

Protokoll

Fußverkehrs-Checks NRW 2022

Sennegemeinde Hövelhof

2. Begehung am 29.08.2022

Ort: Hövelhof

Datum: 29.08.2022

Uhrzeit: 17:00-19:30 Uhr

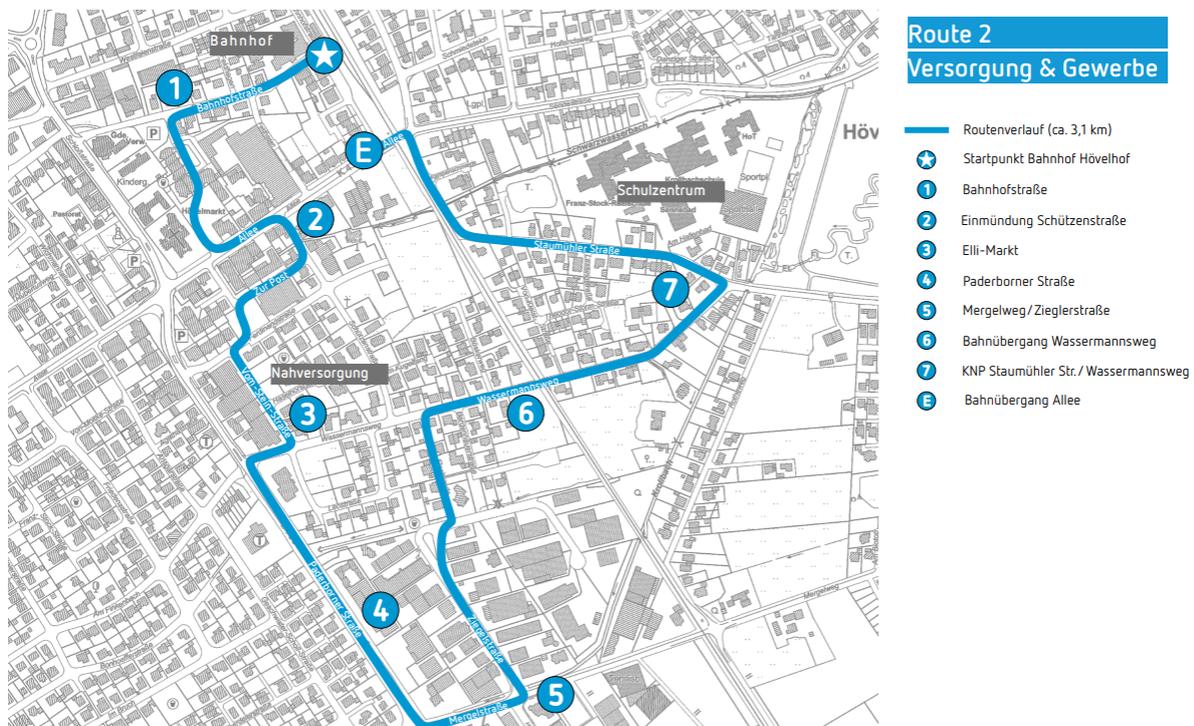
Anwesende: 12

Begrüßung

Am 29.08.2022 um 17 Uhr fand die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks in Hövelhof statt. Die Begehung startete wie die erste Begehung am Bahnhof Hövelhof. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 12 Personen zusammen: Vertretende der kommunalen Verwaltung, Interessensvertretungen, der Politik, Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Frau Wohland von der Planersocietät aus Dortmund begrüßt die Teilnehmenden und erläutert den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Die Route soll in etwa zwei Stunden dauern, die geplanten Stationen können sich im Laufe der Begehung auch erweitern. Im Anschluss stellen sich alle Teilnehmenden in einer kurzen Vorstellungsrund mit ihrer Zuständigkeit vor. Zudem weist Frau Wohland auf die Dokumentation der Diskussion hin. Im Folgenden werden die wesentlichen Inhalte der Begehung festgehalten.

