



Endbericht

# Fußverkehrs-Checks NRW 2024

## Stadt Wuppertal

Foto: Wolf Sonderrmann



---

## Impressum

### Auftraggeber

#### Zukunftsnetz Mobilität NRW

Geschäftsstelle

Deutzer Allee 4

50679 Köln

[www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de)

Ansprechpartner Koordinierungsstelle

Rhein.Ruhr:

Ulrich Hornig

Telefon: 0209/1584171

E-Mail: [hornig@vvr.de](mailto:hornig@vvr.de)

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

### Auftragnehmer

#### Planersocietät

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

#### Bearbeitung

Moritz Müller (M. Sc.)

Foto- und Bildrechte, wenn nicht anders  
angegeben: ©Planersocietät

# Inhaltsverzeichnis

	Abkürzungsverzeichnis	4
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Analyse</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Handlungsfelder</b>	<b>10</b>
	3.1 Barrierefreiheit (A)	11
	3.1.1 Längsverkehr	12
	3.1.2 Querverkehr	15
	3.1.3 Stadtmobiliar	17
	3.1.4 Maßnahmenvorschläge Barrierefreiheit	19
	3.2 Querungen (B)	26
	3.2.1 Lichtsignalanlagen	28
	3.2.2 Mittelinseln	28
	3.2.3 Vorgezogener Seitenraum (Gehwegnase)	29
	3.2.4 Maßnahmenvorschläge Querungen	30
	3.3 Aufenthalt (C)	34
	3.3.1 Sitzelemente	34
	3.3.2 Beleuchtung	35
	3.3.3 Stadtmobiliar	35
	3.3.4 Maßnahmenvorschläge Aufenthalt	37
	3.4 Weitere Maßnahmen (D)	40
<b>4</b>	<b>Verstetigung</b>	<b>42</b>
	4.1 Umsetzungshorizont	42
	4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung	45
	4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW	46
<b>5</b>	<b>Ausblick</b>	<b>48</b>
<b>6</b>	<b>Dokumentation</b>	<b>50</b>
	6.1 Auftakt-Workshop	50
	6.2 1. Begehung am Ölberg	56
	6.3 2. Begehung in Vohwinkel	66
	6.4 Abschluss-Workshop	78
<b>7</b>	<b>Quellenverzeichnis und weitere Lektüre</b>	<b>86</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Urkundenübergabe an die Stadt Wuppertal .....	1
Abbildung 2 Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2024 .....	2
Abbildung 3: Modal Split der Stadt Wuppertal .....	5
Abbildung 4: Modal Split des Verkehrsaufkommens in Wuppertal nach Entfernungsklassen .....	5
Abbildung 5: Barrierefreiheit .....	11
Abbildung 6: Modellkasten Gehwegbreiten .....	13
Abbildung 8: Ausbaustandards der Stadt Wuppertal für barrierefreie Querungshilfe - ungesichert.....	16
Abbildung 9: Ausbaustandards der Stadt Wuppertal für barrierefreie Querungshilfe - gesichert .....	16
Abbildung 10: Unterschiedliche Überquerungsanlagen.....	27
Abbildung 11: Beispiele einer Mehrgenerationen-Bank (links) und seniorenfreundlichen Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum (rechts).....	34
Abbildung 12: Fußverkehrsförderung .....	48
Abbildung 13: Eingangsbefragung Auftakt-Workshop.....	50
Abbildung 14: Begrüßung des Auftakt-Workshop .....	51
Abbildung 15: Herr Wagner in Diskussion mit Teilnehmenden .....	52
Abbildung 16: Ergebnisse der Diskussion der beiden Routen .....	55
Abbildung 17: Routenverlauf der 1. Begehung in Ölberg, Wuppertal (ca. 2,5 km).....	56
Abbildung 18: links nicht barrierefreie Umlaufsperrung und rechts fehlende Kennzeichnung der Stufen .....	58
Abbildung 19: Glascontainer im Kreuzungsbereich Dorotheenstraße und Charlottenstraße.....	59
Abbildung 20 Die Bodenmarkierungen im Kreuzungsbereich Marienstraße und Charlottenstraße.....	60
Abbildung 21 Die Teilnehmenden diskutieren über die Situation mit den Falschparkern .....	61
Abbildung 22 Hindernisse auf dem Gehweg in Form von Mülltonnen, Straßenpoller und parkenden Autos .....	61
Abbildung 23 Die Anwesenden diskutieren über den Glascontainer auf dem Gehweg Im Kreuzungsbereich Reitbahnstraße und Reiterstraße .....	62
Abbildung 24: Der Zugang zu der Bushaltestelle „Höchsten/St. Josef Krankenhaus .....	63
Abbildung 25: Die zugeparkte Einfahrt zum Friedrichsplatz .....	64
Abbildung 26 Routenverlauf der 2. Begehung in Vohwinkel, Wuppertal (ca. 2 km) .....	66
Abbildung 27: Die Teilnehmenden am Vorplatz des Bahnhofs der Schwebobahn .....	68
Abbildung 28 Radweg „Am Stationsgarten und Blindenleitsystem am Bahnhof der Schwebobahn.....	68
Abbildung 29: Die Auffahrt zum akzentra-Parkplatz.....	70
Abbildung 30: Mittelinsel am Bahnhofsvorplatz; die Blindenleitsysteme; das Fahrradhäuschen.....	70
Abbildung 31: Der Tunnel auf der Bahnstraße .....	71
Abbildung 32: Kreuzungsbereich Bahnstraße & Am Stationsgarten .....	72
Abbildung 33: Kreuzungsbereich Lienhardstraße & Kaiserstraße .....	73
Abbildung 34: Der Kreuzungsbereich Stackenbergerstraße & Blücherstraße .....	74
Abbildung 35: Bodenbelag auf der Gneisenaustraße und Positivbeispiel zur Reduzierung von Querungsdistanzen.....	75
Abbildung 36: Die Lichtsignalanlage auf der Gräfrather Straße.....	76
Abbildung 37: Präsentation des Abschluss-Workshop im Rathaus Elberfeld.....	78
Abbildung 38: Eingangsbefragung .....	79
Abbildung 39: Zusammenarbeit und Austausch während der Arbeitsphasen.....	80

## Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
DIN	Deutsches Institut für Normung
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
FGÜ	Fußgängerüberweg
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FVC	Fußverkehrs-Check
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NWSTGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen e.V.
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
StVO	Straßenverkehrsordnung
UBA	Umweltbundesamt
UDV	Unfallforschung der Versicherer
VZ	Verkehrszeichen
ZNM NRW	Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen

# 1 Einleitung

Zu Fuß Gehen ist die ursprünglichste Form der Fortbewegung. Sie ist einfach, umwelt- und sozialverträglich und gesundheitsfördernd. Eine fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßen und Plätzen bietet eine Chance die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Sicherheit für alle Menschen vor Ort zu erhöhen. Dementgegen wurde der Fußverkehr lange Zeit in der Planung aber auch politisch wenig berücksichtigt, vor allem der motorisierte Individualverkehr (MIV) wurde priorisiert, dem Fußverkehr wurden nur Restflächen zugestanden.

Mit den Fußverkehrs-Checks wollen das Land Nordrhein-Westfalen und das Zukunftsnetz Mobilität NRW die systematische Fußverkehrsförderung in den Kommunen weiter vorantreiben und vor Ort die Situation für zu Fuß Gehende zu verbessern. So soll insgesamt ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätswende geleistet werden.

Auch im sechsten Jahr der Fußverkehrs-Checks NRW ist das Interesse der Kommunen weiter gestiegen. So konnte sich die Stadt Wuppertal aus 38 Bewerbenden als eine von zwölf geförderten Kommunen durchsetzen.

Abbildung 1: Urkundenübergabe an die Stadt Wuppertal



Quelle: ©Zukunftsnetz Mobilität NRW/Smilla Dankert

Mit dem Gewinn des Wettbewerbs konnte sich die Stadt Wuppertal einen partizipativen Prozess sichern, der sich aus fünf Bausteinen zusammensetzt (vgl. Abbildung 2). Ziel des Fußverkehrs-Checks ist es eine Sensibilisierung für die Themen des Fußverkehrs bei Verwaltung, Politik sowie Bürgerinnen und Bürger zu erreichen. Zudem können konkret Mängel und entsprechende Maßnahmen auf zwei vorab ausgewählten Routen vor Ort aufgezeigt werden.

Im Austausch zwischen dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, dem betreuenden Planungsbüro Planersocietät und der Verwaltung der Stadt Wuppertal wurde der Ölberg und das erweiterte Umfeld der Kaiserstraße in Vohwinkel als räumliche Schwerpunkte festgesetzt. Da hier in den kommenden Jahren einige städtebauliche und verkehrliche Neuerungen anstehen, bzw. aktuell in der Planung sind. So wird bspw. die Bundesgartenschau 2031 in Teilen Vohwinkels stattfinden. Zur Stärkung der Fußwegeanbindungen kann bereits jetzt der Fußverkehrs-Check wichtige Punkte aufzeigen.

Am Ölberg hingegen sind die Nutzungskonflikte enger Straßenräume aktuelles Thema: Auf den engen Straßen des Gründerzeitviertels müssen fahrende und parkende Autos Platz finden – aktuell häufig zu Lasten des Fußverkehrs. Ein Parkraumkonzept, welches die kommenden Monate erarbeitet wird, soll diese Problematik aufgreifen. Der Fußverkehrs-Check soll dort einfließen und die Anforderungen aus Sicht der Zufußgehenden klar aufzeigen.

Abbildung 2 Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2024



Der Auftakt-Workshop fand am 04. August 2024 statt; hier wurde eine Einführung in das Thema Fußverkehr und Fußverkehrsförderung gegeben und gemeinsam mit den Teilnehmenden Routenverläufe der Begehungen sowie erste Problemstellen diskutiert. Die Begehungen fanden am 04. und 11. September 2024 unter Beteiligung der Öffentlichkeit statt. Auf Grundlage der Begehungen wurden Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge zur Stärkung des Fußverkehrs in Wuppertal entlang der Routen entwickelt.

Die vorläufigen Ergebnisse wurden in einem öffentlichen Abschluss-Workshop am 04. Dezember 2024 vorgestellt und gemeinsam mit den dort Teilnehmenden, aus Interessierten aus der Bevölkerung, Politik und Verwaltung, diskutiert.

## 2 Analyse

Die Stadt Wuppertal zählt rund 360.000 Einwohnende und ist in zehn Stadtbezirke und 69 Quartiere unterteilt. Wuppertal liegt südlich des Ruhrgebiets im Regierungsbezirk Düsseldorf und gehört zum Bergischen Land. Zusammen mit den kreisfreien Nachbarstädten Remscheid und Solingen bildet Wuppertal das sogenannte „Bergische Städtedreieck“. Angrenzend befinden sich der Kreis Mettmann, der Ennepe-Ruhr-Kreis und der Oberbergische Kreis. Wuppertal wird als Oberzentrum eingestuft und übernimmt somit eine bedeutende Funktion für die Region. Die Topografie der Stadt ist durch ihre unterschiedlichen Höhenlagen geprägt, und weist dadurch auch zahlreiche Treppen und steile Straßen im Stadtgebiet auf. Die Wupper, die mit einer Länge von 33,9 km durch das gesamte Stadtgebiet verläuft, bildet eine natürliche Barriere.

Wuppertal zeichnet sich darüber hinaus durch eine polyzentrale Struktur aus. Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept Wuppertal von 2020 werden 13 zentrale Versorgungsbereiche aufgeführt. Die beiden Hauptzentren sind die innenstadtnahen und dicht besiedelten Stadtteile Elberfeld und Barmen. Daneben gibt es vier Nebenzentren zu denen unter anderem auch Vohwinkel zählt.

Der Fußverkehr besitzt in Wuppertal eine hohe Bedeutung, nahezu jeder vierte Weg wurde 2020 zu Fuß zurückgelegt<sup>1</sup>. Darüber hinaus ist der Fußverkehr in den meisten Wegeketten enthalten, z. B. auf dem Weg zur Haltestelle oder zum Parkplatz. Der Fußverkehr tritt wenig linear gebündelt, sondern vielmehr in der Umgebung von wichtigen Quellen und Zielen auf (z. B. Schulen, Haltestellen und Einzelhandelsstandorten).

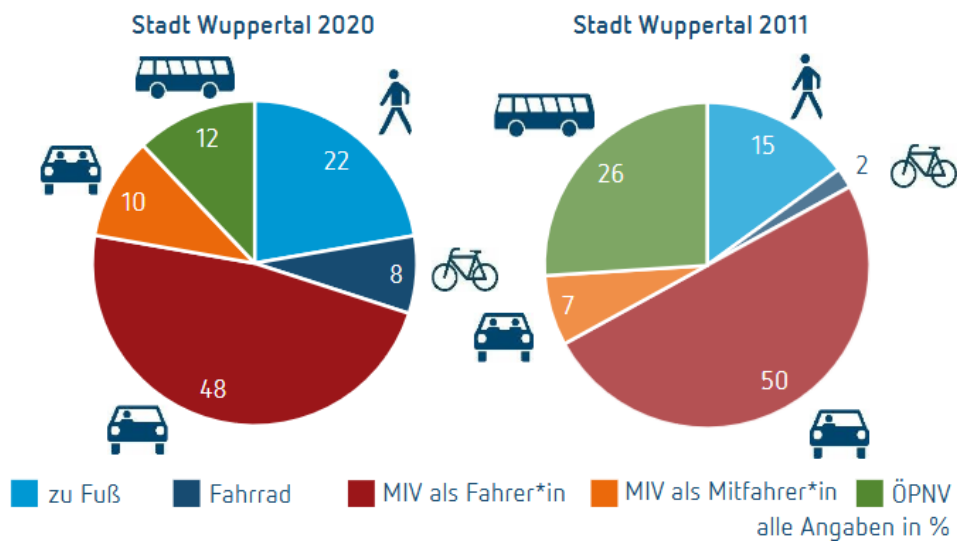
Die Betrachtung des Modal Splits<sup>2</sup> von 2020 veranschaulicht, dass 22 % der Wege in Wuppertal zu Fuß zurückgelegt werden und dieser Anteil gegenüber der Haushaltsbefragung von 2011 sogar zugenommen hat (vgl. Abbildung 3).

---

<sup>1</sup> [https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobil\\_sein/mobilitaetsbefragung.php.media/383782/Mobilitaetsuntersuchung\\_Wuppertal\\_2020\\_Kurzfassung.pdf](https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobil_sein/mobilitaetsbefragung.php.media/383782/Mobilitaetsuntersuchung_Wuppertal_2020_Kurzfassung.pdf)

<sup>2</sup> Der Modal Split stellt den Anteil der zurückgelegten Wege nach den Hauptverkehrsmitteln dar.

