheit, mit Tendenz zur Mobilitäts-einschränkung v. a. bei Älteren oder aus Elternsicht für ihre Kinder

Einschränkung der Bewegungsfreiheit

Mit der Farbe Gelb werden Maßnahmen die zur Einschränkung der Bewegungsfreiheit führen bewertet. Diese wirken insbesondere behindernd auf Menschen mit Handicap:



- langes Warten an der Ampel, kurze Grünzeiten
- erzwungene Umwege, Stufen (v. a. für Gehbehinderte)
- Oberflächenmängel

Attraktivität

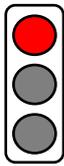
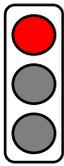
Mit der Farbe Grün werden alle Maßnahmen bewertet die die Attraktivität des zu Fuß Gehens erhöhen:



- Freude an der ungestörten Bewegung nebeneinander zu Fuß
- einladende Orte zum Sitzen und für Sozialkontakte
- städtebaulich verträgliche Straßenraumgestaltung
- grün

In den folgenden Tabellen werden die Schwerpunkte der Themenfelder Sicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fußwegebeziehungen in Zusammenhang mit den Umsetzungszeiträumen bewertet:

Tabelle 5-1: Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit

| Verkehrssicherheit | <i>Kurzfristig</i> | <i>Mittelfristig</i> | <i>Langfristig</i> |
|--|---|--|--|
|  <p><i>LSA fußgängerfreundlich einrichten</i></p> | <p><i>Fußgängerfreundlichere LSA-Schaltung prüfen; bedingt verträgliche Ströme möglichst vermeiden</i></p> <p><i>Abbau Bedarfsampel</i></p> <p><i>Ausbau nach dem 3-Sinne-Prinzip</i></p> | <p><i>Aufstellflächen vergrößern</i></p> <p><i>Freie Rechtsabbieger in Ampel integrieren oder zurückbauen</i></p> | <p><i>stadtweite Umsetzung fußgängerfreundlicher LSA</i></p> |
|  <p><i>Querungsstellen verbessern</i></p> | <p><i>Provisorische Umbauten</i></p> <p><i>Flächenumverteilung prüfen</i></p> <p><i>Kfz-Geschwindigkeit reduzieren</i></p> | <p><i>Umbau / Bautechnische Maßnahmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Aufpflasterung</i> – <i>vorgezogene Seitenräume</i> – <i>Engstelle einrichten</i> <p><i>FGÜ einrichten</i></p> | |

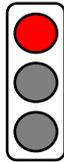
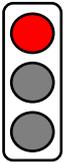
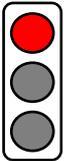
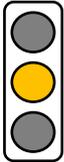
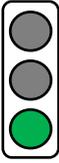
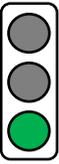
| | | | |
|---|--------------------------------------|---|---|
| | | <i>Prüfung zur Einrichtung einer bautechnischen Maßnahme</i> | <i>Umbau einer Mittelinsel (min 2,50m x 4,00m)</i> <i>Barrierefreier Umbau</i> |
|  | <i>Kreisverkehr sicher gestalten</i> | <i>Beleuchtung überprüfen</i> <i>Prüfen, ob Kfz-Verkehr aus Kölnstraße nicht mehr einfahren soll und Aufhebung Einbahnstraße prüfen</i> <i>Dynamische Stellplatzanzeige prüfen</i> | <i>FGÜ an jeder Zufahrt einrichten</i> <i>Innenkappe baulich umgestalten, so dass Überfahrt nur noch für Bus- und Lkw-Verkehr komfortabel</i> |
|  | <i>Geschwindigkeit reduzieren</i> | <i>Temporäre Geschwindigkeitsmessung und Ahndung</i> <i>Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung 30 (Lärm, Feinstaub)</i> <i>Prüfung (Teil-)Sperrungen für Schwerlastverkehr</i> | <i>Teilsperren für Schwerlastverkehr</i> <i>Flächenneuaufteilung und Attraktivierung des Straßenraums</i> |
|  | <i>Schulwegsicherheit</i> | <i>Schulisches Mobilitätsmanagement intensivieren (Kommunikation, Fortführung bestehender Projekte, Kampagnen, Informationen)</i> <i>Elternhaltestelle prüfen und einrichten</i> <i>Prüfung Schulstraße (ggf. Pilotprojekt)</i> | <i>Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung</i> <i>Querungsstellen definieren</i> <i>Systematisch Schulwegeverbindungen sichern</i> |