Abbildung 1: Route durch die Sennegemeinde Hövelhof



Quelle: eigene Darstellung, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 2: Die erste Station der Begehung ist auf der Bahnhofstraße



Quelle: Planersocietät

Start | Bahnhofstraße

Im Anschluss an die Begrüßung führt die Begehung über die Bahnhofstraße in Richtung Zentrum. Frau Wohland erkundigt sich bei den Teilnehmenden nach ihren Eindrücken. Folgende Anmerkungen werden zur Bahnhofstraße erläutert:

- Die Teilnehmenden beurteilen die Qualität für Zu Fuß Gehende und Radfahrende als schlecht: die Gehwege sind zu schmal, besonders durch den erhöhten Busverkehrsanteil. Zudem würden sich die Autos nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h halten.
- Außerdem würden Autos auf dem Gehweg parken, da es keine klare Trennung zwischen Kfz-Verkehr und Fußverkehr gibt. Dies wird durch die abgesenkten bzw. fehlenden Kanten der Bordsteine bestärkt. An dieser Stelle wünschen sich die Teilnehmenden eine deutliche Trennung.
- Als Lösung werden ein Hochboard und die Ausweitung der Seitenräume vorgeschlagen, wobei beachtet werden müsse, dass zwei Busse sich begegnen können. Alternativ könne man eine Einbahnstraße einrichten, wogegen sich aber viele wehren würden. Auch wären feste Gehwege auf beiden Seiten der Fahrbahn mit einer Einengung und Anhebung der Fahrbahn vorstellbar.
- Besonders zu Stoßzeiten der Schüler:innen (Ankunft der Züge am Bahnhof Hövelhof) ist die Bahnhofstraße vom Fußverkehr hoch frequentiert. Seitens der Gemeinde wird erwähnt, dass der Fußverkehr perspektivisch zunehmen wird, da im Quartier zwischen Bahnhofstraße, Feldhagen und Allee aktuell ein Neubaugebiet zum Wohnen entsteht.

- An der Einmündung zum Parkplatz in Richtung Hövelmarkt wird über die angebrachte Beschilderung diskutiert und festgestellt, dass einige Ziele nicht den direkten Weg anzeigen. Die Schilder seien speziell für den Wanderverkehr ausgelegt, weshalb diese wahrscheinlich die attraktiven Wege, auch mit Umwegen, beschildern. Es wird festgestellt, dass der Hövelmarkt nicht vermerkt ist und die Beschilderung vom Bahnhof ins Zentrum ist nicht ausreichend bzw. teilweise zugewachsen oder unauffällig ist, was die Orientierung besonders für Ortsfremde erschweren kann.

Frau Wohland zeigt den Teilnehmenden verschiedene Beispiele von Beschilderungen aus anderen Kommunen und weist darauf hin, dass Menschen mit Seheinschränkung die kleine Schriftgröße der Schilder auf der Bahnhofstraße unter Umständen nicht lesen können.

Station 1 | Hövelmarkt

Der Hövelmarkt ist der zentrale Platz und Aufenthaltsort für Touristinnen und Touristen der Sennegemeinde Hövelhof und wurde erst vor Kurzem neugestaltet. Die verbliebenden Parkplätze werden als sehr positiv herausgestellt, da nun eine deutliche Trennung zwischen Parkraum und Fläche für den Fußverkehr besteht, das parken in nächster Nähe aber weiterhin bestehen bleibt. Das Wasserspiel wird besonders von Kindern an den Warmen Tagen zum Spielen genutzt. Zudem wurden folgende Anmerkungen von den Teilnehmenden geäußert:

- Wie auch schon auf dem Weg zum Platz, weise auf dem Hövelmarkt nichts darauf hin, an welchem Standort man sich befinde. Eine Beschilderung könnte passend integriert werden.
- Die Teilnehmenden wünschen sich mehr Schatten auf dem Platz. Es wird vorgeschlagen weitere Bäume anzupflanzen, um die die Baumkronen zusammenwachsen zu lassen. Frau Wohland ergänzt, dass man eventuelle auch ein Sonnensegel anbringen könnte, um Schatten zu spenden. Dies wird als Übergangslösung, bis die Bäume groß genug sind, positiv bewertet.
- In Richtung Süden, auf dem Weg zur Allee ist die Gehwegführung nicht ganz eindeutig bzw. wird die Fläche des Parkplatzes häufig von den zu Fuß Gehenden genutzt. Dies wird generell als unproblematisch angesehen, da gegenseitige Rücksichtnahme vorherrsche und gute Sichtbeziehungen bestehen. Andernfalls könne aber eine Leitung des Fußverkehrs durch Markierungen auf dem Gehweg (z.B. gelbe Fußabdrücke) Abhilfe verschaffen.