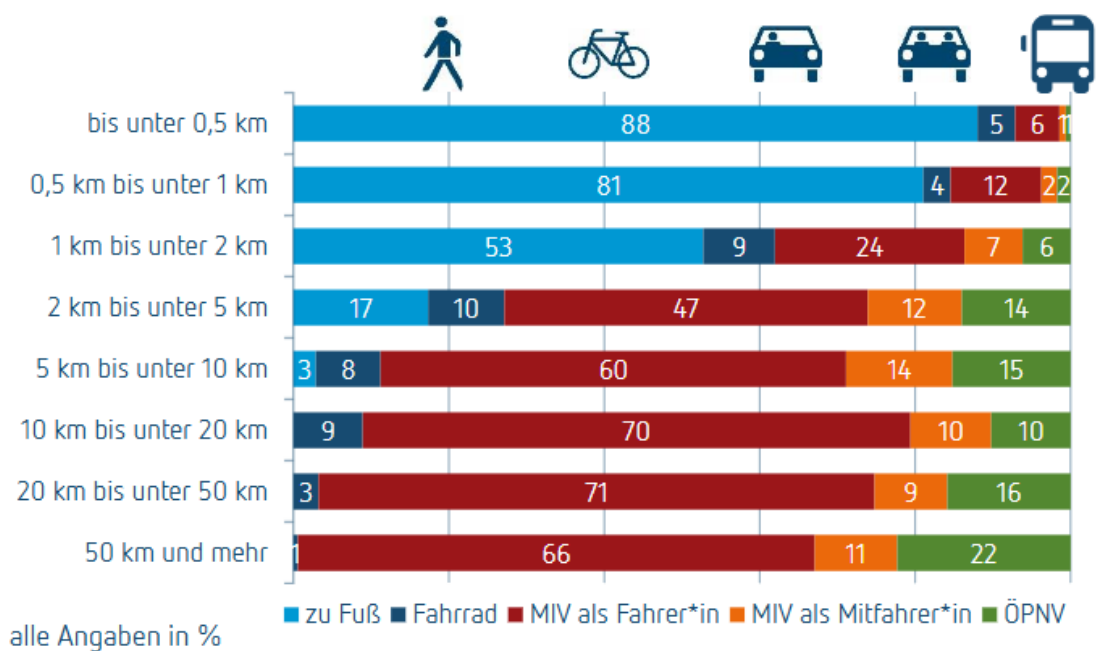
Abbildung 3: Modal Split der Stadt Wuppertal



Ein besonders hoher Fußverkehrsanteil wird auch bei der Betrachtung von Entfernungsklassen deutlich. Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl nach Entfernung zeigt, dass über 80 % aller Wege bei einer Distanz von 0,5 bis 1 km zu Fuß zurückgelegt werden.

Erst ab Entfernung von 2 - 5 km ist der Fußverkehr nicht mehr die dominierende Verkehrsmittelwahl und es werden deutlich mehr Wege mit dem Auto zurückgelegt. In Wuppertal sind mit 54 % mehr als die Hälfte aller Wege kürzer als 5 km (vgl. Mobilitätsuntersuchung Wuppertal2020).

Abbildung 4: Modal Split des Verkehrsaufkommens in Wuppertal nach Entfernungsklassen



Anhand der Verkehrsmittelwahl lässt sich das Potenzial eines Modal Shifts, also einer Verlagerung vom Auto- auf den Fußverkehr, vor allem bei den Distanzen zwischen 1 und 2 km bzw. 2 bis 5 km erkennen.

### Mobilitätskonzept

Auch das gesamtstädtische integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Wuppertal setzt wichtige Rahmenbedingungen für den Fußverkehr. Bspw. bestand in den Beteiligungsformaten, ein großer Wunsch nach einer Veränderung der Infrastrukturen zugunsten des Fußverkehrs. Eine weitere Steigerung des Fußverkehrsanteils sowie die Sicherung der Zufußgehenden stellt einen wichtigen Handlungsansatz im Zielkonzept des Mobilitätskonzeptes dar.

Entsprechend der hohen Bedeutung des Fußverkehrs für die Stadt Wuppertal und der vielen Handlungserfordernisse hat die Stadt Wuppertal mit der Verabschiedung des Zielkonzeptes<sup>3</sup> als Grundlage für die Verkehrsplanung der nächsten Jahre eine deutlich höhere Priorisierung des Fußverkehrs beschlossen. Neben zahlreichen infrastrukturellen Maßnahmen wird hier auch als bedeutende Maßnahme die Erstellung einer Fußverkehrsstrategie 2035 – der Wuppertaler Weg benannt. Im Zielkonzept für die strategische Ausrichtung der Mobilität in den kommenden Jahren, lassen sich Aussagen zum Fußverkehr finden. Besonders deutlich wird die Zielsetzung zum Fußverkehr in folgenden Zielsetzungen:

- Unter dem Oberziel „*gesund & sicher*“ bekennt sich die Stadt zu einer Förderung der aktiven Mobilität in der Stadt mit dem Ziel, den Fußverkehrsanteil in Wuppertal zu erhöhen.
- Verkehrssicherheit ist die oberste Prämisse der Planung. Zufußgehende als schwächste Verkehrsteilnehmende sind dabei im Besonderen zu schützen.
- Unter dem Oberziel „*lebenswert & komfortabel*“ wird in mehreren Unterzielen der Aus- und Umbau der Verkehrsinfrastrukturen zugunsten der Nahmobilität festgehalten.

---

<sup>3</sup> [https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobil\\_sein/Mobilitaetskonzept.php.media/462271/Zielkonzept\\_Beschluss\\_Dez\\_2022.pdf](https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobil_sein/Mobilitaetskonzept.php.media/462271/Zielkonzept_Beschluss_Dez_2022.pdf)

- Mobilitätsmanagement unter dem Oberziel „*digital & vernetzt*“ soll es verschiedene Nutzergruppen ermöglichen, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen.
- Die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum soll dazu beitragen, gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten zu schaffen, um allen Personengruppen aktive Mobilität zu ermöglichen.

Auch Mithilfe des Fußverkehrs-Checks soll der in der Fußverkehr nun nachhaltig gefördert werden und eine aktive und systematische Fußverkehrsförderung erfolgen sowie eine stärkere Sensibilisierung bei Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und Politik erzielt werden.

### Schwerpunkte für den Fußverkehrs-Check

Im Rahmen des Fußverkehrs-Check werden zwei unterschiedliche räumliche Schwerpunkte gesetzt.

Im **Stadtteil Vohwinkel** liegt der Fokus auf die fußgängerfreundliche Anbindung des Bahnhofs Vohwinkel zur Schwebebahnstation, welche in ca. 500m Entfernung liegt, sowie an die Kaiserstraße (Hauptverkehrsstraße und Teilstück der Bundesstraße B 228) selbst, die in Richtung Nord-Osten verläuft. Hier sind zahlreicher Einzelhandel, Gastronomie und weiteren Dienstleistungseinrichtungen wie Fitnessstudio, Fahrschule, Arztpraxen etc. angesiedelt. In angrenzenden Seitenstraßen liegen zudem vier Schulen (die Grundschule am Nocken, die Realschule Vohwinkel, das Gymnasium Vohwinkel sowie die Förderschule Ulle-Hees), die Kita Ehrenhainstraße sowie ein Jugendzentrum in der Gräfrather Straße. Ein hoher Fußverkehrsanteil aller Generationen ist vorhanden, die Attraktivität und vor allem die Verkehrssicherheit weisen jedoch deutliche Defizite auf. Einschränkungen wie Mülltonnen, abgestellte Fahrräder und Schildermasten schränken die Nutzbarkeit der Gehwege weiter ein. Das halbachtseitige Gehwegparken verschärft die Situation zusätzlich. Die Bahnstraße ist die wesentliche Verbindungsachse zwischen dem Stadtteilzentrum und dem Bahnhof Vohwinkel. Sie ist geprägt durch drei Unterführungen unter dem Gleisbett, welche subjektiv unsicher wirken und als Angsträume wahrgenommen werden. Hier verläuft die Landesstraße L 74 mit beidseitigem Parkstreifen und geringer Fußwegebreite.

Der Bereich Vohwinkel wurde bewusst gewählt, da u.a. dort 2031 die Bundesgartenschau stattfinden wird und das Vohwinkler Zentrum somit nachhaltig gestärkt wird. Gerade der zuvor beschriebene Transitraum zwischen Schwebebahn und Bahnhof soll für die BUGA aber auch langfristig als wichtige Wegeverbindung inklusive der angrenzenden Räume, insbesondere für den Fußverkehr, qualifiziert werden. Wichtig sind auch sichere und leistungsfähige Übergänge im Straßenverlauf. Ebenso befindet sich derzeit ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept Vohwinkel in Aufstellung, mit dem Ziel, diesen Stadtteil zu einem noch lebenswerteren und klimaangepassten Stadtteil zu entwickeln. Der Fußverkehr spielt auch dabei eine bedeutende Rolle.

Der zweite Fokusraum ist das **Gründerzeitquartier Ölberg**. Hier liegt der Fokus auf den Gehwegen im Spannungsfeld mit dem ruhenden Verkehr. Das Quartier ist geprägt durch seine enge Bebauung und bietet Platz für Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Parks und Plätzen sowie Schulen. Für dieses Quartier wird aktuell ein Parkraumkonzept erarbeitet. Ziel dessen wird es sein, neben der Verbesserung der Parksituation für Bewohnende und dem Einzelhandel des Quartiers gegenüber Auswärtigen, vor allem auch die Funktionalität der Gehwege zum Gehen wiederherzustellen. Das zu Fuß Gehen oder Passieren von Menschen mit Gehhilfen, Rollstühlen oder Kinderwagen ist an einigen Stellen auf Grund des Gehwegparkens und der engen Gehwege kaum oder nur erschwert möglich und auf Grund falsch abgestellter Fahrzeuge in Querungsbereichen unsicher. Dadurch, dass der Fußverkehrs-Check vor der Erarbeitung des Parkraumkonzeptes stattfindet, kann vorab die Perspektive der Zufußgehenden in den Fokus gestellt werden.

## Stärken- und Schwächen

Trotz der grundsätzlich guten Voraussetzungen ergeben sich innerhalb der zwei Fokusräume einige Einschränkungen für den Fußverkehr. So erschweren schmale Gehwege, die häufig durch parkende Fahrzeuge oder andere Hindernisse weiter eingeschränkt werden, das Zufußgehen vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen. Darüber hinaus liegen weitere Einschränkungen der Barrierefreiheit vor, wie unebene Gehwegoberflächen, unzureichende Kontraste oder fehlende Gehwegabsenkungen.

Tabelle 1: Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Wuppertal

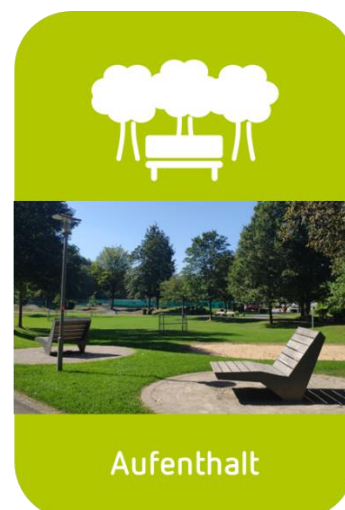
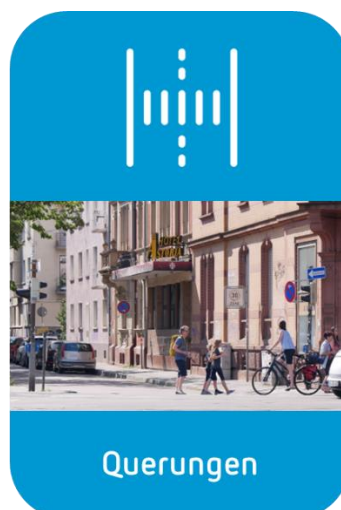
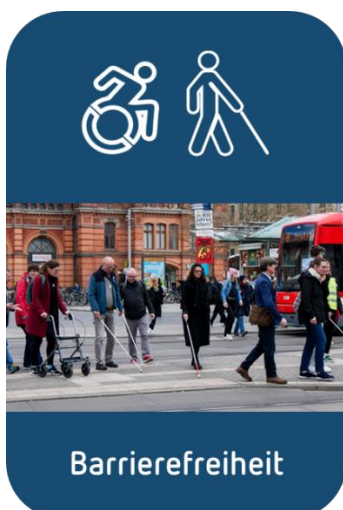
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoher Fußverkehrsanteil im Modal Split</li> <li>• Grün- und Aufenthaltsflächen im Stadtgebiet (z.B. Stationsgarten)</li> <li>• unabhängig geführte Wegeverbindungen, die oft kurze Wege ermöglichen</li> <li>• Punktuell gute Beispiele für Verkehrsberuhigung und freigehaltene Kreuzungsbereiche</li> <li>• Sehr gute Öffentlichkeits-Beteiligung und Beschwerdemanagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schmale Gehwege, die oft zusätzlich verengt werden (z.B. durch ruhenden Verkehr, Mülltonnen oder sonstige Hindernisse)</li> <li>• Defizite in der Barrierefreiheit im Bestand, u.a. an Querungsstellen</li> <li>• Sanierungsbedürftige Gehwegoberflächen</li> <li>• Konflikte zwischen dem Fußverkehr und dem ruhenden Kfz-Verkehr</li> </ul>

### 3 Handlungsfelder

Die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge sind das Ergebnis der vier partizipativen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks NRW 2024 in Wuppertal. Auf Grundlage der Diskussionen und Anregungen während der Workshops und der Begehungen sowie planerischer Rückschlüsse aus den gewonnenen Eindrücken wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge formuliert und in Handlungsfelder unterteilt. Diese Handlungsfelder konnten herausgearbeitet werden: **Barrierefreiheit, Querungen und Aufenthalt**. Weitere Maßnahmen, die sich nicht direkt einem der Themengebiete zuordnen lassen, sind unter weitere Maßnahmen zusammengefasst.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmenvorschläge stellvertretend für das gesamte Stadtgebiet stehen und auch auf gleichartige Situationen in anderen Quartieren übertragbar sind. Zudem überschneiden sich einige Maßnahmenvorschläge in den einzelnen Handlungsfeldern und sind daher ganzheitlich zu betrachten.

