

# Protokoll

**Fußverkehrs-Checks NRW 2022**  
**Sennegemeinde Hövelhof**  
**Auftakt-Workshop am 20.06.2022**

Ort: Aula der Krollbachschule  
Datum: 20.06.2022  
Uhrzeit: 17:00-19:00 Uhr  
Anwesende: 14 Personen

## **Auftakt-Workshop Hövelhof**

Der Auftaktworkshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2022 in Hövelhof fand am Montag, den 20. Juni 2022 um 17:00 Uhr in der Aula der Krollbachschule in Hövelhof statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 14 Personen zusammen: Vertreter\*innen der kommunalen Verwaltung, der Politik sowie Bürger\*innen und Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, Ausloberin der Fußverkehrs-Checks, und des Büros Planersocietät, welches den Fußverkehrs-Check begleitet.

### **Begrüßung durch Herrn Berens (Bürgermeister der Sennegemeinde Hövelhof)**

Herr Berens heißt die Teilnehmenden willkommen und bedankt sich bei dem Zukunftsnetz Mobilität sowie dem Planungsbüro für die vorbereitenden Arbeiten. Anschließend erläutert er, warum er es als notwendig erachtet, den Fußverkehr in Hövelhof näher zu beleuchten. In der Vergangenheit sei dieser viel zu kurz gekommen, dabei sehe er großen Handlungsbedarf bei der Verbesserung in der Barrierefreiheit, insbesondere im Bereich der Seniorenunterkünfte. Auch die verträgliche Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs sollte zukünftig fokussiert werden. An vielen Stellen fehle jedoch der Platz, um dem Fuß- und Radverkehr ausreichend Fläche zur Verfügung zu stellen. Hier sollen Lösungsansätze gefunden werden.

Herr Berens hebt hervor, dass für eine erfolgreiche Mobilitätswende der Fußverkehr zukünftig stärker zu berücksichtigen ist. Aus diesem Grunde habe sich Hövelhof auch 2022 zu der Mitgliedschaft im Zukunftsnetz Mobilität NRW entschieden. Der Fußverkehrs-Check dient als Auftakt den Fußverkehr deutlich in den Fokus zu rücken und anschließend systematisch zu fördern. Herr Pucker, Klimaschutzmanager der Gemeinde Hövelhof, unterstützt den Check sowie weitere Belange des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene.

### **Vortrag von Herrn Reineke (Zukunftsnetz Mobilität NRW)**

Herr Reineke stellt sich und das Zukunftsnetz Mobilität NRW kurz vor. Er zeigt auf, welche Rolle der Fußverkehr allgemein im Verkehrsgeschehen einnimmt und insbesondere auch welche Bedeutung die Zunahme der Fortbewegung im öffentlichen Raum während der andauernden Pandemie eingenommen hat. Anschließend geht er auf die Ziele der Fußverkehrs-Checks ein. Er gibt einen visuellen Eindruck von den Veranstaltungen der vergangenen Jahre und stellt deren Themenschwerpunkte vor. Zudem erläutert er, dass Fußverkehrsförderung eine ganzheitliche Aufgabe ist, die eine Fülle an unterschiedlichsten Zielgruppen umfasst. Er verdeutlicht außerdem die Expertenrolle der Bürgerinnen und Bürger. Zum Schluss gibt Herr Reineke einen Überblick über den Ablauf der Fußverkehrs-Checks und zeigt den Teilnehmenden auf, was sie erwartet.

Abbildung 1: Vorstellung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW durch Herrn Reineke