Die Einmündung zum Parkplatz wird dagegen als Problemstelle angesehen, da der Gehweg und für den Radverkehr freigegebene Seitenraum nicht von den Autofahrenden wahrgenommen werde. Häufig stehen Autos beim Ausfahren direkt auf den für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen Weg oder aber es entstehen gefährliche Situationen, da der Fuß- und Radverkehr beim Ein- und Ausfahren nicht beachtet werde.

Von den Teilnehmenden wird an dieser Stelle gefordert, mehr Aufmerksamkeit für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Zum einen könnte dies durch eine Aufpflasterung des Bereichs stattfinden oder aber durch Markierungen auf der Fahrbahn bzw. den Seitenbereich. Da die Ausgestaltung des Marktbereiches inkl. Parkplatz erst kürzlich erneuert wurde, ist eine Ausgestaltung mittels Markierung wahrscheinlicher. Zum einen könne der Radweg mit Piktogrammen markiert werden und zusätzlich mit weitere Hinweise in der Einmündung markiert werden. Die vorgeschlagenen Verkehrsschilder, die ebenfalls auf den Fußverkehr hinweisen könnten werden von den Teilnehmenden eher kritisch angesehen, da viele Personen eher auf die Fahrbahn, als auf Verkehrsschilder achten würden.

Nach dem Queren des Zebrastreifens auf der Allee fragt Frau Wohland, wie der Zebrastreifen angenommen werde und ob die Position zum Queren angenommen werde. Folgende Ansagen werden in diesem Bereich von den Teilnehmenden geäußert:

- Die Teilnehmenden berichten, dass Augenkontakt und gegenseitige Rücksichtnahme zwischen den Personen, die den Zebrastreifen queren und die, die sich im Seitenraum aufhalten essenziell sei. Autofahrende würden den Zebrastreifen teilweise überfahren, was aber nicht an der schlechten Übersichtlichkeit liegen würde, sondern vielmehr an persönlicher Einstellung.
- Zusätzlich wird erwähnt, dass Radfahrende häufig ohne zu gucken mit erhöhter Geschwindigkeit über den Zebrastreifen fahren würden. Häufig rechnen Autofahrende nicht mit dem plötzlichen Auftreten von Radfahrenden und es kann zu Gefahrensituationen führen. Radfahrende haben auf dem Zebrastreifen nur Vorrang, wenn sie absteigen und das Fahrrad schieben. Hier fehlt es an Aufklärung und evtl. ein zusätzlicher Hinweis im Bereich des Zebrastreifens.
- Die Vertreterin der Landespolizeibehörde merkt zusätzlich an, dass Personen mit dem Rad auf der Straße in der Regel besser wahrgenommen werden, da sie im direkten Sichtfeld der Autofahrenden sind. Die Anwesenden merken an, dass viele Personen, besonders ältere, nicht gerne auf der Fahrbahn fahren würden, da sie sich unsicher fühlen würden und die Geschwindigkeit als sehr hoch wahrgenommen werde. Zudem sei zu wenig Platz zum Überholen vorhanden.
- Weiterhin wird erläutert, dass es hier bereits einen Unfall mit einem Kind gegeben hätte, welches übersehen worden wäre.
- Eine Teilnehmende verweist auf die Kreuzung hinter dem Caritas Altenzentrum (Allee → Delbrücker Str.): Hier werde man ohne Vorankündigung mit dem Fahrrad von dem Gehweg auf die Fahrbahn geleitet. Dies werde von den Autofahrenden nicht rechtzeitig wahrgenommen.

Station 2 | Einmündung Schützenstraße

Im weiteren Verlauf der Allee fällt die Einmündung Schützenstraße den Teilnehmenden ins Auge. Auch hier besteht ein erhöhter Bedarf an Diskussionen:

- Die Einmündung von der Schützenstraße auf die Allee wird als hoch frequentiert beschrieben. Die markierte Haltelinie und das Stoppschild werde vom Kfz-Verkehr nicht eingehalten, sondern häufig der für den Radverkehr freigegebenen Gehweg überfahren werde, um dort auf die Weiterfahrt zu warten. So werde der Gehweg versperrt und die Sichtachsen versperrt. Gleichzeitig sind die Sichtachsen durch die nach hinten versetzte Haltelinie für den Kfz-Verkehr stark eingeschränkt. Eine zusätzliche Problemstelle das Abknicken des Radweges auf Höhe der Haltelinie dar.
Ein Vorschlag ist es, den Gehweg zwischen Radweg und Fahrbahn zu verlegen. Alternativ könne man den Knick für den Radweg auch schon vor der Kreuzung ausführen und so Platz zwischen Radweg und Schützenstraße für einen Fußweg schaffen. Insgesamt wünschen sich die Teilnehmenden mehr Aufmerksamkeit, der auf den Fußverkehr gelenkt wird.
- Auch fällt auf, dass an dieser Kreuzung besonders viele Radfahrende die Kreuzung als Nord-Süd-Querung nutzen.
- Auf dem Weg zur nächsten Station bemängeln die Teilnehmenden, dass die Gehwege sehr

schmal sind und der Weg durch auf den Gehweg ragende Bepflanzung zusätzlich verschmälert werde.

Abbildung 3: Die Teilnehmenden begutachten die Einmündung der Schützenstraße



Quelle: Planersocietät

Station 3 | Zur Post

Um zur nächsten geplanten Station, dem „Elli Markt“, zu gelangen, quert die Gruppe die Straße Zur Post entlang des Nahversorgungsbereichs. Von den Teilnehmenden werden folgende Punkte aufgegriffen:

- Die Straße „Zur Post“ ist eine 20er-Zone. Bei den Teilnehmenden kommt die Frage auf, was das für diesen Bereich genau bedeute. Beim Neubau wurde dieser Bereich als „shared space“ - Bereich angekündigt, also ein Bereich, in dem die Verkehrsfläche von allen Verkehrsteilnehmenden unter gegenseitige Rücksichtnahme geteilt wird. Durch den niveaugleichen Ausbau der Verkehrsfläche ist dies gegeben, allerdings wird nicht deutlich, in welchen Bereichen genau geparkt werden darf. Aktuell werde nach dem ´Gewohnheitsrecht´ geparkt, also so, wie es vor dem Umbau der Straße erlaubt war und das funktioniere ohne, dass Sichtachsen versperrt werden würden.
- Das nicht genau klar sei, was in der 20er-Zone oder auch Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich genannt, welche Verkehrsregeln gelten, wird vorgeschlagen diesen Bereich als Verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen oder aber mehr Aufklärung und Information bieten.

Die Gruppe geht weiter in Richtung Elli-Markt und legt einen weiteren Stopp ein bevor sie die Ferdinandstraße queren. Auch an dieser Stelle werden einige Diskussionspunkte angeregt:

- Den Teilnehmenden fällt auf, dass der Gehweg und das taktile Wegeleitsystem vor der Ferdinandstraße abrupt enden. Das taktile Leitsystem kann sehingeschränkte Personen entsprechend nicht mehr weiterleiten, sondern sie werden über die Parkfläche zur Fahrbahn herangeführt. Die Sichtachsen des vermeintlichen Querungswegs werden zudem häufig von parkenden Fahrzeugen, besonders auch LKW, auf der Straße versperrt. Dadurch sei die Straße an dieser Stelle schwer zu queren. Zusätzlich fehle es an abgesenkten Bordsteinen auf beiden Seiten, was ein barrierefreies Queren zusätzlich erschweren.
Es wird angemerkt, dass die Menschen die Fahrbahn häufig an verschiedenen Stellen diagonal in Richtung Vom-Stein-Straße queren würden.
- Es wird angeregt, den Gehweg weiter bis zum Fahrbahnrand zu führen und das taktile Leisystem entsprechend weiterzuführen. Die Bordsteine sollten zudem abgesenkt werden. Frau Wohland schlägt weiterhin vor, den Gehweg vorzuziehen, sodass eine Gehwegnase entsteht, die auf die Fahrbahn führt und entsprechend die Sichtachsen verbessere. Dazu wird angemerkt, dass es als Parkbucht verstanden werden könne und sich dadurch die Sichtachsen zusätzlich verschlechtern könnten. Daher müsse die Freihaltung des Bereichs sichergestellt werden. Das kann durch Halteverbote oder Sperrflächen auf der Fahrbahn passieren.