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



### 3.1 Barrierefreiheit (A)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung unter anderem zur physischen Umwelt. Für jede zehnte Person ist Barrierefreiheit unentbehrlich (z. B. Menschen mit Rollstuhl), für jede dritte Person notwendig (z. B. Menschen mit Kinderwagen) und für alle Personen ist Barrierefreiheit komfortabel. Für Menschen mit Behinderungen ist eine barrierefreie Mobilität entscheidend, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können (s. Abbildung 5). Insbesondere eine barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen und Überquerungsstellen ist daher erstrebenswert (vgl. dazu auch § 8 (3) PBefG). Diese erleichtert es blinden und seheingeschränkten Personen, kognitiv und körperlich behinderten Personen ebenso wie Rollstuhl und Rollator nutzenden Menschen, mobil zu sein. Von Barrierefreiheit profitieren also alle Menschen. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7).

Abbildung 5: Barrierefreiheit



Darstellung: Planersocietät, Quelle: <https://www.vdk.de>

Eine eingeschränkte barrierefreie Nutzung muss sowohl im Längsverkehr als auch im Querverkehr gegeben sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

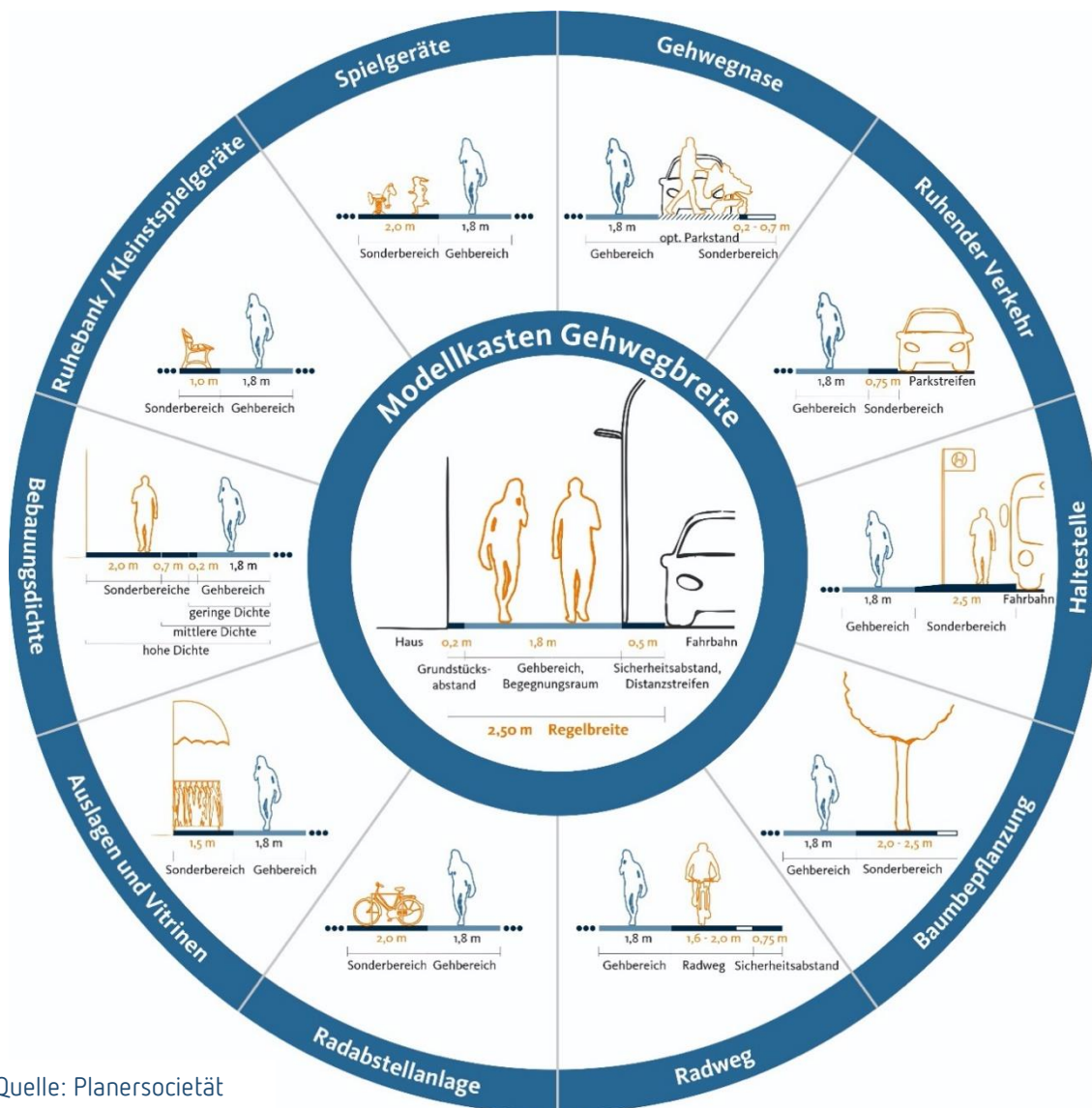
### 3.1.1 Längsverkehr

Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Gehwegbreiten und deren Zustand, sie beeinflussen die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, beispielsweise Pflanzen, E-Scootern, sowie Fahrrädern und zunehmend von Mülltonnen zusätzlich eingeengt. Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von zu Fuß Gehenden, auch mit einem Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator, möglich sein. Dies gilt auch für den Begegnungsfall. Ist eine bauliche Aufweitung von Gehwegen nicht möglich, ist die Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Dies muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich.

Abbildung 6 gibt einen Überblick über die Regelbreiten von Gehwegen nach unterschiedlichen Anforderungen. So sollen sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden, woraus eine Seitenraumbreite von 2,50 m resultiert. Eine nutzbare Mindestbreite als Bewegungsraum zweier sich begegnender zu Fuß Gehender liegt demnach bei mindestens 1,80 m. Eine Mindestbreite insofern, da die verschiedenen Zielgruppen im Fußverkehr einen unterschiedlichen Raumbedarf haben. Gehwege sollten mindestens eine Breite von 1,60 m (1,10 m Platzbedarf Rollstuhl + 0,50 m Sicherheitsabstand) aufweisen, um Personen mit Rollstuhl ausreichend Platz zu bieten sowie das Wenden zu ermöglichen. Eine Seitenraumbreite von 2,70 m ist unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit von Nöten, um zwei Personen mit Rollstuhl das Begegnen zu ermöglichen. Bei einer hohen Fußgängerfrequenz, Bebauungsdichte oder Geschäftsnutzung empfiehlt sich eine Gehgasse von

über 2,50 m. Dieser Raum bezieht sich jedoch rein auf den fließenden Fußverkehr. Für vertikale Elemente wie Laternenmaste, Baumscheiben, Verkaufsauslagen oder Sitzgelegenheiten im Seitenraum sind Zusatzbreiten zu veranschlagen, die auf die Regelbreite zu addieren sind (vgl. FGSV 2002: 16).

Abbildung 6: Modellkasten Gehwegbreiten



Quelle: Planersocietät

In historisch gewachsenen Quartieren, wie bspw. auch dem Ölberg, lässt die Anordnung der Häuser bisher nicht immer zu, dass die Gehwege durchgehend mit einer Breite von 2,50 m errichtet werden, häufig in Abwägung gegen die Fahrbahn. Engstellen sollten maximal eine Länge von 18 m aufweisen. Auf untermaßigen Gehwegen, welche nicht auf das

Regelmaß ausgebaut werden können, sind daher in regelmäßigen Abständen Ausweichstellen zu schaffen.

Bei einer Belastung von weniger als 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz/24 h) kann auf die Anlage separater Gehwege verzichtet werden. Wird auf einen separaten Gehweg verzichtet, sollte die Sicherheit der zu Fuß Gehenden immer prioritär sein. Ein Aufenthaltsrecht für zu Fuß Gehende in der Straßenmitte und die Erlaubnis, überall zu gehen und zu queren, ist nur bei Fußgängerzonen (VZ 242 StVO) oder in verkehrsberuhigten Bereichen (VZ 325 StVO) möglich. Aus Sicht der Fußverkehrsförderung ist in Straßen ohne separaten Gehweg eine geringe Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bspw. durch verkehrsberuhigte Bereiche sicherzustellen (vgl. FGSV 2002: 13). Um eine gute Einsehbarkeit zu schaffen, ist der ruhende Verkehr außerdem zu ordnen und zu verlagern. Auf wichtigen Routen des Fußverkehrs (z. B. Schulweg) ist ggf. durch Markierungsarbeiten die Bedeutung des Fußverkehrs hervorzuheben.

Auch die Qualität der Oberfläche ist entscheidend für sichere Fortbewegung. Besonders für mobilitätseingeschränkte Personen ist es wichtig, ebene Oberflächen mit niedrigem Reibungsverlust ohne Kanten und Löcher zu haben. Einbußen in Komfort und Sicherheit gehen bei geschlagenen Pflastersteinen und wassergebundenen Bodenbelägen auch von Witterungsbedingungen aus.

Neben ausreichenden Breiten und der Oberflächenbeschaffenheit, ist auch die Querneigung ein wichtiger Faktor in der Barrierefreiheit. Neigungen sind häufig topographisch bedingt und auch im Rahmen von städtebaulichen Änderungen nur eingeschränkt beeinflussbar. Dennoch kann durch geeignete Maßnahmen häufig eine Reduzierung des Kraftaufwandes ermöglicht werden oder zumindest die Gelegenheit für Erholungsphasen geboten werden.

### 3.1.2 Querverkehr

Die Barrierefreiheit an Querungsstellen ist entscheidend, um die Bedürfnisse von Menschen mit Geh- und Seheinschränkungen zu erfüllen. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen<sup>4</sup> für die Bedürfnisse von Menschen mit Gehbehinderung sind auch die Anforderungen von Menschen mit Sehbehinderung zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es z. B. Fußgängerüberwege (FGÜ) darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören (vgl. FGSV 2011: 48 ff.).

Während für Personen mit Einschränkung in der Bewegung oder bei der Nutzung eines Rollstuhls/Rollators/Kinderwagens ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind für Menschen mit Seheinschränkungen Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur. Um allen Personengruppen gerecht zu werden, sollte nach Möglichkeit immer eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm Bordhöhe für Personen mit Seheinschränkungen und eine Nullabsenkung für Personen mit Geheinschränkungen; mit taktilen Leitlinien in Form von Richtungsfeld und Sperrfeld; vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) angesetzt werden. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48 ff.).

Doppelquerungen an Querungsanlagen sollten so gestaltet sein, dass sie sich farblich kontrastreich von Gehweg und Fahrbahn abheben. Auch Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen können kontrastierend gestaltet werden, um die Erkennbarkeit zu erhöhen.

---

<sup>4</sup> Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen.

Abbildung 7: Ausbaustandards der Stadt Wuppertal für barrierefreie Querungshilfe - ungesichert

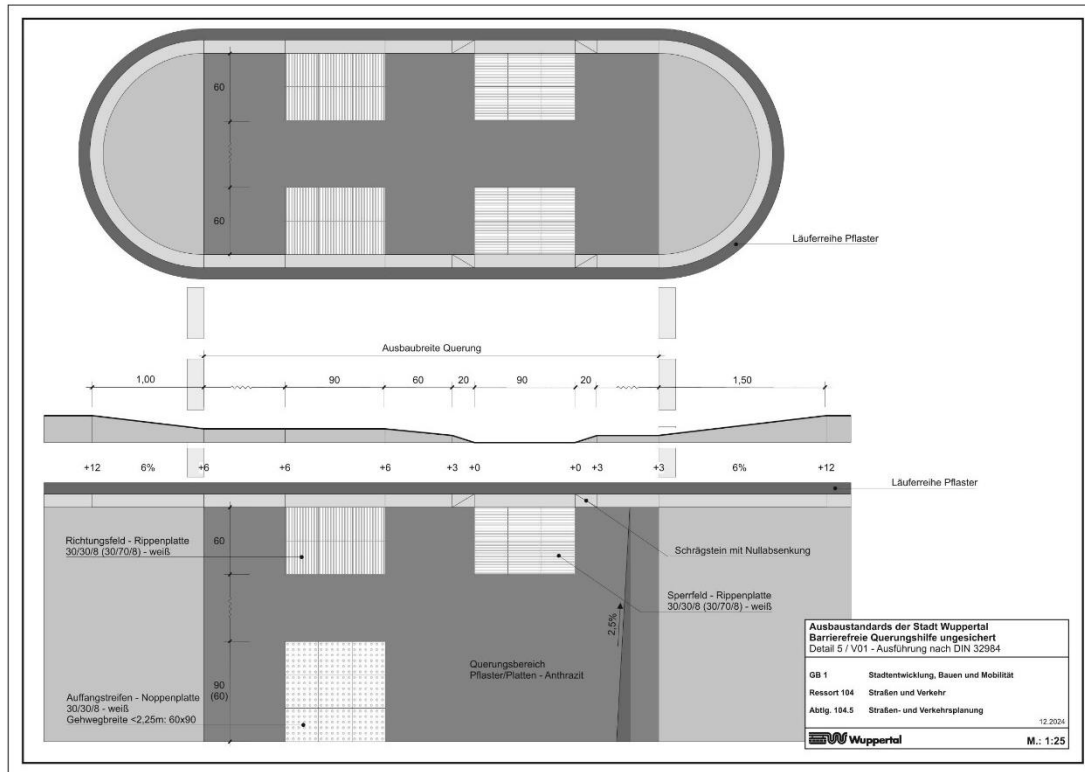
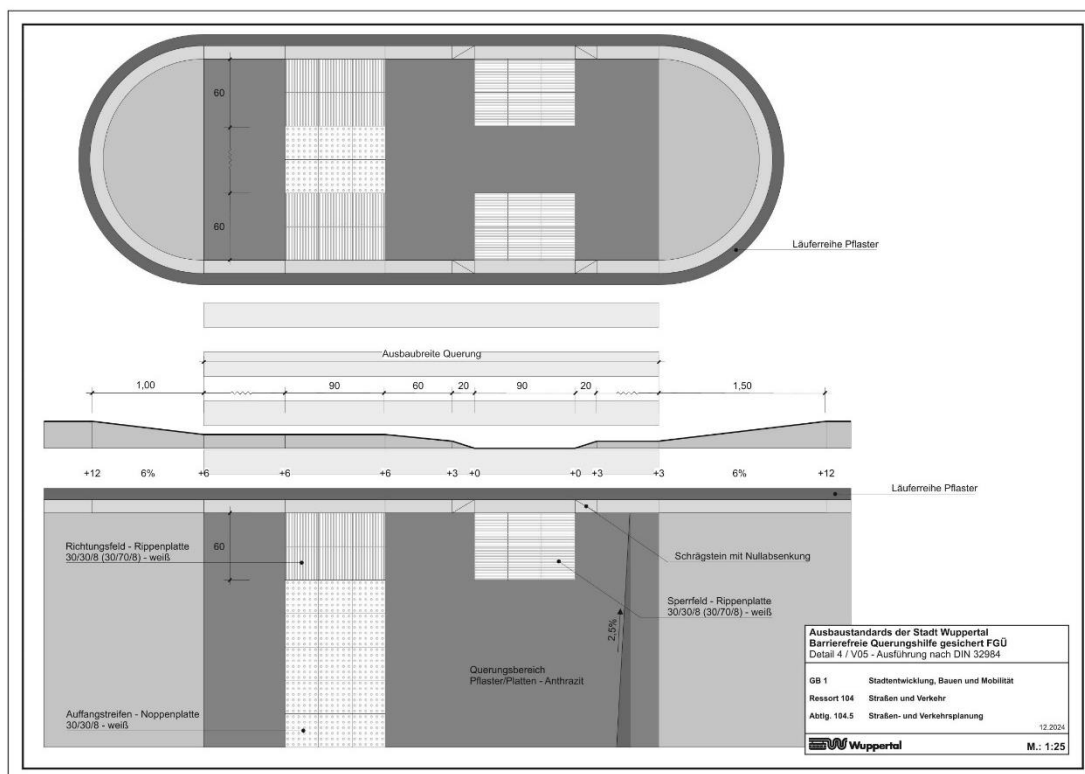