Tabelle 5-2: Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit

| Barrierefreiheit | Kurzfristig | Mittelfristig | Langfristig |
|---|--|---|--|
|  <i>Wegeoberflächen optimieren</i> | <i>Punktuelle Gehwegschäden entfernen</i> <i>Barrieren überprüfen und ggf. entfernen (z.B. Umlaufsperrn, Poller)</i> <i>Barrieren kontrastreich markieren</i> <i>Wassergebundene Decken / Kantsteine optimieren</i> | <i>Flächendeckende Sanierung von Oberflächen</i> <i>Umbau starker Gehwegneigungen</i> <i>Umbau Entwässerungsrinnen (Nullbarriere)</i> | <i>Verlegung eines rutschfesten Oberflächenbelags</i> <i>Barrierefreier Umbau von Pflaster (z.B. abschleifen, verfugen) – Gehwegbahnen schaffen</i> |

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | <p>Querungsstellen barrierefrei ausgestalten</p> | <p>Bordsteinabsenkung mit differenzierter Höhe (Doppelbord) punktuell prüfen und umbauen</p> | <p>Bordsteinabsenkung mit differenzierter Höhe (Doppelbord) quartiersweise prüfen und umbauen LSA mit taktilem und akustischem Leitsystem ausstatten</p> | <p>stadtweiter barrierefreier Umbau aller Querungsstellen</p> |
| | <p>Flächengerechtigkeit</p> | <p>Gehwegbreiten sichern (empfohlene Breite 2,50 m) Mobile Barrieren auf Nebenanlagen entfernen; Bewegungsräume freihalten (ggf. abpollern) Kfz-Parken/Halten auf Nebenanlagen unterbinden/ahnden</p> | <p>Multifunktionsflächen einrichten Möblierung verlagern (Kundenstopper, Radabstellanlagen, Schilder, Außengastronomie etc.)</p> | <p>Kfz-Fahrstreifen reduzieren Infrastruktur für Radfahrende auf der Fahrbahn schaffen</p> |
| | <p>Barrieren</p> | <p>Gehwegbreiten sichern (empfohlene Breite 2,50 m), mobile Barrieren umorganisieren Kontrastreiche Markierung der Barrieren Prüfung zur Barrierefreiheit (z.B. bei Umlaufsperrern)</p> | | |
| | <p>Konflikte Rad- und Fußverkehr</p> | <p>Benutzungspflicht für Radfahrende aufheben und „Gehweg / Radfahrer frei“ anordnen (VZ 239 mit Zusatz VZ 1022-10) Beschilderung, Markierungen auf Nebenanlage und Fahrbahn Kommunikation zur Radwegführung</p> | <p>Nebenanlage baulich anpassen (Entfernung ehemaliger Radwegmarkierungen) Bauliche Trennung stark frequentierter Wege Fahrradparken auf Kfz-Stellplätze verlagern</p> | |

Tabelle 5-3: *Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fußwegeverbindung*

| Aufenthaltsqualität und Stärkung der Fußwegebeziehungen | <i>Kurzfristig</i> | <i>Mittelfristig</i> | <i>Langfristig</i> |
|--|---|--|--------------------|
|  <p><i>Sitzmöbel und Spielmöglichkeiten errichten</i></p> | <p><i>Punktuelle Möblierung errichten</i> <i>Begrünung</i></p> | <p><i>Standards definieren und stadtweit umsetzen</i> <i>Ergänzung um weitere Elemente zur Versorgung (Toilette, Abfallbehälter, Trinkwasserspender, Beleuchtung etc.)</i></p> | |
|  <p><i>Wegeverbindungen attraktiver gestalten</i></p> | <p><i>Konzept für Nahmobilitätsachsen erstellen</i> <i>Attraktivierung: Begrünung, Möblierung, Qualität der Wege, Inszenierung der Wege</i></p> | <p><i>Attraktive Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen ausbauen (befestigt, beleuchtet, etc.)</i></p> | |
|  <p><i>Innerörtliches Leitsystem</i></p> | <p><i>Wegeverbindungen sichtbarer und attraktiver machen</i> <i>Neues Wegweiskonzept erstellen</i> <i>Punktuelle Infotafeln</i></p> | <p><i>Innerörtliche Wegweisung und taktiles Leitsystem einrichten</i></p> | |