## Vortrag von Frau Wohland (Planersocietät)

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

Zudem stellt sie den Modal Split aus NRW vor, der aufzeigt, dass die meisten Wege (57 %) mit dem Auto zurückgelegt werden. Der Fußverkehrsanteil ist mit einem Anteil von rund 22 % schon als recht hoch zu bewerten, rund 35 % kurzer Wege (weniger als 2 km) bieten allerdings ein großes Potenzial, noch häufiger zu Fuß zu gehen. Zum Vergleich stellt Frau Wohland die Zahlen aus der Eingangsfrage vor. Zum Veranstaltungstag reisen die meisten Personen (5) mit dem Fahrrad an, vier Personen kommen mit dem Auto und drei Personen zu Fuß. Zwei Teilnehmende reisen mit dem ÖPNV an. Dieser Anteil ist mit dem Modal Split NRWs vergleichbar, wobei in Hövelhof am Veranstaltungstag ein hoher Radverkehrsanteil vorliegt. Im Anschluss erläutert sie, dass vor allem Kinder und ältere Menschen zu Fuß gehen. Deren Bedürfnisse müssen in der Fußverkehrsplanung besonders berücksichtigt werden. Weiter stellt Frau Wohland die allgemeinen Ziele der Fußverkehrsförderung vor. Anhand von Fotos zeigt sie erste Eindrücke der Herausforderungen Hövelhofs, welche u. a. die Themen Barrierefreiheit, Queren, Aufenthaltsqualität & Gehkomfort sowie besondere Zielgruppen exemplarisch darstellen. Frau Wohland schließt ihren Vortrag mit einer Reihe von Beispielen attraktiver Maßnahmen der Fußverkehrsförderung ab.

## Präsentation und Diskussion der Routenverläufe der Begehungen

Von der Gemeindeverwaltung und der Planersocietät sind vorab zwei Routenvorschläge für die Begehungen in Hövelhof angefertigt worden, die bereits wichtige Standorte, wie zum Beispiel Seniorenunterkünfte und Schulen beinhalten. Die Teilnehmenden können an zwei Stellwänden die Routenvorschläge für die Begehungen im Ortskern Hövelhof mit den Mitarbeitenden der Planersocietät sowie der Kommunalverwaltung diskutieren. Der Fokus des ersten Routenentwurfs liegt auf den Zielgruppen Seniorinnen und Senioren sowie den Kindern der Grundschule und des Kindergartens: Die zweite Route fokussiert sich auf die Nahversorgungsbereiche sowie das Gewerbegebiet im Ortskern. Die nachfolgenden Punkte sind von den Teilnehmenden eingebracht worden:

### Routenentwurf 1 – Ortskern mit dem Fokus auf Seniorinnen und Senioren sowie Kinder

Abbildung 2: Diskussion an der Stellwand zum ersten Routen-Entwurf



- Als erster Diskussionspunkt wird der Kreisverkehr Bielefelder Straße/ Gütersloher Straße/Schloßstraße (L756) angestoßen, zu dem mehrere Anregungen hervorgebracht werden:
  - Zu Stoßzeiten stauet sich der Verkehr entlang der Bielefelder Straße und auch der Gütersloher Straße stark zurück, sodass es für den Fußverkehr schwierig wird, die Straße am Kreisverkehr zu queren. Zum Teil werde der Fußverkehr an dieser Stelle auch übersehen. Auch auf der Schloßstraße komme es gelegentlich zu einem Rückstau, der einen zusätzlichen Konflikt mit dem Radverkehr hervorruft.
  - Außerdem merken einige Teilnehmende an, dass der Kfz-Verkehr die Geschwindigkeit oftmals nicht einhalten würde und mit einer hohen Geschwindigkeit in den Kreisver-

kehr einfahren würde. Dies würde das Queren für den Fußverkehr zusätzlich erschweren.