Abbildung 8: Ausbaustandards der Stadt Wuppertal für barrierefreie Querungshilfe - gesichert



### 3.1.3 Stadtmobiliar

Stadtmobiliar ist eine große Unterstützung in der Mobilität, gliedert und steigert die Attraktivität von Räumen, hält ungewollte Nutzungen fern, kann jedoch auch Barrieren erzeugen oder eine eingeschränkte Nutzbarkeit aufweisen. Mülltonnen, Fahrräder, Warenauslagen, Briefkästen, Parkautomaten und Ladesäulen sind Hindernisse, die die nutzbare Gehwegbreite erheblich einschränken können. Multifunktionsstreifen und Multifunktionsflächen sind zentrale Entwurfselemente für diese bisher im Straßenraum nicht ausreichend berücksichtigten Anforderungen. Multifunktionsstreifen und Multifunktionsflächen (auch Stuttgarter Rechtecke) können abhängig von den örtlichen Gegebenheiten sowohl baulich als auch als Markierungslösung eingesetzt werden. Auf der Fläche eines ehemaligen Pkw-Parkplatzes können somit Radabstellanlagen, kleine Außengastronomie, Sitzgelegenheiten, Recyclingbehälter, Mülltonnen am Abholtag, E-Scooter und Parkscheinautomaten Platz finden und auch Querungsstellen können auf dieser Fläche ausgebildet werden. Der Gehweg mit einer Regelbreite von 2,50 m wird so von Elementen freigehalten, welche die Nutzbarkeit und Barrierefreiheit des Gehwegs einschränken. Multifunktionsstreifen und -flächen können sowohl einseitig als auch beidseitig im Straßenraum angeordnet werden.

Zur Orientierung und zur Verbesserung der Erkennbarkeit der Fahrbahn sind zwei Arten von Kontrasten von wesentlicher Bedeutung: taktile Kontraste und visuelle Kontraste. Ein typisches Beispiel für taktile Kontraste ist der Unterschied zwischen Pflasterstein und Asphaltdecken. Visuelle Kontraste werden durch eine unterschiedliche Leuchtdichte der Materialien oder durch Beleuchtung oder Reflektoren hergestellt. Stufen und Treppen müssen zur barrierefreien Nutzung visuell markiert sein, um Fehlinformationen zu vermeiden, wie Stolpern, Abrutschen und Umknicken. Im öffentlichen Raum muss jede Stufe (auch Einzelstufe) daher mit einer Markierung versehen werden (vgl. DIN 18040-3:2014-12). Hierfür sind die Treppenstufen mit einer z. B. weißen ca. 4-5 cm breiten Farbkante zu markieren. Auch Hindernisse und Stadtmobiliar sollten für alle Personen wahrnehmbar sein, um Verletzungen zu vermeiden. Hierfür sind eine kontraststarke Gestaltung mit Signalfarben bzw. einer Farbe, die sich von der Umgebung unterscheidet, sowie die taktile Auffindbarkeit über Bodenindikatoren hilfreich. Um den Kontrast zu verbessern, können auch Reflektoren eingesetzt werden. Diese sollten z. B. bei Pollern mindestens 8 cm breit

und vorzugsweise am oberen Drittel oder an der Oberkante angebracht sein (vgl. FGSV 2011 / DIN 32975:2009-12). Zur Erkennbarkeit von Hindernissen mit einem Langstock sind an baulichen Elementen zusätzliche Querstreben in max. 15 cm Höhe anzubringen oder mit einem Sockel von mind. 3 cm zu versehen.

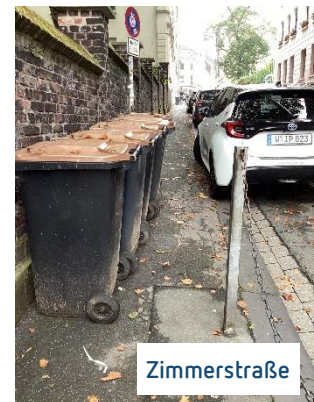
Rampen und Treppenanlage können Elemente des Längsverkehr sein. Sie können zur Überwindung von Höhenunterschieden und großen Geländesprüngen eingesetzt werden. Die beiden Anlagen sollten im besten Fall in Kombination auftreten, damit für alle Nutzer ein geeignetes Angebot besteht. Der Steigungswinkel bei Rampen sollte den Wert von 6 % nicht über längere Streckenabschnitte übersteigen. Bei Steigungsstrecken, die weiter als 6 Meter zu befahren sind, sollte ein Zwischenpodest eingerichtet werden. Steigungsstrecken sind im besten Fall mit Handläufen zu begleiten. Rampen wie Treppen sind mit rutschhemmenden Oberflächen zu errichten. Die Rampe sollte nicht gekrümmt oder verschwenk sein, sondern eine gerade Fahrspur einhalten. Dies erhöht die Verkehrssicherheit. Auch bei Treppenanlagen gilt es auf Einbauten für die Sichere und komfortable Nutzung zu beachten. Auf längeren Treppenanlagen sollte nach 15 bis 18 Stufen ein Podest das Ausruhen ermöglichen, ohne im Laufweg für andere Zu Fuß Gehende zu stehen. Dazu sollten Podeste errichtet werden, die mindestens 1,35 m tief sind (vgl. FGSV 2006: 93).

### 3.1.4 Maßnahmenvorschläge Barrierefreiheit

#### A1 – Hindernisfreie Gehwege

##### Problematik

In einigen Straßen sind die Gehwege teilweise baulich schmal. Zudem gibt es Abschnitte in Wuppertal, in denen die nutzbare Gehwegbreite zusätzlich durch Hindernisse wie Verkehrsschilder oder Mülltonnen eingeschränkt wird. Häufig schränken verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge, die halbachsig auf dem Gehweg stehen, die Gehwegbreiten ein. Insbesondere für Menschen mit erhöhtem Platzbedarf (z. B. Kinderwagen, Rollstuhl), aber auch bei Begegnungsverkehr auf dem Gehweg stellen solche Elemente Hindernisse dar und schränken den Bewegungsraum ein.



Zimmerstraße

##### Maßnahmenempfehlung

Generell sollen Gehwege von Hindernissen jeglicher Art freigehalten werden. Hindernisse sollten daher entfernt oder versetzt werden, wie z. B. Poller. Wenn dies nicht möglich ist, so sind die Infrastrukturelemente (z. B. Verkehrsschild) kontrastreich zu gestalten und mit Retroreflektoren auszustatten, damit diese auch von sehingeschränkten Personen wahrgenommen werden können. Auch sollte hinsichtlich der Barrierefreiheit eine nutzbare Gehwegbreite von mind. 1,20 m verbleiben, um Personen mit erhöhtem Platzbedarf die Nutzbarkeit zu ermöglichen. Wird eine ausreichende Gehwegbreite durch halbachsiges Gehwegparken verhindert, ist das regelwidrige Parken konsequent zu ahnden. Ergänzend können die Flächen am Fahrbahnrand zu Multifunktionsstreifen umgewandelt werden, um bspw. Flächen für Verkehrsschilder, Fahrradbügel oder Mülltonnen zu schaffen.

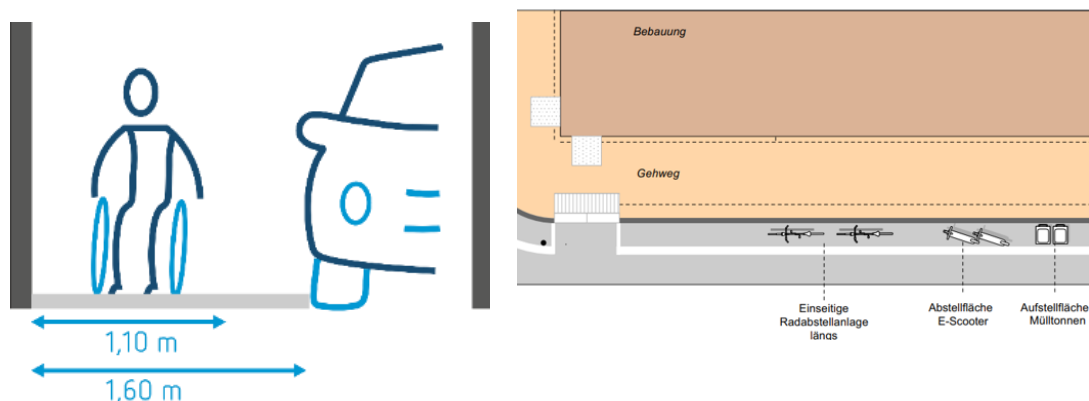
##### Regelwerke

FGSV EFA (2002), H BVA (2011) MUNV NRW 2024 (Erlass Poller)

##### Verortung (u.a.)

Ölberg gesamt (hierzu ist das Parkraumkonzept abzuwarten), Stackenbergstraße, Rottscheidter Str., Gneisenastraße

##### Prinzipskizze der benötigten Breite eines Rollstuhls (links) und Multifunktionsstreifen (1,0 m) (rechts)



## A2 – Barrierefreie Oberflächen

### Problematik

Auf manchen Straßenabschnitten werden die Gehwege durch Pflanzenbewuchs oder unebene Gehwegoberflächen eingeschränkt. Unzureichend gepflegtes Straßenbegleitgrün schränkt das nutzbare Lichtraumprofil und die Begehungsfläche für zu Fuß Gehende ein. Dies beeinflusst den Gehkomfort negativ und gefährdet Personen durch Stolpergefahr.



### Maßnahmenempfehlung

Für eine problemlose Nutzung von Fußwegen sind der Belag und die Beschaffenheit der Oberfläche relevant. Unebene Oberflächen oder Pflaster, das große Fugen aufweist, ist nicht nur problematisch für Personen mit rollenden Fortbewegungsmitteln (starke Erschütterungen bei der Nutzung von Hilfsmitteln wie Rollstuhl oder Rollator), sondern auch für viele weitere zu Fuß Gehende (u. a. eingeschränkter Gehkomfort, Stolpergefahr, erschwerte Handhabung von Kinderwagen oder Gepäck).

Für einen niedrigen Reibungsverlust und Vermeidung von Stolpergefahren ist es wichtig, dass Wege ebene Oberflächen aufweisen. Daher sollten bei Umbau- und Neubaumaßnahmen feste, griffige, ebene und fugenarme Oberflächen zum Einsatz kommen.

Einbußen in Komfort und Sicherheit gehen auch von Witterungsbedingungen oder beschädigten Oberflächen (bspw. durch Baumwurzeln) aus. Daher sind die kontinuierliche Kontrolle und Instandsetzung der Qualität der vorhandenen Fußwege eine wichtige Aufgabe im Bestand.



### Regelwerke

FGSV EFA (2002), RASt (2006), H BVA (2011)

### Verortung (u.a.)

Gneisenaustraße, Bahnstraße, Reiterstraße, Zimmerstraße, Gustavstraße, St. Anna Wald

## A3 – Bordsteinabsenkungen und Schrägborde

**Problematik** Einige Querungsstellen in Wuppertal weisen hohe oder unebene Borde auf. Diese sind häufig an Straßeneinmündungen in Wohngebieten zu finden. Besonders für Personen, die in der Bewegung eingeschränkt sind oder rollende Fortbewegungsmittel mit sich führen, können hohe Borde ein unüberwindbares Hindernis bedeuten oder ihnen zumindest das Queren erschweren.



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

**Regelwerke** FGSV EFA (2002), H BVA (2011), DIN 32984

**Verortung (u.a.)** Hombüchel, Reiterstraße, Dorotheenstraße, Zimmerstraße, Rottscheidter Straße, Falkenhaynstraße, Mackenstraße

**Good-Practice** Querungsstellen mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Leitelementen



## A4 – Barrierefreie Querungsanlagen

### Problematik

Einige Querungsanlagen weisen Mängel in der Barrierefreiheit auf: Abgenutzte Markierungen, Oberflächenschäden, fehlende taktile Bodenindikatoren oder fehlende akustische und taktile Elemente an Lichtsignalanlagen schränken den Gehkomfort und die Sicherheit Zufußgehender Personen ein.



### Maßnahmenempfehlung

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

### Regelwerke

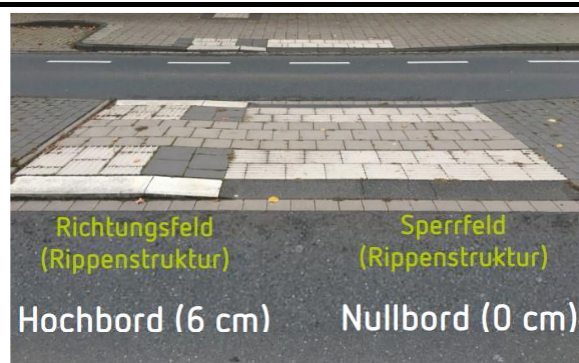
FGSV EFA (2002), RASt (2006), RiLSA (2015), H BVA (2011), DIN 32981

### Verortung (u.a.)

Kaiserstraße (LSA u. Mittelinsel), Brillerstraße (LSA), Hochstraße (LSA), Bahnstraße (LSA u. Mittelinsel), Vohwinkeler Straße (Mittelinsel)

### Good-Practice

differenzierte Bordhöhe und taktiler Signalgeber



## A5 – Barrierefreie Treppen und Rampen

**Problematik** Aus topografischen Gründen sind in Wuppertal einige Steigungen zu überwinden. Die vorhandenen Treppen sind jedoch mit rollenden Hilfsmitteln (z. B. Rollator, Rollstuhl) kaum zu benutzen. In der Summe mangelt es zudem an barrierefreien Ausstattungen der Treppenanlagen und weiteren Gefällestrrecken. Zum Teil fehlt es an Handläufen und ausreichenden Kontrasten, um die Treppenstufen zu erkennen. Zudem werden Zugänge für Mobilitätseingeschränkte Personen teilweise komplett verwehrt oder erfordern lange Umwege.