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein Netzwerk aus Kommunen, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in ihren Gebietskörperschaften fördern und damit eine Mobilitätswende herbeiführen möchten. Dabei werden sie von drei regionalen Koordinierungsstellen unterstützt.

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

Die zielführende Strategie hierzu ist das Kommunale Mobilitätsmanagement. Das Kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen

Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, für die Verkehrserzeugenden und Verkehrsteilnehmenden nachhaltige Mobilitätsangebote sowie verkehrssparende Raumstrukturen zu schaffen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess, in dem Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit, des Bürger*innendialogs und des Dialogmarketing zu einer Gesamtstrategie zusammengeführt (kommunales Mobilitätskonzept) und realisiert werden.

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

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

Mitgliedschaft der Stadt Jülich

Die Mitgliedschaft der Stadt Jülich im Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein Ergebnis der vielen Aktivitäten, die die Stadt im Bereich der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und des Mobilitätsmanagements geplant hatte. Nach dem offiziellen Beitritt im Februar 2020 hat das Thema Mobilität verwaltungsintern einen neuen Stellenwert bekommen. Außerdem wurden viele Mobilitätsmanagementmaßnahmen geplant und umgesetzt.

Als besonderes Planwerk ist hier sicherlich das kommunale Mobilitätskonzept zu nennen, welches am 23. Juni 2021 vom Stadtrat beschlossen wurde. Mit dem Mobilitätskonzept sind die erforderlichen Grundlagen für Maßnahmen geschaffen, die als Handlungsgrundlage für die kommenden Jahre dienen, zu einer Senkung der kommunalen Treibhausgasemissionen beizutragen. Das Konzept enthält Maßnahmen zum Ausbau des Schienenverkehrs und des Busverkehrs ebenso wie Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr. Dabei stellen der Radverkehr und die Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt einen besonderen Schwerpunkt dar.

Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen wird von einem Lenkungskreis begleitet und gesteuert, der sich aus Vertretern der Verwaltung und der Kommunalpolitik zusammensetzt.

Bei den Fußverkehrs-Checks waren zahlreiche Vertreter aus Bürgerschaft und Verwaltung(spitze) eingebunden. Nicht zuletzt durch die Teilnahme zahlreicher Kommunalpolitiker wurde signalisiert, dass das Thema Fußverkehr ein politisch relevantes ist und zwingend in die o.g. Ideen und Pläne eingebunden werden muss. Die Federführung lag bei Frau Claudia Tonic-Cober. Sie ist Mobilitätsbeauftragte der Stadtverwaltung und bildet gemeinsam mit der Klimaschutzmanagerin Frau Strehl und der Nachhaltigkeitsmanagerin Frau Reichenbach die Stabsstelle „NaMoK“, die direkt dem Bürgermeister zugeordnet ist.

Frau Tonic-Cober ist seit Beginn der Mitgliedschaft zentrale Ansprechpartnerin für das Zukunftsnetz Mobilität NRW. Sie ist auch zur Mobilitätsmanagerin ausgebildet worden und wird von Verwaltungsmitarbeitern aus der Region geschätzt und als Expertin für viele Mobilitätsmanagementmaßnahmen angefragt. Mit Unterstützung der Verwaltungsspitze ist es ihr gelungen, einen Prozess des Umdenkens in der Stadtverwaltung und in der Politik Jülichs in die Richtung eines verstärkten Handelns hin zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung anzustoßen.