- Es wird angeregt den Kreisverkehr mit Zebrastreifen auszustatten, sodass der Fußverkehr an den Kreisverkehrsarmen immer Vorrang erhält. Vielen Autofahrenden sei nicht bewusst, wann sie dem Fußverkehr Vorrang gewähren müssen und wann nicht. Im gleichen Zug wird erwähnt, dass es zum Teil an Verkehrsverständnis fehle und dieses besser vermittelt werden müsse.
- Eine Teilnehmerin berichtet, dass es auf der Bielefelder Straße in Richtung Norden häufig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen komme. Der Grund dafür könnte unter anderem sein, dass das Verkehrsschild für die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h falsch platziert sei. Personen die von dem Supermarktparkplatz (Edeka) auf die Bielefelder Straße einbiegen, würden das Verkehrsschild nicht sehen. Es wird der Vorschlag gemacht, das Verkehrsschild noch einmal in nördliche Richtung zu wiederholen.
- Die vorhandene Querungshilfe (Mittelinsel) auf der Bielefelder Straße dient besonders den Personen der Seniorenresidenz als Hilfe für ein leichteres Queren. Dennoch müsse der Fußverkehr, besonders ältere Menschen, häufig längere Wartezeiten in Kauf nehmen. Eine Bevorrechtigung für den Fußverkehr in Form eines Zebrastreifens wäre an dieser Stelle angebracht. Herr Berens merkt dazu an, dass dieses bereits beantragt wurde, aber abgelehnt wurde, da das Fußverkehrsaufkommen an dieser Stelle zu gering sei.
- Die Ein- und Ausfahrt zum Supermarkt Edeka wird als kritisch bewertet, da diese über den Geh- und Radweg führt und schlecht einsehbar ist. Eine bessere Kenntlichmachung des Übergangs wird erwünscht, um gegenseitige Rücksichtnahme herbeizurufen.
- Eine Teilnehmerin merkt an, dass der Rückstau auf der Gütersloher Straße zu Stoßzeiten häufig bis zum Zebrastreifen führe und dieser dann häufig missachtet werde. Auch im alltäglichen Straßenverkehr sei der Zebrastreifen erst spät wahrzunehmen. Um einen besseren Eindruck von der Situation zu erhalten wird der Vorschlag gemacht, die Gütersloher Straße bis zum Fußgängerüberweg ebenfalls zu begehen.
- Die Verkehrssituation auf der Schloßstraße (L756) im Kreuzungsbereich Wiechmannallee/ Bahnhofstraße wird ebenfalls als kritisch beschrieben. Folgende Anmerkungen wurden dazu geäußert:
  - Der östliche Gehweg auf der Schloßstraße sei allgemein zu schmal.
  - Zusätzlich komme es hier häufig zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr, besonders in den Kreuzungs- und Querungsbereichen. Hier fehle es an gegenseitige Rücksichtnahme.
  - An Müllabholtagen verschmälern Abfallbehälter zusätzlich den ohnehin schmalen Gehweg. Häufig stehen die Mülltonnen über den ganzen Tag dort. Es wird der Vorschlag einer Müllsammelstelle gemacht oder aber den Platz im Seitenraum insgesamt auszuweiten. Dazu seien die Besitzverhältnisse abzuklären.
  - Der Bereich der Fußgängerampel auf Höhe der Wiechmannallee sei schlecht einseh-

bar und würde zu Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr auf der Schloßstraße sowie der Wiechmannallee führen.