St. Anna Wald

**Maßnahmenempfehlung** Wichtige und direkte Wege sollten für alle Zufußgehenden nutzbar und barrierefrei sein. Ist für die Überwindung einer Steigung bzw. eines Gefälles die Einrichtung einer barrierefreien und mit rollenden Hilfsmitteln befahrbaren Rampe aus baulichen Gründen nicht möglich, sollte ein alternativer barrierefreier Weg mit eindeutiger Beschilderung ausgewiesen werden. Vorhandene Treppen sollten mit beidseitigen Geländern ausgestattet sein. Für Personen mit Sehbeeinträchtigung sind taktile und kontrastreiche Leitelemente vor Treppen sinnvoll, um rechtzeitig auf die Stufen aufmerksam zu machen.

Bei längeren Steigungen oder Treppenanlagen sind in regelmäßigen Abständen Sitzgelegenheiten anzubieten (vgl. auch C3).

**Regelwerke** FGSV EFA (2002), H BVA (2011), DIN 18040-1

**Verortung (u.a.)** St. Anna Wald, verschiedene Treppen am Ölberg, Fußweg Kaiserstraße zum P+R Vohwinkel

**Good-Practice** Rampenanlage und kontrastreiche Stufenanlage



Beispiel Schweinfurt



Beispiel Dinslaken

## A6 – Kontraste im Straßenraum

**Problematik** Auf Gehwegen festinstalliertes Stadtmobiliar sollte barrierefrei erfassbar sein. In Wuppertal sind entlang der Begehungsrouten immer wieder Poller, Straßenschilder, Umlaufsperrn oder Steine als Absperrung. Viele dieser Elemente, wie die Steine auf dem Vorplatz der Schwebebahnhaltestelle Vohwinkel, sind nicht farblich markiert. Dadurch sind sie für Menschen mit Seheinschränkungen nur schwer zu erkennen. Meist kann die barrierefreie Ausgestaltung des Stadtmobiliars schnell realisiert werden.



**Maßnahmenempfehlung** Die Erkennbarkeit des Stadtmobiliars kann durch die Ergänzung einer kontrastreichen Markierung erreicht werden. Meist mit einer weiß-roten und reflektierenden Ausgestaltung. Diese sollten z. B. bei Pollern mindestens 8 cm breit und vorzugsweise am oberen Drittel oder an der Oberkante angebracht sein.

Zusätzlich sollte das Stadtmobiliar taktil erfasst werden können. Bei Pollern, die mit Ketten verbunden sind, kann der einzelne Mast, nicht aber die Kette mit dem Langstock erfasst werden. Die Absperrung wird somit zur möglichen Gefahrenstelle. Hier sollte möglichst eine tastbare Leiste auf etwa 15 cm Höhe ergänzt werden.

Zusätzlich ist auch der sogenannte „Pollererlass“ (MUNV NRW im März 2023) zu berücksichtigen. Dieser sieht vor, dass überflüssige und hinderliche Poller, Umlaufsperrn und Sperrgitter entfernt werden. Im Nachgang zur Begehung wurde dies bspw. schon am St. Anna Wald durchgeführt.

**Regelwerke** FGSV EFA (2002), H BVA (2011), DIN 32975

**Verortung (u.a.)** St. Anna Wald, Vorplatz Schwebebahnhaltestelle Vohwinkel, Zimmerstraße

**Good-Practice**



## A7 – Anpassung der Gehwegbreiten

### Problematik

In manchen Straßenabschnitten sind die Gehwege baulich so schmal, dass sie im Begegnungsfall mit anderen Personen oder durch die Nutzung von Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl ein Ausweichen auf die Fahrbahn bedeuten. Dies wiederum kann zu Konflikten und gefährlichen Situationen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn führen.



### Maßnahmenempfehlung

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

### Regelwerke

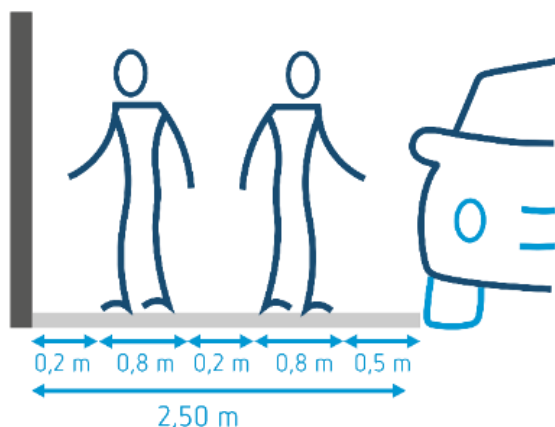
FGSV EFA (2002), E Klima (2022)

### Verortung (u.a.)

Ottenbrucher Straße, Reitbahnstraße, Briller Straße, Sattlerstraße, Schreinerstraße, Rottscheidter Straße, Gneisenaustraße

### Good-Practice

#### Beispiel Schwerte



## 3.2 Querungen (B)

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

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden oder
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.<sup>5</sup>

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

Querungsanlagen können entbehrlich sein, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter 50 km/h liegt, langsam gefahren wird und die Kfz-Verkehrsstärke nicht mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt. Auch bei 50 km/h können Querungen entbehrlich sein,

---

<sup>5</sup> siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

wenn die Kfz-Verkehrsstärke nicht über 250 Kfz/Spitzenstunde liegt (FGSV 2002: 19). Unabhängig von der Belastung sind Querungsanlagen jedoch zweckmäßig, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen zu rechnen ist, dies ist z. B. bei in Schulwegplänen eingezeichneten Schulwegen der Fall.

Abbildung 9: Unterschiedliche Überquerungsanlagen



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

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

### 3.2.1 Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen (LSA, oder auch Ampeln) tragen zur Sicherheit und zum Komfort der Verkehrsteilnehmenden bei. Für zu Fuß Gehende sind konfliktfreie Schaltungen (bspw. an einfachen Fußgängerlichtsignalanlagen) von nicht konfliktfreien Schaltungen (z. B. beim Rechtsabbiegen) zu unterscheiden: in der Praxis haben oft Links- oder Rechtsabbiegende zeitgleich mit den zu Fuß Gehenden Grün. Der querende zu Fuß Gehende und der abbiegende Fahrzeugführende treffen sich daher ohne zeitliche Trennung ggf. auf der Furt. Obwohl nach StVO klar geregelt ist, dass der zu Fuß Gehende in diesem Fall Vorrang hat (§ 9 Abs. 3 StVO), kommt es häufig zu gefährlichen Situationen oder Unfällen. Trotz zu erwartender längerer Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden ist daher eine Trennung der Grünphasen für Fahrzeuge und zu Fuß Gehende anzustreben.

Darüber hinaus haben die Wartezeit (Rotphase), die Freigabezeit (Grünphase) und die Räumzeit<sup>6</sup> großen Einfluss auf das Sicherheits- und Komfortempfinden von zu Fuß Gehenden. Das Signalprogramm einer LSA sollte eine Wartezeit von 40 Sekunden nicht überschreiten, da sich der Anteil an Rotlichverstößen im Fußverkehr sonst deutlich erhöht (vgl. FGSV 2002: 23). Die Summe aus Freigabe- und Räumzeit sollte so gewählt sein, dass ein entspanntes Queren auch für weniger schnelle zu Fuß Gehende ermöglicht wird. Die Geschwindigkeiten von zu Fuß Gehenden variieren; Regelwerke gehen von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,2 m/s aus (FGSV 2015: 25). Senioren oder Menschen mit Behinderungen sind in vielen Fällen jedoch langsamer. Um eine fairere Räumzeit zu gewährleisten, soll eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 1 m/s angenommen werden (FGSV 2015: 26).

### 3.2.2 Mittelinseln

Mittelinseln sind für zu Fuß Gehende besonders geeignete Überquerungsanlagen, beispielsweise wenn die Anlage eines Fußgängerüberwegs nicht möglich ist. Sie können punktuell im Verlauf wichtiger Fußverkehrsstrecken oder auch linienhaft beispielsweise an Knotenpunkten eingerichtet werden. Zu beachten ist die Mindestbreite der Insel von

---

<sup>6</sup> Zeitraum in dem sowohl die Lichtsignalanlage für zu Fuß Gehende als auch die des Kfz-Verkehrs rot zeigt – die Zeit also, die zu Fuß Gehenden bleibt, um die Fahrbahn „zu räumen“.

2,0 m, die nur im Ausnahmefall angepasst werden darf (vgl. FGSV 2006: 89). Empfohlen wird eine Breite der Insel auf Höhe der Querung von 2,5 bis 3,0 m (vgl. FGSV 2002: 21). Weiter ist für die Erkennbarkeit der zu Fuß Gehenden auch auf der Mittelinsel Sorge zu tragen und dies bei Gestaltung, Bepflanzung und Beschilderung zu berücksichtigen. Das notwendige Freihalten von Sicherheitsabständen zu angrenzenden Fahrbahnen und damit das Parken und das Halten im Umfeld der Inseln ist ebenso von Relevanz. (vgl. FGSV 2006: 89)

Bei linearem Überquerungsbedarf können auch „linienhafte Mittelinseln“ angelegt werden. Daher eignen sich diese insbesondere für urbane Stadtstraßen mit hohem Geschäftsbesatz. Es bieten sich also Bereiche an, in denen ein hohes und nicht auf klare Fußverkehrsstrecken fokussiertes Überquerungsaufkommen vorliegt. Weiter sind die oben aufgeführten Maßgaben für Mittelinseln zu berücksichtigen.

### **3.2.3 Vorgezogener Seitenraum (Gehwegnase)**

Vorgezogene Seitenräume (auch Gehwegnasen genannt) sind eine effektive Maßnahme zur Optimierung der Sicherheit beim Überqueren: sie verkürzen die Überquerungsdistanz und verbessern zugleich die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung notwendig, z. B. eine gesonderte Beleuchtung, weiße Einfärbungen und der Einsatz von Baken. Vorgezogene Seitenräume können auch verhältnismäßig einfach – zuerst provisorisch – eingerichtet werden und im Hinblick auf Barrierefreiheit später baulich realisiert werden.

Durch die Integration von vorgezogenen Seitenräumen als Standardrepertoire bei der Ausbildung von Kreuzungen und Einmündungen können Straßenübergänge flächendeckend sicherer und komfortabler gestaltet werden (vgl. FUSS e.V. 2015: 14).

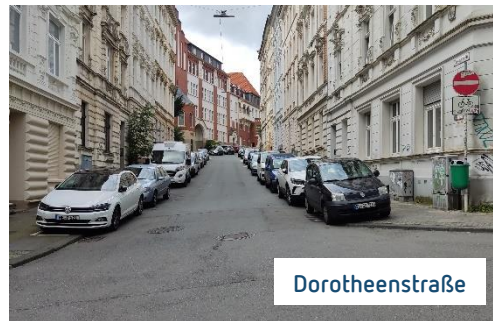
### 3.2.4 Maßnahmenvorschläge Querungen

## B1 – Markierungen zum Freihalten der Querungswege und Sichtachsen

#### Problematik

In einigen Straßeneinmündungen in Wuppertal sind die Querungsmöglichkeiten eingeschränkt, da Querungsbereiche zugeparkt sind oder Querungsdistanzen relativ groß sind. Dadurch wird das Queren als solches erschwert und zusätzlich die Sichtbeziehungen auf querende Personen eingeschränkt.

Insbesondere im Bereich von sensiblen Infrastruktureinrichtungen (z. B. Schulen) ist dies problematisch, da schutzbedürftige Personen besondere Belange beim Queren haben.



Dorotheenstraße

#### Maßnahmenempfehlung

Beim Parken an FGÜs, Kreuzungen und Einmündungen muss mindestens ein Abstand von fünf Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten eingehalten werden. Mithilfe von Sperrflächen werden freizuhaltende Querungswege verdeutlicht. Mit markierten Gehwegvorstreckungen wird der Querungsbereich für den Fußverkehr zudem intuitiv vorgegeben und ermöglicht das Queren an einer dafür vorgesehenen Stelle. Gleichzeitig verkürzen markierte Gehwegvorstreckungen die Querungsdistanz und verbessern die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Bordsteinabsenkungen verdeutlichen ebenfalls den Gehbereich und tragen zur Barrierefreiheit bei.

#### Regelwerke

FGSV EFA (2002), RASt (2006), FUSS e.V. (2015)

#### Verortung (u.a.)

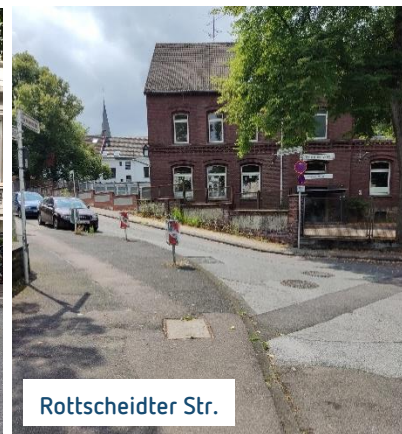
Dorotheenstraße, Zimmerstraße, Hedwigstraße

#### Best-Practice

Sperrbereich im Kurvenbereich (link), vorgezogener Seitenraum (rechts)



Charlottenstraße



Rottscheidter Str.

## B2 – Fußverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen

### Problematik

Die Wartezeit (Rotphase), die Freigabezeit (Grünphase) und die Räumzeit haben großen Einfluss auf das Sicherheits- und Komfortempfinden von Zufußgehenden. An mehreren Lichtsignalanlagen (LSA) werden die Freigabezeiten als zu kurz empfunden. Besonders wenn mehrere Straßen an einem Knotenpunkt überquert werden müssen, führt eine kurze Freigabezeit zu sehr langen Wartezeiten für den Fußverkehr.



### Maßnahmenempfehlung

Das Signalprogramm einer LSA sollte eine Wartezeit von 40 Sekunden nicht überschreiten, da sich der Anteil an Rotlichverstößen im Fußverkehr sonst deutlich erhöht (vgl. FGSV 2002: 23). Die Summe aus Freigabe- und Räumzeit sollte so gewählt sein, dass ein entspanntes Querensuchen auch für weniger schnelle Zufußgehende ermöglicht wird. Die Geschwindigkeiten von Zufußgehenden variieren; Regelwerke gehen von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,2 m/s aus (FGSV 2015: 25). Senioren oder Menschen mit Behinderungen sind in vielen Fällen jedoch langsamer. Um eine fairere Räumzeit zu gewährleisten, soll eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 1 m/s angenommen werden (FGSV 2015: 26).