Station 4 | Elli-Markt

Die nächste Station liegt nur unweit von der Ferdinand Straße entfernt auf der Vom-Stein-Straße. Der Parkplatz des Elli-Markts, ein zentraler und gut besuchter Nahversorger in Hövelhof, wird durch die Vom-Stein-Straße vom Supermarkt abgetrennt. Der Austausch mit den Teilnehmenden bringt folgende Punkte hervor:

- Der Fußweg wird vor den Parkbuchten auf der östlichen Seite der Straße geführt. Durch die hohe Frequenz der ein- und ausparkenden Fahrzeuge entstehen in diesem Bereich häufig Konflikte zwischen den zu Fuß Gehenden und Fahrzeugführenden. Die Sicht sei eingeschränkt und die gegenüberliegenden Parkplätze führen zu zusätzlichem Konfliktpotenzial bei gleichzeitigem Ausparken. Hier kommt die Frage auf, warum die Stellplätze nicht in den großen Parkplatz integriert werden, es also eine abgetrennte Fläche zum Fußweg gibt. Das würde sowohl den Konflikt mit den zu Fuß Gehenden, als auch mit dem Kfz-Verkehr entschärfen.
- Zusätzlich wird angeregt, den Parkplatz nur von einer Seite zugänglich zu machen, also eine Einbahnstraßenregelung für den Parkplatz einzuführen. Das würde die Ein- und Ausfahrt deutlicher Regeln und den Verkehr in eine Richtung lenken.
- Ebenso wird der Vorschlag einer Einbahnstraßenregelung für die Vom-Stein-Straße von Frau Wohland gemacht. Dadurch würde der Kfz-Verkehr nur aus einer Richtung kommen, was die Situation entschärfen könnte. Von den Teilnehmenden wird angemerkt, dass aufgrund der Kreuzungssituation an der Paderborner Straße nur in Richtung Norden eine Einbahnstraßenregelung möglich wäre.
- Für ein sicheres Queren wird sich zudem ein Zebrastreifen als sichere Quermöglichkeit von zum Eingang Elli-Markt gewünscht.
- Weiterhin bemängeln die Teilnehmenden, dass die Borde teilweise nicht oder nicht ausreichend abgesenkt sind.

Abbildung 4: Die Gruppe diskutiert über die Situation am Elli-Markt



Quelle: Planersocietät

Station 5 | Knoten Wassermannsweg / Paderborner Straße

Vom Elli-Markt aus geht die Gruppe über den Bürgersteig in Richtung Paderborner Straße. Bereits auf dem Weg fallen den Teilnehmenden weitere Mängelpunkte auf:

- Es fällt auf, dass der Gehweg in einem schlechtem Zustand ist: er hat Erhebungen, Löcher und zudem ist keine eindeutige Gehwegführung vorhanden. Weiterhin stellt sich die Frage nach der Zuständigkeit der Gehwege, also welche Flächen privat und welche öffentlich sind. Teilweise ist durch das Parken nur eine geringe Restfläche für den Fußverkehr vorhanden.
- Die Fahrstreifen der Einmündung Wassermannsweg sind durch Klebeborde getrennt, um den Verkehr von den Ausfahrten in eine Richtung zu lenken. Es wird berichtet, dass dies in der Vergangenheit teilweise missachtet wurde und über die Barriere gefahren wurde. Dies liege daran, dass die Borde zu niedrig und zu leicht überfahrbar seien. Daher wird der Vorschlag gemacht, die Borde durch ein härteres Material auszutauschen und die bereits fehlenden Elemente zu ergänzen.
- Der Gehweg auf der Paderborner Straße wird mit Radfahrenden geteilt und verbotenerweise von Radfahrenden in beiden Richtungen genutzt. Dadurch komme es zu weiteren Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr und auch dem Kfz-Verkehr, besonders im Kreuzungsbereich. Zudem sei der gemeinsame Geh- und Radweg auf der Paderborner Straße ohnehin zu schmal.
- Die Teilnehmenden berichten, dass die Verbindung über die Paderborner Straße zum großen Teil vom Radverkehr genutzt werde. Zu Fuß Gehende würden vorzugsweise Alternativwege, zum Beispiel über die Zieglerstraße und der Geschwister-Scholl-Straße/ Ansgarstraße wählen, da dort eine geringere Lärmbelastung herrsche.