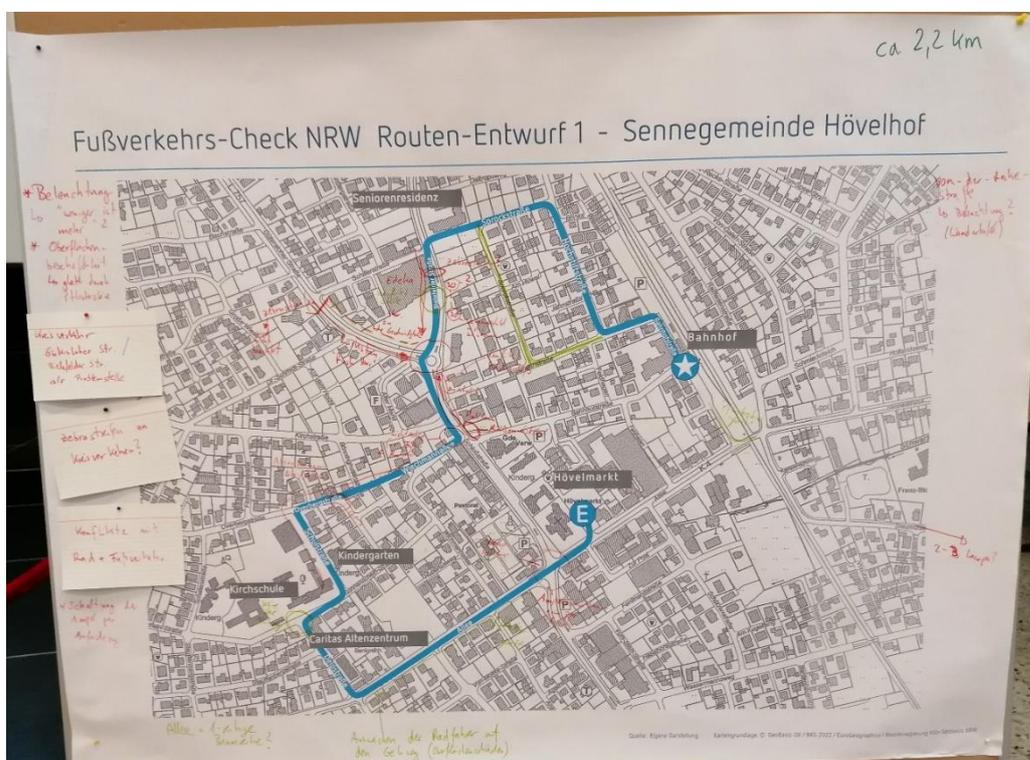
- Es wird angemerkt, dass die Wiechmannallee und der unabhängige Gehweg An der Gräfte bereits eine schöne Verbindung für den Fußverkehr darstelle und auch eine Bank auf dem Weg vorhanden sei. Die Verbindung werde häufig vom Fußverkehr genutzt, auch von Schülerinnen und Schülern. Dort bestehe ein Problem mit Hundekot, obwohl bereits Müllbeutel zur Verfügung gestellt werden.
- Der Übergang aus der unabhängig geführten Gehweg An der Gräfte in die Overbergstraße sei im Kurvenbereich schlecht einsehbar. Hier wird sich gewünscht, noch einmal deutlich auf die zu Fuß Gehenden hinzuweisen, zum Beispiel mit farbigen Markierungen oder Hinweisschildern. Eventuell könnten auch Piktogramme auf der Fahrbahn auf den Fußverkehr hinweisen. Besonders der Schulverkehr und ältere Menschen würden diesen Weg nutzen, weshalb diese Stelle besondere Berücksichtigung finden sollte. Zusätzlich fehlt es hier an Bordsteinabsenkungen.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Gehwege im gesamten Wohnbereich rund um die Schule, den Kindergarten und das Caritas Altenzentrum (Overbergstraße, Schulstraße, Dr.-Sonnenschein-Straße; Delpstraße) unkomfortabel zu begehen seien. Grund dafür sind die vielen Absenkungen der Häuserzufahrten. Hier wird sich eine bessere Lösung gewünscht, damit besonders Personen, die nicht so gut zu Fuß sind oder einen Rollator/ Rollstuhl/ Kinderwagen nutzen, eine ebene Begehungsstrecke nutzen können. Damit könnten auch Stürze vermieden und Personen das Gehen erleichtert werden.
- Der Kreuzungsbereich Dr.-Sonnenschein-Straße und Schulstraße weist keine klare Führung auf. Hier wird sich besonders für die Kinder eine klare Führung und sichere Querungsstelle gewünscht.
- Allgemein seien mehrere Stellen im Gemeindegebiet vorhanden, an denen der Radverkehr auf den Gehweg ausweicht, da er sich im Mischverkehr nicht sicher fühle oder der Radweg eine mangelhafte Qualität aufweise (Oberflächenschäden; zu geringe Breiten).
- Die Allee (K4) wird insgesamt als schöne Straße wahrgenommen, die mit ihrem alten Baumbestand zur Attraktivität beiträgt. Gleichzeitig werden aber auch einige Problematiken angesprochen:
  - Der Fahrradweg weist auf der gesamten Strecke Oberflächenschäden durch Wurzel- aufbrüche auf, weshalb der Radverkehr häufig auf den Gehweg ausweicht, um ein komfortables Fahrgefühl zu erreichen. Der Baumbestand solle in jedem Fall erhalten bleiben, es wird sich jedoch eine Ausbesserung des Oberflächen gewünscht. Es wird zur Diskussion gestellt, ob nicht eine Baumreihe ausreiche, da ohnehin einige Bäume bereits Schäden aufweisen würden.
  - Das Pflaster, welches auf den Gehwegen verlegt wurde, kann bei Regen und Frost sehr glatt werden. Hier wurde laut der Teilnehmenden ein falsches Material ausge-

wählt. Die Pflastersteine würden in mehreren Bereichen in Hövelhof eingesetzt werden.

- Es wird der Vorschlag gemacht, die Allee als Tempo-30-Zone einzurichten, um sie noch attraktiver und sicherer für den Fußverkehr zu gestalten.
- Die Ampelschaltung im Kreuzungsbereich Schloßstraße (L756) / Allee (K4) wird negativ bewertet, da die Fußverkehrsampel nur durch Anforderung betätigt werde. Dies wissen viele zu Fuß Gehende nicht und warten unnötig lange auf eine Grünphase. Zusätzlich sind viele Autofahrende von der fehlenden Grünphase irritiert. Hier wird sich eine automatische Schaltung der Fußverkehrsampel mit dem Kfz-Verkehr gewünscht.
- Ein Teilnehmer wirft die Frage auf, ob im Rahmen des Fußverkehrs-Checks auch die Beleuchtungssituationen berücksichtigt werden würde. Auf Nachfrage wie die Beleuchtungssituation in Hövelhof wahrgenommen werde, wird von den Teilnehmenden allgemeine Zufriedenheit zurückgespiegelt. Besonders im Stadtkern sei die Beleuchtung positiv zu bewerten. Es werden lediglich 2 Stellen angermerkt, an denen sich zwei oder drei Laternen für eine durchgängige Beleuchtung gewünscht wird (Staumühler Straße; Wanderkarte Von-der-Recke-Straße).