Zudem sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden zu vermeiden bzw. unter 60 Sekunden anzustreben. Hinter dem LSA-Mast muss eine Gehwegbreite von mindestens 1,10 m verbleiben (90 cm Grundmaß für Rollstuhlfahrende, 20 cm Abstand Hausfassade). Die Signalprogramme und Masten sind daraufhin zu überprüfen und ggf. anzupassen.

### Regelwerke

FGSV RiLSA (2015)

### Verortung (u.a.)

Briller Straße / Fernmeldeamt, Briller Straße / Wülfrather Straße, Kaiserstraße, Gräfrather Straße

## B3 – Querungsdistanzen verringern / Übersichtlichkeit am Knotenpunkt schaffen

### Problematik

Große Kurvenradien an Einmündungen begünstigen erhöhte Geschwindigkeiten beim Abbiegen und verlängern den zu querenden Weg für zu Fuß Gehende, so dass es oftmals zu Nutzungskonflikten mit dem Kfz-Verkehr kommt. Lange Querungsdistanzen sind insbesondere Komforteinbuße für Personen mit Mobilitätseinschränkungen, da sie sich zum Queren lange auf der für sie unsicheren Fahrbahn aufhalten.



### Maßnahmenempfehlung

Zur Reduktion der Nutzungskonflikte wird die Reduzierung des Kurvenradius in Form einer Sperrfläche (ggf. mit Aufstellfläche für den Fußverkehr und baulich gesichert) vorgeschlagen. Dies kann auch in Form von vorgezogenen Seitenräumen oder Mittelinseln realisiert werden.



### Regelwerke

FGSV EFA (2002), RASt (2006), H BVA (2011), FUSS e.V. (2015)

### Verortung (u.a.)

Mackensenstraße / Gneisenaustraße, Stackenbergstr / Blücherstraße

### Umsetzungsskizzen



## B4 – Querungshilfen optimieren

### Problematik

Insbesondere Hauptverkehrsstraßen können beim Queren ohne zusätzliche Querungsanlage bzw. unzureichende oder unübersichtliche Querungsanlagen herausfordernd sein. Probleme in Wuppertal wurden bspw. an Mittelinseln auf der Bahnstraße und Vohwinkeler Straße genannt. Fehlende Querungshilfen wurden Am Stationsgarten und der Hochstraße/Reitbahnstraße angemerkt.



Bahnstraße

### Maßnahmenempfehlung

Mittelinseln erleichtern das Queren von Straßen durch den Wartebereich nach Queren einer Fahrtrichtung. Allgemein wird eine Breite von 2,5 bis 3,0 m empfohlen, um z.B. Personen mit Kinderwagen oder mit Fahrrad(-anhänger) eine Aufstellfläche zu bieten. Weiter ist für die Erkennbarkeit der Zufußgehenden auf der Mittelinsel sowie die barrierefreie Querung (vgl. auch Bordsteinabsenkungen A3) Sorge zu tragen und dies bei Gestaltung, Bepflanzung und Beschilderung zu berücksichtigen. Auf der Hochstraße wird die Überarbeitung der Querungssituation Hochstraße/Reitbahnstraße in Richtung der Bushaltestelle empfohlen. Die vorgesehene Querung ist aktuell nur schwer einsehbar und nicht barrierefrei, daher wird oft an anderer Stelle gequert.



Hochstraße

### Regelwerke

FGSV: EFA (2002), RASt (2006), H BVA (2011), DIN 32981

### Verortung (u.a.)

Bahnstraße, Vohwinkeler Straße, Am Stationsgarten, Hochstraße/Reitbahnstraße

### Best-Practice



Beispiel Münster

### 3.3 Aufenthalt (C)

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998: 7). Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie anderer externer Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten der Erlebbarkeit eine wichtige Bedeutung zu, denn nur wer sich in der nahen Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck, sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18).

#### 3.3.1 Sitzelemente

Besonders Personen, die längere Strecken zu Fuß gehen, benötigen oftmals eine Sitzmöglichkeit für eine Pause oder auch einfach nur zum Verweilen. Mobilität benötigt auch immer Orte der Immobilität. Besonders für ältere Menschen ist es notwendig auch ohne das eigene Auto selbstständig mobil zu sein und bleiben zu können. Mithilfe von Sitzbänken kann der Aktionsradius dieser Personengruppen gesteigert werden, weshalb entlang von Fußwegeverbindungen alle 300 m Sitzgelegenheiten geschaffen werden sollten.

Generationenfreundliche Sitzmöglichkeiten, zum Beispiel mit Arm- und Rücklehnen und unterschiedlichen Sitzhöhen sowie Plätzen für Menschen mit Rollstuhl oder Rollatoren

Abbildung 10: Beispiele einer Mehrgenerationen-Bank (links) und seniorengerechten Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum (rechts)



neben den Bänken, sollten beachtet werden. Unterschiedliche Sitzgelegenheiten mit diversen Nutzungszwecken können dabei berücksichtigt werden. An sonnigen Tagen sollten schattige Sitzgelegenheiten vorhanden sein, z. B. durch Bäume oder Sonnensegel. Die Oberflächen der Sitzmöbel dürfen sich nicht zu stark erhitzen oder zu sehr abkühlen. Bei der Materialwahl ist daher auf eine geringe Temperaturleitfähigkeit zu achten.

### 3.3.2 Beleuchtung

Gemäß EFA ist für alle öffentliche Verkehrsflächen eine ausreichende Beleuchtung herzustellen, die bauliche Anlagen, Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrsteilnehmende (insbesondere zu Fuß Gehende) erkennen lässt (vgl. FGSV 2002: 30). Eine regelmäßige und durchgängige Beleuchtung hat positiven Einfluss auf das Sicherheitsempfinden, die Unversehrtheit von Leben und Sachen und auf die Lebensqualität der Menschen (vgl. DIN 13201-1 2021). Vor allem nachts bzw. in den Wintermonaten stellen unbeleuchtete oder unzureichend beleuchtete Bereiche für viele Menschen (z. B. Seniorinnen und Senioren, Kinder, Frauen) einen (subjektiven) Angstraum dar. In der Folge werden Umwege in Kauf genommen oder andere Verkehrsmittel, wie das Auto genutzt. Mit innovativen Beleuchtungskonzepten wie z. B. mit Lichtstelen und Bodeneinbauleuchten können Straßen und Plätze aufgewertet werden. Gleichzeitig kann damit auch eine Wegweisung kommuniziert werden. Unter Umständen kann es erforderlich sein, getrennte Leuchtmasten für Gehweg und Fahrbahn oder Masten mit Doppelleuchten auf unterschiedlicher Höhe aufzustellen (vgl. FGSV 2002: 31). Um jedoch die Lichtverschmutzung durch öffentliche Straßenbeleuchtung möglichst gering zu halten, empfiehlt es sich, einige Aspekte zu beachten: Lichtfarbe, Richtung und Höhe sowie die Lichtmenge sind einige Faktoren, die das Ausmaß der Lichtverschmutzung beeinflussen (vgl. TAB 2020)

### 3.3.3 Stadtmobiliar

Stadtmobiliar ist eine große Unterstützung in der Mobilität, gliedert und steigert die Attraktivität von Räumen, hält ungewollte Nutzungen fern, kann jedoch auch Barrieren erzeugen oder eine eingeschränkte Nutzbarkeit aufweisen. Generell sollten Stadtmobiliar und andere Hindernisse wie Poller, Pfosten, Masten, Straßenschilder, Abfallbehälter etc. die nutzbare Gehwegfläche nicht einschränken und z. B. auf Multifunktionsstreifen

untergebracht sein. Kann dies nicht erfolgen, müssen sie für blinde und sehbehinderte Menschen als Hindernis wahrnehmbar ausgebildet sein.

Grundsätzlich sollte nutzergerechtes und flexibles Stadtmobiliar eingesetzt sowie bei der Positionierung auf die Barrierefreiheit geachtet werden:

- Poller, Blumenkübel, Infopoints, Lampenmasten, Telefonzellen, Werbetafeln sollten so angeordnet sein, dass eine freie Gehbahn von 1,80m vorhanden ist.
- Um Stadtmobiliar frühzeitig ertasten zu können, sind schwebende Elemente (z. B. Vitrinen, Rohrrahmen mit Verkehrsschildern, Abfallbehälter an Pfosten ...) zu vermeiden bzw. mit Querstreben auf 15 cm Höhe oder einem Sockel von mind. 3 cm zu versehen.
- Infotafeln, Werbeanlagen und Verkehrsschilder etc. dürfen nicht in den lichten Raum des Gehwegs ragen. Notwendig sind für den lichten Raum eines Gehwegs eine Höhe von mindestens 2,0 m plus einem Sicherheitsabstand von 0,25 m.
- Poller sind mindestens 90 cm hoch (Stolpergefahr für Blinde und Sehbehinderte) und sollten durch Kontrastfarben und / oder Retroreflektoren gekennzeichnet sein. Da diese, insbesondere in nutzbaren Gehwegbereichen, nicht von blinden Personen unmittelbar erwartet werden können, müssen sie für eine rechtzeitige Erkennbarkeit eine taktile Kennzeichnung erhalten.
- Umlaufsperrn werden aus Sicherheitsgründen eingesetzt und sollten daher auch für blinde und seheingeschränkte Personengruppen wahrnehmbar sein. Damit ein einfaches Passieren von Menschen mit Rollstuhl oder mit dem Kinderwagen möglich ist, muss der Abstand zwischen den Absperrerelementen mind. 1,5 m betragen. Außerdem sollten sie visuell kontrastierend gestaltet sein. Um eine Erkennung mit dem Langstock zu ermöglichen, ist als Tasthilfe eine Querstrebe in einer Höhe von max. 15 cm anzubringen.
- Absperrungen mit Absperrketten sollten im Fußverkehrsbereich (u.a. auch vor Schulen) nicht zum Einsatz kommen. Diese sind oftmals für sehbehinderte Menschen visuell nicht zu erkennen und mit einem Blindenstock nicht zu ertasten.
- Bei Sitzgelegenheiten ist auf variierende Sitzhöhen, Armlehnen und Aufstellbereiche für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen etc. zu achten.

(vgl. FGSV 2011: 60, DIN 18040-3).

### 3.3.4 Maßnahmenvorschläge Aufenthalt

#### C1 – Gestaltung öffentlicher Raum

##### Problematik

Verschiedene Räume in Wuppertal weisen eine hohe Versiegelung und eine eher funktionale Gestaltung auf. Durch fehlende Angebote mangelt es an Aufenthaltsqualität und Attraktivität. So ist bspw. der Lienhardplatz eine große Fläche im zentralen Bereich, mit viel Potenzial für Aufenthaltsqualitäten. Es fehlt jedoch an Grün- oder Spielelementen. Auch im Straßenraum, vor allem in Geschäftsbereichen, stehen kaum Flächen zum Aufenthalt zur Verfügung, sondern sind meist dem ruhenden Verkehr vorbehalten. Ein weiterer Raum, der aktuell unattraktiv für Zufußgehende ist, ist die Unterführung entlang der Bahnstraße. Die Strecke stellt eine wichtige Verbindung zwischen der Schwebebahn und dem Bahnhof Vohwinkel da. Ist allerdings auf Grund der schlechten Beleuchtung, engen Seitenräumen und unattraktiver Gestaltung keine angenehme Wegstrecke für Zufußgehende.



Lienhardplatz



Bahnstraße

Auch im Straßenraum, vor allem in Geschäftsbereichen, stehen kaum Flächen zum Aufenthalt zur Verfügung, sondern sind meist dem ruhenden Verkehr vorbehalten. Ein weiterer Raum, der aktuell unattraktiv für Zufußgehende ist, ist die Unterführung entlang der Bahnstraße. Die Strecke stellt eine wichtige Verbindung zwischen der Schwebebahn und dem Bahnhof Vohwinkel da. Ist allerdings auf Grund der schlechten Beleuchtung, engen Seitenräumen und unattraktiver Gestaltung keine angenehme Wegstrecke für Zufußgehende.

##### Maßnahmenempfehlung

Parkstände (z.B. auf der Vohwinkeler Straße) könnten zur Aufenthaltsfläche umgenutzt werden und mit Sitz- und Spielgelegenheiten, Bepflanzung o.ä. bespielt werden. Auch der Einzelhandel könnte dort ein Angebot für ihre Kundschaft schaffen. Alternativ wäre auch eine Umnutzung zum Fahrradparken möglich. Um den Lienhardplatz attraktiver zu gestalten, sollten barrierearme Sitzgelegenheiten und Spielelemente platziert werden. Auch der Einsatz von Pflanzen und Wasserspielen steigert die Attraktivität. Dabei sollten alle Generationen berücksichtigt werden, das Design kommunikativ gestaltet und angeordnet werden und sowohl Sonnen- als auch Schattenplätze zur Verfügung stehen. Aufgrund des Wochenmarktes (und weiteren Veranstaltungen, z.B. Vohwinkeltag, Weinfest usw.) sollten die Elemente im Randbereich des Platzes positioniert werden oder mobil sein, sodass sie verstellt werden können. In der Unterführung Bahnstraße können ebenfalls Parkstände für Aufenthaltsflächen umgenutzt werden. Zudem auf ausreichende Beleuchtung und eine hochwertige Wandgestaltung geachtet werden. Diese Maßnahme ist vor allem in Hinblick auf die BUGA 2031 wichtig.

##### Regelwerke

FGSV EFA (2002), RASt (2006)

##### Verortung (u.a.)

Bahnstraße, Lienhardplatz, Vohwinkeler Straße, Marienstraße, Südzugang Bf Vohwinkel, Zugang Spielplatz Friedrichsplatz

## C2 – Gestaltung verkehrsberuhigter Bereich

### Problematik

Der Verkehrsberuhigte Bereich in der Lienhardstraße wird häufig als Abkürzung für den Bereich Kaiserstraße/Bahnstraße genutzt. Dabei wird häufig die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten. Auf Grund der aktuellen Gestaltung des



verkehrsberuhigten Bereichs wird zudem der Anschein geweckt, dass eine Trennung in Fahrbahn und Seitenraum vorliegt. Gemäß VwV-StVO sollte bei verkehrsberuhigten Bereichen allerdings nicht die Verkehrsfunktion, sondern die Aufenthaltsfunktion im Vordergrund stehen und dies durch die Gestaltung des Straßenraums auch vermittelt werden. Ein Aufenthalt für Zufußgehende im gesamten Straßenraum ist ausdrücklich erlaubt - der Fußverkehr darf den Fahrzeugverkehr dabei nicht unnötig behindern. Zudem sollte mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Die zum Parken bestimmten Flächen sollen nicht durch Zeichen 314 gekennzeichnet werden, sondern durch Markierung.