6 Zusammenfassung und Fazit

Die Stadt Jülich zeigte auf vielfältige Weise ein herausragendes Engagement der Verwaltung mit vielen kreativen Ideen und Aktionen. Erstmals wurde im Rahmen der Fußverkehrs-Checks NRW eine Begehung bei Dunkelheit durchgeführt, durch die die Verwaltung, die politischen Vertreter*innen, die Gutachterinnen und natürlich auch die teilnehmenden Bürger*innen ganz neue Einblicke auf die Situation sehingeschränkter Personen bei Nacht erlangen konnten. Auch wurde bereits ganz zu Beginn Wert darauf gelegt, dass eine Begehung im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche stattfinden würde, so dass der Fußverkehrs-Check sich in die vielfältigen Aktionen der Stadt Jülich sehr gut einbinden ließ.

Abbildung 6-1: Der Fußverkehrs-Check ist eingebunden in vielfältige Aktionen zur Europäischen Mobilitätswoche



Die Kernstadt von Jülich besticht durch ihre Lebendigkeit: Die vielen attraktiven Angebote mit Außengastronomie und die hohe Fußverkehrsfrequenz sind für Mittelstädte dieser Größe wahrlich nicht selbstverständlich, zeugen aber von der hohen Lebensqualität und Identifikation der Jülicherinnen und Jülicher mit ihrer Stadt. Diese Attraktivität weiter zu bestärken und zu gestalten, auch mit dem Ziel, die Straßenräume für den Aufenthalt und die Kommunikation noch einladender zu gestalten, verdient Unterstützung und Lob. Man darf gespannt sein, auf die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und die geplanten städtebaulichen und straßenräumlichen Optimierungen, die in der Kernstadt auch die Barrierefreiheit verbessern werden.

Die Fußverkehrs-Checks können hier vielleicht noch die Idee einbringen, die Kfz-Durchfahrt auf manchen Relationen zu unterbinden und so zwar die Parkplätze erreichbar zu halten, aber den Durchgangs- und „Cruising“-Verkehr zu unterbinden, der gerade auch in Kleinstädten durchaus eine Bedeutung haben kann.

Jülich sollte die wichtigen Fußverkehrsachsen mehr in Wert setzen und inszenieren, so z.B. die Achse vom Bahnhof in die Innenstadt und weiter zum Brückenkopfpark. Hier sollten die Fußwege und die Übergänge an den Knotenpunkten perfekt barrierefrei und komfortabel gestaltet werden, um die autofreie Mobilität auch der Besucher*innen zu fördern. Ob die Inszenierung der Hauptachsen über ein innerörtliches Leitsystem, über (vielleicht auch zu Beginn provisorische) Begrünung, eine spezielle Beleuchtung oder andere wiederkehrende Elemente erfolgt, sollte diskutiert werden.

Wie auch in vielen anderen Fußverkehrs-Check-Kommunen muss auch die Stadt Jülich in einen zielgerichteten Dialog mit Straßen.NRW treten, an den innerörtlichen klassifizierten Straßenzügen die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Ein richtiger Ansatz ist, den Schwerlastverkehr möglichst zu verlagern. Auch eine Geschwindigkeitsreduktion aus Luftschutzzreinhalte- oder Lärmschutzgründen sollte geprüft werden. Die Diskussion, Tempo 30 für den Stadtverkehr bundesweit einzuführen, sollte verstärkt auch in Klein- und Mittelstädten geführt werden. Schließlich birgt eine Reduzierung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs neue Möglichkeiten für Aufenthalt und Begrünung und hilft das Stadtklima zu verbessern.

7 Quellen

AGFK BW: AGFK-Faktenblatt 04: Querungshilfen für den Fußverkehr. Januar 2020

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu §§ 39 bis 43 unter Absatz 1.2: http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwwbund_26012001_S3236420014.htm, abgerufen am 21.01.2021

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.: Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Krefeld 2009

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Einsatzbereiche und Entwurfselemente von Radschnellverbindungen. Heft V320. Bergisch Gladbach 2019

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010

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

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Köln, 2001 enthalten in der EFA. Köln, 2002

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

Kohaupt, B., Kohaupt, J.: Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen. Freiraum nach DIN 18040 und weiteren Regelwerken. Frankfurt, 2015

Land Nordrhein-Westfalen: Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Düsseldorf 2012

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen 2012

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 2002

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Ministerialerlass zur Neufassung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001). Düsseldorf 2002, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1

Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Köln 2018