Es wird sich für die Begehung auf eine Routenanpassung über die Westfalenstraße und Sporckstraße anstelle der Hochstiftsstraße sowie eine Routenerweiterung der Gütersloher Straße zwischen Kreisverkehr und Schillerstraße geeinigt. Die Route verlängert sich damit um ca. 400 m auf eine Gesamtstrecke von ungefähr 2,6 km.

Abbildung 3: Ergebnisse der Diskussion an der Stellwand zum ersten Routen-Entwurf



## Routenentwurf 2 – Ortskern mit dem Fokus auf der Nahversorgung und das Gewerbegebiet

Abbildung 4: Diskussion an der Stellwand zum zweiten Routen-Entwurf



- Der Zustand der Bahnhofstraße wird bemängelt, da nur einseitig ein Gehweg vorhanden ist, der aber häufig von Kraftfahrzeugen überfahren bzw. zum Parken verwendet wird.
- Es wird angeregt die Bahnhofstraße bis zur Schloßstraße (L756) inklusive Einmündungssituation mit zu untersuchen. Dieser Bereich wird bereits bei dem ersten Routen-Entwurf berücksichtigt.
- Die Situation auf dem Hövelmarkt wird dahingehend kritisiert, dass es im Sommer keinen Schatten gibt und dadurch die Aufenthaltsqualität sinkt.
- Für den Zebrastreifen auf der Allee (K4) wird angemerkt, dass die Einsehbarkeit für den Kfz-Verkehr in Richtung Schloßstraße (L756) schlecht einsehbar sei. Von den Teilnehmenden wird hier der Einsatz der in der Präsentation vorgestellten Gehwegnasen vorgeschlagen. Seitens der Verwaltung wird angemerkt, dass der Einsatz der Gehwegnasen zu Lasten der Parkplätze gehen würde.
- Der große Baumbestand an der Allee (K4) wird von den Teilnehmenden als sehr erhaltenswert eingestuft, da diese besonders in den Sommermonaten für große Schattenbereiche sorgen. Die Aufenthaltsqualität könnte nach Ansicht der Teilnehmenden durch eine Tempobegrenzung auf der gesamten Länge der Allee zwischen Bahngleisen und Ortsausgang gesteigert werden. Seitens der Verwaltung wird angemerkt, dass eine Anordnung von Tempo 30 durch den Kreis Paderborn erfolgen muss und dieser sich an Regelwerke halten muss.