Station 6 | Paderborner Straße

Der Paderborner Straße wird ca. 450 m gefolgt. Auf dem Lidl-Parkplatz wird noch einmal ein Zwischenstopp eingelegt, um sich über die Situation auszutauschen. Folgende Eindrücke werden von den Teilnehmenden berichtet:

- Die Paderborner Straße wird sehr ungerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad genutzt, da die Straße sehr laut sei und die Autos hohe Geschwindigkeiten erreichen. Wenn man zum Nahversorger Lidl oder zu den ansässigen ärztlichen Einrichtungen wolle, sei dies für viele Personen der kürzeste Weg.
- Die Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz weist eine große Fläche auf und liegt in einer Senke, so dass der kreuzende Geh-/ Radweg nicht gut erkenntlich ist. Es wird vorgeschlagen den Bereich mit Farbe und/oder Piktogrammen deutlicher hervorzuheben.
- Frau Wohland erläutert, dass ein Gehweg und auch ein gemeinsamer Geh- und Radweg mindestens eine Breite von 2,50 Metern aufweisen sollte. Zum Ausbau des Gehweges könne der vorhandene Grünstreifen genutzt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im weiteren Verlauf ein Graben vorhanden sei.
- Es wird angemerkt, dass man von dem Parkplatz aus in Richtung Süden mit dem Fahrrad in Gegenrichtung fahre, da keine Querungsanlage vorhanden sei. Dies hat ebenfalls zur Folge, dass man den Kreisverkehr am Mergelweg in falscher Richtung befahre, besonders auch weil der gemeinsame Geh- und Radweg im weiteren Verlauf der Paderborner Straße in Gegenrichtung befahren werden darf bzw. muss.

Abbildung 5: Im Kreuzungsbereich Paderborner Straße/ Wassermannsweg hält man sich ungerne auf



Quelle: Planersocietät

Station 7 | Mergelweg / Zieglerstraße

Von der Paderborner Straße aus führt die Begehung weiter in Richtung Gewerbegebiet über den Mergelweg in die Zieglerstraße. Hier werden folgende Anmerkungen festgehalten:

- Am Kreisverkehr auf der Mergelstraße fällt den Teilnehmenden auf, dass der Fußweg auf beiden Seiten der Straße nicht baulich separiert von der Fahrbahn ist. Außerdem ist er auf der einen Seite rot gestaltet, sodass dieser als Fahrradweg wahrgenommen werde. Der Weg ist für Radfahrende in entgegengesetzter Richtung freigegeben, aber nicht benutzungspflichtig. Die Teilnehmenden wünschen sich eine eindeutige Führung, besonders auch im Bereich der Bushaltestellen.
- Es wird berichtet, dass auf dem Mergelweg bevorzugt der Gehweg auf der Seite des Ärztehauses genutzt werde, da die andere Seite zum Parken genutzt werde.
- Die Teilnehmenden merken an, dass die vorhandenen Parkplätze für das Ärztehaus und Fitnessstudio am Mergelweg nicht ausreichen würden und daher häufig auf der Fahrbahn oder den Gehwegen geparkt werde. Teilweise kann dies zu Konflikten beim Queren führen, da Sichtachsen versperrt werden würden.
- Seitens der Gemeinde wird angemerkt, dass eine neue Markierung sowie Piktogramme den Gehweg deutlich kennzeichnen könne.
- Auf der Zieglerstraße wird von den Teilnehmenden auf die Mülltonnen auf den Gehweg hingewiesen. In diesem Bereich kann man auf die Parkfläche ausweichen, aber häufig bleiben so geringe Restflächen, dass Rollstuhlfahrende oder Personen mit einem Kinderwagen auf die Straße ausweichen müssen, um der Strecke zu folgen.
Um ein besseres gegenseitiges Verständnis zu schaffen, wird vorgeschlagen mittels Gemeindebrief, Wurfsendungen o.Ä. über den Umgang mit den Mülltonnen aufzuklären, damit Gehwege ausreichend freigehalten werden und die Gehwegflächen gesichert werden.