### Maßnahmenempfehlung

Die Aufenthaltsfunktion im verkehrsberuhigten Bereich kann noch stärker in den Vordergrund gerückt werden und mit weiteren Elementen der Aufenthaltsqualität (z. B. Sitzgelegenheiten, kleine Spielgeräte) ausgestaltet werden. Zudem sollte der Durchgangsverkehr vermieden werden. Dazu können bspw. Quersperren installiert werden. Alternativ sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umzusetzen, um Geschwindigkeitsüberschreitungen zu verhindern.

### Regelwerke

StVO Anlage 2 (zu § 41 Abschnitt 4), StVO-VwV

### Verortung (u.a.)

Lienhardstraße, Prüfung weiterer verkehrsberuhigter Bereiche

### Best-Practice



## C3 – Generationsfreundliche Sitzgelegenheiten aufstellen

### Problematik

Während der Fußverkehrs-Checks wurden fehlende Sitzgelegenheiten thematisiert. Z.B. im St. Anna Wald und öffentlichen Plätzen fehlt es an Möglichkeiten zum kurzen Rasten. Auch im Straßenraum sind kaum Sitzgelegenheiten zu finden. Dies ist besonders für die aktive Mobilität älterer Menschen von Bedeutung. Freiflächen wie etwa im Bereich des Lienhardsplatzes bieten eine eher geringe Aufenthaltsqualität, aber Platz für Sitzmöglichkeiten. Wichtig ist zudem, dass Sitzgelegenheiten die Anforderung an die Barrierefreiheit erfüllen.



St. Anna Wald

### Maßnahmenempfehlung

Sitzbänke sollten in regelmäßigen Abständen (ca. 300 m) entlang von Hauptverkehrsrouten und an Plätzen aufgestellt werden. Die Gestaltung kann dabei sehr vielfältig sein und sich an unterschiedlichen Ansprüchen orientieren. Für Seniorinnen und Senioren gilt es ein großes Angebot an ergonomischen Sitzgelegenheiten gemäß den Einsatzkriterien der H BVA zu realisieren. Die Lage von Sitzmöglichkeiten spielt ebenfalls eine Rolle bei der Häufigkeit der Nutzung. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Wind- und Blickrichtung. Zudem sollten zur Instandhaltung regelmäßige Kontrollen der Sitzmöglichkeiten durchgeführt werden.

### Regelwerke

FGSV EFA (2002), H BVA (2011)

### Verortung / Einsatz

St. Anna Wald, Lienhardplatz, allgemein im Straßenverlauf, z.B. Marienstraße, Kaiserstraße oder Vohwinkeler Straße

### Best-Practice

Barrierefreie Nutzung nach Regelwerk einer barrierefreien Sitzmöglichkeit für unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten



Beispiel Ibbenbüren

## 3.4 Weitere Maßnahmen (D)

### D1 – Mängelmelder ausweiten

#### Problematik

In Wuppertal existiert bereits ein Online Mängelmelder. Mit dem Mängelmelder können Meldungen für die Erfassung von Schäden, Defekten, Störungen, Straßenreinigung und Winterdienst (nicht gereinigte/geräumte Straßen, städtische Gehwege und Fußgängerzonen) auf unkompliziertem Weg an die Stadtverwaltung weitergegeben werden. Darüber hinaus können die Bürgerinnen und Bürger über verschiedene Funktions-E-Mail-Adressen in Kontakt mit der Stadtverwaltung treten und Wünsche äußern. Allerdings ist diese Möglichkeit kaum bekannt und der Status der eingereichten Meldung kann nicht nachvollzogen werden.

**STADT WUPPERTAL**

**Mängelmelder**

Hinweis

Mängel online melden

Mit dem Mängelmelder können Meldungen für die Erfassung von Schäden, Defekten, Störungen, Straßenreinigung und Winterdienst (nicht gereinigte/geräumte Straßen, städtische Gehwege und Fußgängerzonen) auf unkompliziertem Weg an die Stadtverwaltung weitergegeben werden.

Diese werden zentral erfasst und umgehend an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Eine Rückmeldung erhalten Sie jedoch nicht. Es ist möglich, Fotos der Schäden, Defekte etc. hochzuladen und mit dem Mängelmelder online einzureichen. Ebenso können mit einem mobiler Endgerät von Ort der GPS Daten über den jeweiligen Standort übermittelt werden, so dass diese nicht mehr manuell in den Mängelmelder eintragen werden müssen.

Natürlich besteht weiterhin die Möglichkeit, Meldungen hierzu telefonisch über das ServiceCenter unter der Telefonnummer 563 0 weiterzugeben.

[weiter](#)

#### Maßnahmenempfehlung

Um den Mängelmelder und die Funktions-E-Mail-Adressen bekannter zu machen, sollte mehr Werbung für die Angebote gemacht werden.

Zudem ist das Mängelmelder-System auszuweiten und durch ein Ticket System und Rückmeldung an den oder die Verfasser bzw. Verfasserin zu ergänzen.

Der Mängelmelder sollte zudem durch eine Kategorie „Barrieren für Menschen mit Behinderung“ ergänzt werden.

## D1 – Einrichtung von Hol- und Bringzonen (Elternhaltestellen)

### Problematik

Vor den Schulen in Wuppertal ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Hol- und Bringverkehre in den Morgen- und Mittags- / Nachmittagsstunden im direkten Schulumfeld zu beobachten. Dies führt insbesondere zwischen zu Fuß gehenden Schulkindern und dem Kfz-Verkehr zu Nutzungskonflikten und macht das zu Fuß Gehen unattraktiver bzw. unsicherer. Während den Begehungen wurde von Problemen an der St. Anna Schule und der Realschule Vohwinkel berichtet.



### Maßnahmenempfehlung

Nicht alle Hol- und Bringvorgänge können vermieden werden. Häufig werden Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf o. ä. zur Schule gebracht. Daher gilt es, diese Vorgänge sicher für alle Schülerinnen und Schüler abzuwickeln. Elternhaltestellen können den Hol- und Bringverkehr im direkten Schulumfeld reduzieren und räumlich entzerren. Die Haltezone sollte mindestens 250 m von der Schule entfernt sein. Mit Hilfe der Checkliste zur Standortbeurteilung des ADAC „Elterntaxi an Grundschulen“ kann schnell eine erste Einschätzung getroffen werden, ob sich Bereiche als Haltezone eignen. Die Haltezone sollte zusätzlich auffällig gestaltet werden, damit sie im Straßenverkehr wahrgenommen werden. Um die Maßnahme wirkungsvoll umzusetzen, ist eine breite Information gegenüber den Eltern mit Unterstützung der Schule notwendig.

### Regelwerke

ADAC 2022: Elternhaltestellen für Grundschulen inkl. Checkliste für Standorte

### Verortung (u.a.)

Dorotheenstraße (St. Anna Schule), Stackenbergstraße/Westring (Realschule Vohwinkel)

### Best-Practice



Beispiel Langenberg



Beispiel Essen

## 4 Verstetigung

### 4.1 Umsetzungshorizont

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

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

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und der kleinteiligen Wegebeziehungen jedes zu Fuß Gehenden sehr schwer. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während des Fußverkehrs-Checks NRW 2024 nicht alle potenziellen Problemlagen in Wuppertal betrachtet werden konnten. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmenden, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, einige hervorzuheben, die besonders häufig genannt und diskutiert wurden:

- **Einschränkung der Gehwege durch parkende Fahrzeuge**, an vielen Stellen ist die nutzbare Gehwegbreite stark eingeschränkt, da verkehrswidriges Gehwegparken geduldet wird. Die Barrierefreiheit wird dadurch stark eingeschränkt

- **Verbesserung der Barrierefreiheit**, nicht zuletzt im Hinblick auf taktile Elemente und Bordsteinabsenkungen, prioritär an Querungsanlagen und Querungsbereichen.
- **Einrichtung weiterer (gesicherter) Querungsmöglichkeiten**, die das Queren erleichtern und idealerweise den Fußverkehr bevorzugen. Vor allem auch durch Freihalten der Querungsbereiche vom ruhenden Verkehr

**Schaffen von attraktiven Plätzen und Möglichkeiten des Verweilens**, um zu Fuß Gehenden einen Raum zu schaffen, in dem sie sich gerne aufhalten.

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

Tabelle 2 Umsetzungshorizont der Maßnahmen

	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
<b>Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)</b>			
A1 Hindernisfreie Gehwege	■		
A2 Barrierefreie Oberflächen	■	stufenweise	
A3 Bordsteinabsenkungen und Schrägborde	■	stufenweise	
A4 Barrierefreie Querungsanlagen	■	stufenweise	
A5 Barrierefreie Treppen und Rampen		■	
A6 Kontraste	■		
A7 Schmale Gehwege		■	
<b>Handlungsfeld Querungen (B)</b>			
B1 Markierungen zum Freihalten der Querungswege und Sichtachsen	■		
B2 Fußverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen		■	
B3 Querungsdistanzen verringern		■	
B4 Querungshilfen optimieren		■	
<b>Handlungsfeld Aufenthalt (C)</b>			
C1 Gestaltung öffentlicher Raum		■	
C2 Gestaltung verkehrsberuhigter Bereich		■	
C3 Generationsfreundliche Sitzgelegenheiten aufstellen	■		
<b>Weitere Maßnahmen (D)</b>			
D1 Mängelmelder	■		
D2 Einrichtung von Hol- und Bringzonen		■	

## Fördermöglichkeiten

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

Die **Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld** hat zum Ziel, Treibhausgasemissionen zu mindern und CO<sub>2</sub> einzusparen. Mithilfe der Richtlinie sollen Kommunen dem Anspruch einer klimaschonenden Mobilität näher zu kommen. Fördergegenstände sind:

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

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

- Fußverkehrsanlagen
- Verkehrssicherheit

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

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

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

- Informationstechnologie & Digitalisierung
- Mobilitätskonzepte & Studien
- Öffentlicher Personennahverkehr

## 4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks NRW 2024 hat eine hohe Erwartungshaltung bei allen Beteiligten erzeugt. Insbesondere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollten jetzt im Fokus stehen, ohne dabei die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmevorschläge aus dem Blick zu verlieren. Erste Maßnahmen konnten mit der Reparatur des Blindenleitsystems in Vohwinkel oder dem Entfernen der Umlaufsperrre am St. Anna Wald bereits umgesetzt werden. Neben den Einzelmaßnahmen aus den Begehungen beinhaltet dies ebenfalls, dass durch die Übertragbarkeit der exemplarischen Maßnahmen Verbesserungen für den Fußverkehr auch in den anderen Quartieren durchgeführt werden. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten für eine systematische Fußverkehrsförderung zu schaffen, um die Ansätze aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen und eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen. Als Ergebnis des Fußverkehrs-Checks sollten unter der Perspektive einer umfassenden Fußverkehrsförderung programmatische Maßnahmenpakete für das gesamte Stadtgebiet abgeleitet und entwickelt werden.

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

Während der Beteiligungsformate des Fußverkehrs-Checks kamen viele hilfreiche Hinweise aus der Bürgerschaft. Diese Expertise vor Ort sollte vermehrt mitgenommen und

zukünftig im Rahmen von Planungsprozessen als Kommunikations- und Partizipationselemente aufgegriffen werden.

### 4.3 Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW

#### Das Zukunftsnetz Mobilität NRW – Unterstützung für Kommunen

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

Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. der Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche ist dazu notwendig. Die zielführende Strategie hierzu ist das Kommunale Mobilitätsmanagement. Das Kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, nachhaltige Mobilitätsangebote zu initiieren und die Mobilitätswende anzustoßen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hilft Kommunalverwaltungen diese Schnittstelle einzurichten und die Mitarbeitenden mit dem richtigen Know-How auszustatten. Denn Mobilität ist eine Querschnittsaufgabe in der Verwaltung.

Die Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützen die Mitgliedskommunen bei der Initiierung des Kommunalen Mobilitätsmanagements mit einem Erstgespräch, mit der Beratung zu der verwaltungsinternen Prozessgestaltung, mit der Vernetzung mit anderen Kommunen, mit Fortbildungen und mit konkreten Angeboten zu zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen. Die Fußverkehrs-Checks sind eine Maßnahme, die dazu beiträgt, in den teilnehmenden Kommunen die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu initiieren bzw. zu verstetigen, sowie gleichzeitig die Politik, weitere Akteure und Institutionen und natürlich Bürgerinnen und Bürger einzubinden.