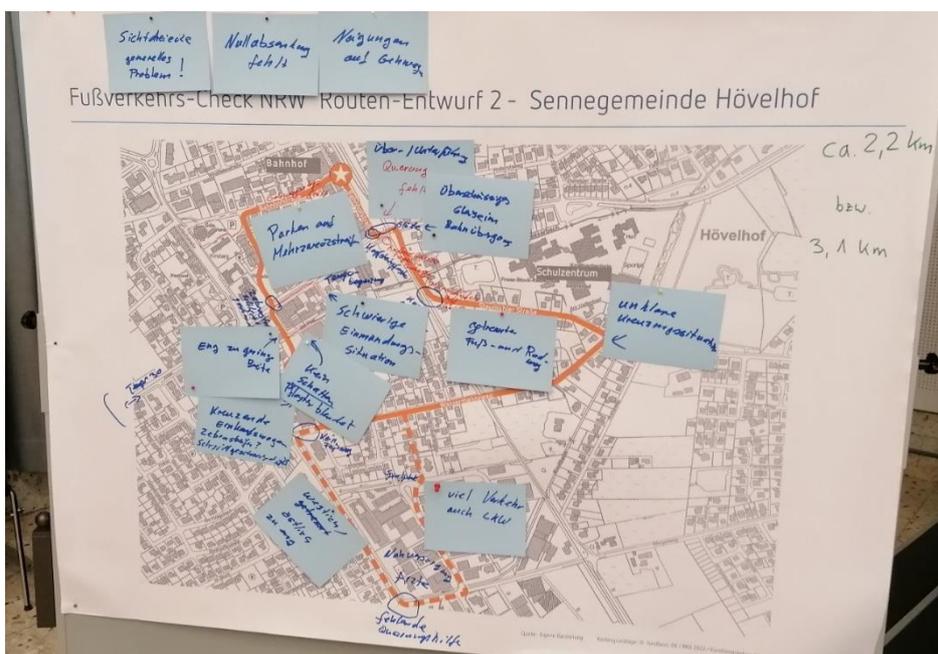
- Die Einmündungssituation der Schützenstraße in die Allee (K4) wird als sehr unübersichtlich eingestuft. Die Bebauung reicht bis an den Gehweg, sodass Autofahrende den Geh- und Radweg nur schwer einsehen können. Aufgrund der parkenden Fahrzeuge müssen die Autos bis auf den Geh- und Radweg vorfahren, um die Fahrbahn einsehen zu können. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen die Route über die Schützenstraße und Zur Post zu verlegen.
- Dem Bereich zur Post wird von den Teilnehmenden im Sommer keine hohe Aufenthaltsqualität zugesprochen, da es keinen Schatten gibt und das Pflaster bei starker Sonneneinstrahlung zu Blendungen führe.
- In der Von-Stein-Straße kommt es zu kreuzenden Fußverkehr mit Einkaufswagen und Fahrzeugverkehr, da der Elli-Markt und der dazugehörige Parkplatz auf unterschiedlichen Straßenseiten liegen. Der Vorschlag einer Einbahnstraßenregelung wird von den Teilnehmenden als grundsätzlich möglich eingestuft. Die Einrichtung eines Zebrastreifens wird als nicht zielführend erachtet, da der Kraftfahrzeugverkehr mit der Parkplatzsuche beschäftigt sei und Folge dessen nicht auf den Fußgängerverkehr achten würde.
- Auf dem Teilstück des Wassermannsweg zwischen Von-Stein-Straße und Paderborner Straße (L756) ist keine Gehweganlage vorhanden. Aufgrund der Kreuzungssituation kommt es hier zu gefährlichen Situationen.
- Der Fußweg entlang der Paderborner Straße (L756) ist für den Radverkehr freigegeben. Aufgrund der geringen Breite wird dieser als zu schmal beschrieben, was zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr führen würde. Aufgrund der hohen Verkehrsstärke sei zudem die Geräuschsituation unangenehm.
- Im Kreisverkehr Paderborner Straße (L756)/Mergelweg werden Zebrastreifen vermisst um eine einfache Querung zu ermöglichen. Fahrbahnteiler als Alternative zu Querungshilfen werden allgemein als zu schmal in Hövelhof bemängelt. Insbesondere dann, wenn die Straße mit dem Fahrrad oder einem Kinderwagen gequert werden müsse.
- Die Verkehrsführung in der Zieglerstraße wird, insbesondere im Bereich des „Kreisverkehrs“ für Fußgänger als unklar empfunden. Die Abgrenzung zwischen Spielplatz und Straße wird als unzureichend bemängelt, da zu Stoßzeiten ein hohes Verkehrsaufkommen, auch LKW, auf der Zieglerstraße zu beobachten ist.
- Der Bereich des Wassermannsweg östlich der Bahngleise verfügt über keine Gehweganlage, was von den Teilnehmenden aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens jedoch nicht als störend empfunden wird. Problematisch wird hingegen die Einmündungssituation des Wassermannsweg in die Staumühler Straße gesehen. Aufgrund der fehlenden Fußverkehrsanlage ist die Führung des Fußverkehrs unklar. Außerdem wird die Sicht des Kfz-Verkehrs durch die Grüninsel beeinträchtigt.
- Die Führung des Fußverkehrs entlang der Staumühler Straße wird als gut gelöst empfunden. Hier werden Radfahrende und zu Fuß Gehende klar voneinander getrennt geführt.
- Als Problemstelle wird die Kurve der Staumühler Straße genannt. Diese ist aufgrund der engen Kurvenführung und der hohen Grundstückshecke für alle Verkehrsteilnehmenden

trotz dem Einsatz eines Verkehrsspiegels nur schwer einzusehen. Um gefährlichen Situationen mit dem Kfz-Verkehr zu entgehen weichen einige Radfahrende hier auf den Gehweg aus und verursachen so gefährliche Situationen für den Fußverkehr.