Station 8 | Spielplatz

Am Ende der Zieglerstraße befindet sich ein Spielplatz, der von den Kindern der nördlichen Wohngebiete besucht wird. Folgende Diskussionspunkte wurden festgehalten:

- Der Gehweg endet am Wendehammer der Zieglerstraße abrupt durch eine Steingruppe. Diese sollen vom unerlaubten Parken abhalten, schränken den Gehweg aber soweit ein, dass auch hier auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss.
es wird der Vorschlag gemacht, die Steine zu entfernen und den Gehweg bis zum Eingang des Spielplatzes weiterzuführen. Man könne dort ebenfalls Poller aufstellen, um den Bereich abzusichern, besonders weil hier Kinder spielen würden.
- Seitens der Gemeinde wird geäußert, dass die Einfahrt in die Zieglerstraße vom Wendehammer abgehend überplant werden soll. Hier wurden bereits Mängel in Bezug auf die Radverkehrsführung festgestellt. Der Radverkehr soll zukünftig direkt auf die Fahrbahn geführt werden und der Gehweg ausgebaut werden.
- An der Einmündung Flachsrode fällt den Teilnehmenden auf, dass zwei Poller sehr nah beieinanderstehen würden, sodass die Durchfahrt mittels Rollstuhl oder Zwillingsskinderwagen erschwert werden würde. Um die Durchfahrt des Kfz-Verkehrs zu verhindern, reiche auch ein Poller aus

und würde den Durchgang insgesamt barrierefreier gestalten. weil sie nicht barrierefrei ist. Zudem wird angemerkt, dass die Oberfläche des Weges in einem schlechtem Zustand sei, da durch Asphaltflicken Kanten und Löcher entstanden sein.

Abbildung 6: Eng stehende Poller in der Einmündung Flachsrode erschweren den barrierefreien Durchgang



Quelle: Planersocietät

Station 9 | Bahnübergang Wassermannsweg

Die Begehung führt die Gruppe weiter über Flachsrode und den Wassermannsweg zum Bahnübergang für den Fuß- und Radverkehr, der für den Kfz-Verkehr nicht durchlässig ist. Die Verbindung wird als Schulweg beschrieben und wird entsprechend von vielen Schülerinnen und Schülern genutzt. Weitere Anmerkungen von den Teilnehmenden sind folgende:

- Auf dem Wassermannsweg nach queren des Bahnübergangs ist den Teilnehmenden unklar, ob es sich um einen Verkehrsberuhigten Bereich oder eine 30er-Zone handle. Es sind keine Gehwege vorhanden, sodass man auf der Fahrbahn laufen müsse. Da es sich aber um eine reine Wohnstraße ohne Durchgangsverkehr handle wird das als verträglich beschrieben.
- Des Weiteren wird angesprochen, dass sich das Öffnen der Schranken je nach Abfahrt des Zuges vom Bahnhof Hövelhof teilweise verzögere sodass eine lange Wartezeit entstehe. Es wird ange-regt mit der DB Netz in Kommunikation zu treten und nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.
- Der Spiegel unmittelbar hinter dem Bahnübergang an der Einmündung zur Von-Kleist-Straße suggeriere eine Sicherheit, die hier aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse nicht gegeben sei.

Abbildung 7: Die Gruppe überquert gemeinsam den Bahnübergang am Wassermannsweg



Quelle: Planersocietät

Station 10 | Knotenpunkt Staumühler Straße / Wassermannsweg

Der Wassermannsweg mündet in die Staumühler Straße, die eine wichtige Verkehrsachse darstellt. Im Querungsbereich werden weitere Anregungen gesammelt:

- Die bepflanzte Verkehrsinsel am Ende des Wassermannswegs wird als überflüssig beschrieben. Zum einen wird an dieser Stelle nicht deutlich, wie sich die Verkehrsteilnehmenden verhalten müssen. Teilweise wird daher links an der Insel vorbeigefahren, um links auf die Staumühler Straße abzubiegen. Zusätzlich versperre der hohe Pflanzenbewuchs die Sichtachsen. Die Teilnehmenden wünschen sich den Rückbau der Insel oder mindestens eine klare Führung des Verkehrs und Rückschnitt der Pflanzen, sodass die Sichtbeziehungen ausreichend sind.
- Aufgrund des fehlenden Gehweges auf dem Wassermannsweg wissen die zu Fuß Gehenden nicht, wo sie die Straße queren sollen. Sie wünschen sich eine eindeutige Quersituation und eventuell auch einen Aufstellbereich in den Kurven, sodass sie geschützt an der Fahrbahn warten können.
- Weiterhin wird berichtet, dass die Staumühler Straße in Richtung Bentlake nicht ausreichend beleuchtet sei: zum einen sind die vorhandenen Laternen sehr hoch ausgerichtet, sodass das Licht nicht durch die Baumkronen bis zum Gehweg ankommt. Zum anderen fehlen auch Laternen, um den kompletten Weg auszuleuchten.

Station 11 | Bahnübergang Allee

Der Weg führt weiter am Schulzentrum vorbei in Richtung Bahnhof und führt zur letzten Station der Begehung, dem Bahnübergang an der Allee. Folgendes wird von den Teilnehmenden geäußert:

- Auf dem Weg in Richtung Bahnübergang fällt die Kurve auf der Staumühler Straße ins Auge einiger Teilnehmender. Der Kurvenbereich wird als eng und schlecht einsehbar wahrgenommen, sowohl im Seitenraum, als auch auf der Fahrbahn. Radfahrende würden in diesem Bereich häufig auf dem Gehweg fahren, da sie sich auf der Fahrbahn nicht sicher fühlen. Das führe häufig zu Konflikten.
- Es wird vorgeschlagen, mit Piktogrammen zu arbeiten oder den Fußweg baulich von der Fahrbahn zu trennen.
- Der Bereich rund um den Bahnübergang wird als großer Konfliktbereich angesehen. Durch die vielen Einmündungen der Seitenstraßen, herrscht ein hohes Verkehrsaufkommen aus mehreren Richtungen. Für den Fußverkehr ist wenig Platz vorhanden. Besonders zu Stoßzeiten queren viele Schülerinnen und Schüler die Allee in der Verbindung zwischen Bahnhof und den Schulen. Der durch abgesenkte Bordsteine gekennzeichnete Querungsbereich vor der Staumühler Straße werde häufig nicht genutzt, sondern flächig über die Allee gequert, wo es am besten passt.
- Frau Wohland schlägt eine Brücke für zu Fuß Gehende und Radfahrende vor, um den gesamten Kreuzungsbereich zu entschärfen und die einzelnen Verkehrsteilnehmenden voneinander zu trennen. Es wird berichtet, dass bereits über eine Brücke oder einen Tunnel als Lösung für den Bahnübergang diskutiert wurde, aber es kein Ergebnis gab.
- Weiterhin wird vorgeschlagen, die Zu Fuß Gehenden vor dem Bahnübergang zu kanalisieren. Aktuell liegen die Ausgänge von Haupt- und Realschule zu zwei verschiedenen Seiten, sodass die Schüler*innen von zwei Seiten auf den Überweg zulaufen.
- Auch wird der Vorschlag gemacht, eine Ampel für zu Fuß Gehende in die Kreuzung zu integrieren. Die Schaltung könnte in Kombination mit der Schranke geschaltet werden. Ein Austausch über die Möglichkeit müsse ebenfalls mit der DB Netz diskutiert werden.
- Einer der Teilnehmenden weist darauf hin, dass aktuell auch ein Partizipationsprojekt für die Gestaltung des Schulhofs / Schulgeländes an den Schulen laufe. Eventuell könne man da auch die Querungssituation zum Bahnhof integrieren. Eine eigene entwickelte Lösung seitens der Schülerinnen und Schüler würde im besten Falle besser akzeptiert und angenommen werden.
- Das Pflaster der Einmündung zur Bahnhofstraße weist Schäden auf und stellt besonders bei Regen oder Frost eine weitere Gefahr dar. Bei Nässe und Frost werden die Steine rutschig.
- Der Weg von dem Bahnübergang zum Bahnhof über die Bahnhofstraße wird von den Teilnehmenden als zu dunkel empfunden: Unebenheiten im Boden seien ein zusätzliches Problem und besonders bei Dunkelheit nicht zu erkennen.

Verabschiedung & Ausblick

Frau Wohland und Herr Pucker danken den Anwesenden für ihre Teilnahme und Wortbeiträge. Sie weisen auf die Abschlussveranstaltung des Fußverkehrschecks am 18.10.2022 um 17 Uhr in der Aula der Krollbachschule. Alle Anwesenden sind herzlich dazu eingeladen.

Dortmund, 6. September 2022

gez. Anna Lotta Philippi, Lara Wohland