- Als besonders große Schwachstelle wird die Situation rund um den Bahnübergang der K4 angesehen. In Stoßzeiten kommt es durch die Schrankenschließzeiten zu einem großen Rückstau aller Verkehrsteilnehmenden. Eine Querungshilfe ist an dieser Stelle nicht vorhanden wäre aber dringend notwendig um eine sichere Querung zu ermöglichen, da dieser Bereich täglich auch von einer Vielzahl von Schülerinnen und Schülern genutzt wird. Die Andreaskreuze des Bahnübergangs ragen weit in den Gehweg, sodass die Fußgänger zum Teil auf den Radweg ausweichen und es so zu gefährlichen Situationen kommt. Es wird außerdem bemängelt, dass im Bahnübergang nicht mehr genutzte Gleise liegen, die zu zusätzlichen Geräuschemissionen führen und auch für Rad- und Rollatorfahrende eine zusätzliche Gefahr darstellen können. Das Pflaster auf dem Geh- und Radweg insbesondere auf der nördlichen Seite ist bei Nässe glatt und kann so zu Stürzen führen. Für diese Situation sind vor einigen Jahren bereits verschiedene Lösungen wie eine Unterführung oder ein zusätzlicher Bahnübergang für die Staumühler Straße diskutiert worden.
- Der Einmündungsbereich der Bahnhofstraße ist mit Kopfsteinpflaster ausgestattet, das in einem schlechten Zustand ist. Bei Nässe ist dieses glatt und aufgrund des schlechten Zustands bietet es Stolperfallen durch fehlende Steine oder auch großen Lücken zwischen den einzelnen Steinen

Die zweite Route soll in jedem Fall die erweiterte Streckenführung über das Gewerbegebiet berücksichtigen sowie einen zusätzlichen Abschnitt über die Allee / Schützenstraße / Zur Post. Die Streckenführung würde sich so auf ca. 3,2 km verlängern. Da eine Begehung in der Regel nicht länger als höchstens 3 km sein sollte, wird im Nachgang noch einmal die genaue Routenführung überarbeitet, um möglichst alle Bereiche abzudecken.

Abbildung 5: Ergebnisse der Diskussion an der Stellwand zum zweiten Routen-Entwurf



## Allgemein

- Teilnehmende wünschen sich eine deutliche Trennung zwischen Rad- und Fußwegen. Damit der Radverkehr nicht auf den Gehweg ausweicht, müsse es auch eine Verbesserung in der Radverkehrsinfrastruktur geben.
- Es wird sich mehr Aufklärung und Kommunikation in der Gemeinde gewünscht. Es müsse mehr an der gegenseitigen Rücksichtnahme und Akzeptanz gearbeitet werden.
- In mehreren Bereichen des Gemeindegebiets stellen die Sichtdreiecke ein Problem dar. Der Fußverkehr wird häufig erst spät wahrgenommen und kann auch selbst den heranfahrenden Radverkehr und motorisierten Verkehr erst spät wahrnehmen.
- An sämtlichen Einmündungen fehlt eine Absenkung der Bordsteine für einen barrierearmen Übergang in Hövelhof, zudem werden die Querneigungen der Gehwege als kritisch bewertet.

Abschließend stellen Herr Pucker und Frau Wohland die wesentlichen Inhalte der Diskussionen an den Stellwänden dem Plenum zusammengefasst vor. Sie erläutern, dass die hervorgebrachten Anmerkungen in die Begehungen eingearbeitet werden. Frau Wohland informiert zum Schluss über den weiteren Verlauf des Fußverkehrs-Checks in Hövelhof, insbesondere über die beiden zeitnah stattfindenden Begehungen am 24.08.2022 (Seniorinnen und Senioren) und am 29.08.2022 (Nahversorgung und Gewerbegebiet).

## Verabschiedung

Frau Wohland bedankt sich herzlich für die Teilnahme sowie die aktive Beteiligung der Anwesenden und lädt zu den beiden Begehungen ein. Anschließend verabschiedet sie die Teilnehmenden.

Dortmund, 21. Juni 2022

gez. Lara Wohland; Moritz Pucker