## Mitgliedschaft der Stadt Wuppertal

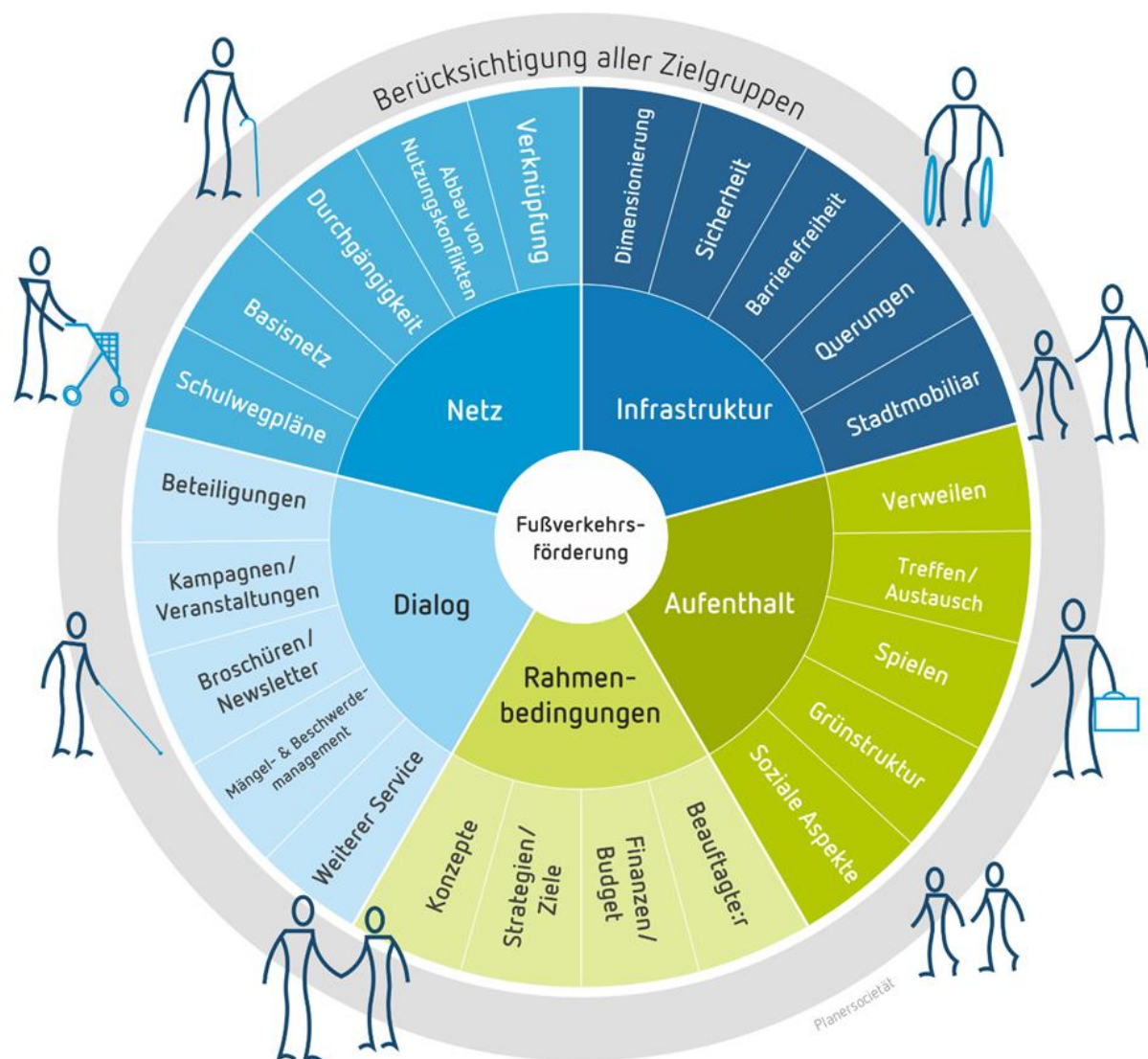
Die nachhaltige und bedarfsgerechte Mobilität bekommt einen immer höheren Stellenwert in der Stadt Wuppertal. Mit dem Beitritt zum Zukunftsnetz Mobilität NRW bereits 2016 wurde das politische Signal gestärkt, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Wuppertal zu fördern und attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen. Die Stadt Wuppertal baut seit dem Beitritt ins Zukunftsnetz Mobilität NRW sukzessive ein kommunales Mobilitätsmanagement auf und stärkt dieses kontinuierlich. Durch die Erarbeitung eines integrierten gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts für die Stadt Wuppertal, dessen Zielkonzept 2022 und dessen Maßnahmenkonzept 2024 beschlossen wurde, wurde eine wichtige Grundlage für eine kommunale Mobilitätswende geschaffen. Der Fußverkehr spielte bereits im Zielkonzept eine entscheidende Rolle und die Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW wurde bereits vor Beschluss des Maßnahmenkonzepts abgeschlossen.

Bei den Fußverkehrs-Checks waren Personen aus Bürgerschaft, Verwaltung und Kommunalpolitik eingebunden. Die Federführung und Vorbereitung des Fußverkehrs-Checks in Wuppertal lag bei Velin Wagner im Team Nahmobilität, auch Norina Peinelt, Teamleiterin und Beauftragte für den nichtmotorisierten Verkehr, war kontinuierlich in den Gesamtprozess eingebunden. Um weitere Fachbereiche für die Fußverkehrs-Checks in Wuppertal zu sensibilisieren und unterschiedliche Perspektiven und Wissen in die Vorbereitung einfließen zu lassen, wurden weitere Abteilungen in den Prozess eingebunden. Die gewonnenen Erkenntnisse aus den Fußverkehrs-Checks sollen bei der konkreten Maßnahmenentwicklung für die Gestaltung vor Ort maßgeblich berücksichtigt sowie die fachübergreifende Zusammenarbeit vertieft werden.

## 5 Ausblick

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

Abbildung 11: Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

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

Der Fußverkehrs-Check NRW 2024 konnte den Fußverkehr in Wuppertal betrachten und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung liefern, die unterschiedlich konkret sind. Einige Maßnahmen können ggf. noch im Rahmen laufender Planungen umgesetzt werden oder in bevorstehende Planungen (z.B. BUGA und Parkraumkonzept) integriert werden.

Gleichzeitig konnten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, die auch über die Grenzen der untersuchten Begehungsrouten hinaus für das städtische Gebiet anwendbar sind. Dies betrifft vor allem die Maßnahmen zur Barrierefreiheit und Umgang mit dem Spannungsfeld Gehwegparken. Hierzu ist vor allem auch das Parkraumkonzept für den die Nordstadt und das Luisenviertel abzuwarten, um ggf. auch weitere Maßnahmen für weitere Quartiere abzuleiten. Auch die weiteren Maßnahmen sind über das Untersuchungsgebiet hinaus anwendbar. Insgesamt lassen die Maßnahmenvorschläge bessere Bedingungen für zu Fuß Gehende in Wuppertal erwarten, die ebenso eine Impulswirkung für die anderen Ortsteile darstellen können.

Besonders der Partizipationsprozess hat gezeigt, dass der Fußverkehrs-Check als strategisches Instrument von den Bürgerinnen und Bürgern Wuppertals angenommen wurde und durch viele Beiträge zur Maßnahmenentwicklung beigetragen hat. Eine Fortführung von (themenspezifischen) Begehungen in anderen Quartieren kann sinnvoll sein.

## 6 Dokumentation

### 6.1 Auftakt-Workshop

Ort: Neumarkt 10, 42103 Wuppertal, Rathaus Elberfeld, Raum A 202

Datum: 23.08.2024

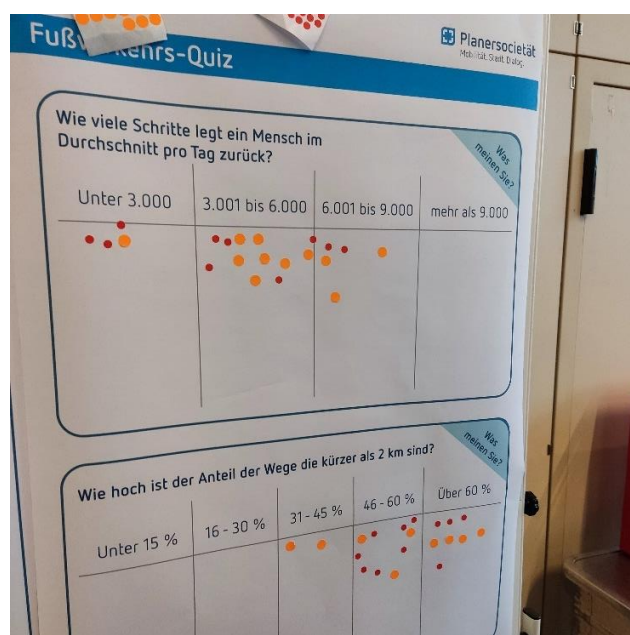
Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr

Anwesende: 50 Personen

Der Auftakt-Workshop für den Fußverkehrs-Check NRW 2024 in Wuppertal fand am Freitag, den 23.08.2024 zwischen 17:00 und 19:00 Uhr, im Elberfelder Rathaus statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus ca. 50 Personen zusammen, darunter Vertretung aus der Stadtverwaltung und Politik, Bürgerinnen und Bürger der Stadt Wuppertal, Gebärdendolmetscher sowie Mitarbeitenden des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät, welche den Fußverkehrs-Check begleiten.

Zur Einstimmung in das Thema Fußverkehr hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit vor Beginn der Veranstaltung sich u.a. mit zwei Quizfragen auseinanderzusetzen.

Abbildung 12: Eingangsbefragung Auftakt-Workshop



## Begrüßung

Frau Dr. Christina Betz (Abteilungsleiterin der Straßen- und Verkehrsplanung) begrüßt die Teilnehmenden und erläutert die Hintergründe und Motivation der Stadt Wuppertal zur Bewerbung sowie zum Prozess des Fußverkehrs-Check. Frau Betz sieht den Start der Fußverkehrs-Checks in Wuppertal als Auftakt, dem Fußverkehr künftig mehr Beachtung zu schenken und die Bürgerinnen und Bürger durch mehr Transparenz einbeziehen zu können.

Abbildung 13: Begrüßung des Auftakt-Workshop



Foto: Oskar Siebers

## Einführung in das Thema Fußverkehr

Herr Müller (Planersocietät) begrüßt ebenfalls die Anwesenden. Er stellt den Fußverkehrs-Check als Instrument vor, gibt eine Einführung in das Thema Fußverkehr und geht auf dessen Herausforderungen und Hindernisse ein. Anschließend erläutert Herr Müller vertiefend mögliche Handlungsfelder für den Fußverkehrs-Check in Wuppertal.

## Frage- und Diskussionsrunde

Im Anschluss an den Vortrag hatten die Anwesenden die Möglichkeit Fragen und Rückmeldungen zu den geplanten Begehungsrouten am Ölberg und in Vohwinkel zu geben und bereits Problemstellen zu benennen.

Dazu standen Tischkarten zur Verfügung, auf denen mittels Steckkarten Hinweise verortet werden konnten. Zudem bestand die Möglichkeit mit Mitarbeitenden der Stadtverwaltung oder der Planersocietät ins Gespräch zu kommen, um Probleme und eigene Ideen zu diskutieren.

Abbildung 14: Herr Wagner in Diskussion mit Teilnehmenden



Foto: Oskar Siebers

Unter anderem wurden folgende Themen angesprochen bzw. auf den Karten verortet:

### Ölberg

- Bürgersteige viel zu schmal (Ottenbrucher Straße)
- Gehweg zu schmal! Eine Seite Parken verbieten. Wenn Mülltonnen auf dem Gehweg stehen, ist keine Nutzung mehr möglich (Ottenbrucher Straße)
- Ampel Fernmeldeamt: Grünphase für Zufußgehende zu kurz
- St. Anna Wald: Geländer an den Treppenstufen farblich abheben von den Wegen

- Bänke im St. Anna Wald: wieder aufstellen; Grün zurückschneiden
- Die Ecken der Kreuzung sind ständig zugeparkt (Hedwigstraße)
- Hier ist eine "Eltern-Taxi Zone" der gesamte Verkehr wird dadurch gestört; keine Rücksicht auf Grundschul- & Kindergartenkinder beim Überqueren (Dorotheenstraße)"
- Die Container blockieren die Gehwegabsenkung (Charlottenstraße)
- Übermäßiges Beschleunigen, um Kinder zur Schule zu bringen! (Charlottenstraße)
- Park am Ottoböhne-Platz ist eine No-Go-Area ab 16 Uhr. Öffentliches Dealen
- Bürgersteige sind zugeparkt. Hier laufe ich immer auf der Fahrbahn (Zimmerstraße)
- Oberstes Ziel: autofreier Ölberg-> Parkflächen außerhalb des Quartiers
- Autos parken halbachtig auf dem Gehweg (Hombüchel)
- Bürgersteige sind zugeparkt (Reitbahnstraße)
- Gehweg ist zu schmal (Reitbahnstraße)
- Ampelschaltung Hochstraße: Abbieger parallel mit Fußgängern->sehr gefährlich!
- Ampel für Blinde defekt (Briller Straße)
- sehr schmaler Gehweg, bei viel Verkehr (Briller Straße)
- Gehweg zu schmal (Briller Straße)
- Der Wartebereich an der Ampel ist direkt vor einer tief abgesenkten Straße. Dort sammelt sich bei Regen eine riesige Pfütze. Jedes vorbeifahrende Auto verursacht Wasserfontänen. (Briller Straße/Wülfrather Straße)
- Sehr lange Wartezeiten für Fußgänger + wichtiger Schulweg (Briller Straße/Wülfrather Straße)
- Leitsystem fehlt (Briller Straße/Autobahnauffahrt)
- Bürgersteig zugeparkt und zu schmal. Feuerwehr kommt nicht durch. Nur einseitiges Parken erlauben (Sattlerstraße)
- Bürgersteige zugeparkt - nur einseitiges Parken erlauben (Schreinerstraße)
- Schöner Platz (Friedrichschulstraße, Nordstadt)

- Wildes Parken in der Spielstraße ist möglich und wird nicht geahndet (Lederstraße)
- Beidseitiges Gehwegparken; Bei Müllabfuhrtagen kein Durchkommen auf dem Gehweg (Gerberstraße)

### Vohwinkel

- Steine für blinde schwer sichtbar (Vorplatz Schwebebahnhaltestelle Vohwinkel)
- Kein Kontrast der Steine. Sturzgefahr für Blinde (Vorplatz Schwebebahnhaltestelle Vohwinkel)
- Autofahrer ohne Rücksicht. Verkehrsinsel wird nicht benutzt (Vohwinkeler Straße, Nr. 9)
- Parkraum nehmen und Aufenthaltsqualität schaffen durch z.B. Eisdielen (Vohwinkeler Straße)
- Verlängerung der Ampelschaltung (Vohwinkeler Straße/Gräfrather Straße)
- Ampel Kaiserplatz: Ampelphase zu kurz. Nur jede dritte Phase für Fußgänger. Ggf. diagonale Querung möglich? (Vohwinkeler Straße/Gräfrather Straße)
- Umfeld Kath. Kirche: unebene Gehwege und Gehwegparken (Gustavstraße)
- Zu schmal für Fußgänger und beidseitig parkende Autos (Rottscheidter Straße)
- Elterntaxi und viel Verkehr. Ampel ohne Blindenakustik (Stackenbergstraße/Westring)
- Rechte Seite für Menschen mit Gehbehinderung fast unmöglich zu begehen. Sehr schmale Straßen. (Gneisenaustraße)
- Fahrradfahrer und Roller auf dem Gehweg (Kaiserstraße)
- Aldi Mündungsbereich. keine Rücksicht (Kaiserstraße)
- „Spielstraße“ (Lienhardstraße)
- Schlechte Übersicht durch Bushaltestelle und beim Abbiegen (Lienhardplatz)
- Übergang statt Tunnel (Bahnstraße, Unterführung)
- Sehr unattraktiv, ggf. sogar Angstraum (Bahnstraße, Unterführung)
- Defekter Zugang von der Unterführung (Bahnstraße, Unterführung)
- Querung der Bahnstr. in der Kurve ist schwierig (Bahnstraße, Busplatz Bf Vohwinkel)

- Südzugang des Bf unscheinbar
- Die Treppe bzw. der Weg hinterm „Futterhaus“ nicht behinderten und Fahrrad gerecht (Kaiserstraße)
- sehr schmutzig und viele parkende Autos (Stackenbergstraße)

Abbildung 15: Ergebnisse der Diskussion der beiden Routen



Foto: Oskar Siebers

## Weiteres Vorgehen & Verabschiedung

Zum Abschluss stellt Herr Müller die folgenden Termine des Fußverkehrs-Checks vor und lädt die Teilnehmenden herzlich dazu ein. Er bedankt sich bei den Anwesenden für die konstruktive Mitarbeit sowie die rege Diskussion und verabschiedet die Teilnehmenden.

## 6.2 1. Begehung am Ölberg

Ort: Wuppertal Ölberg

Datum: 04.09.2024

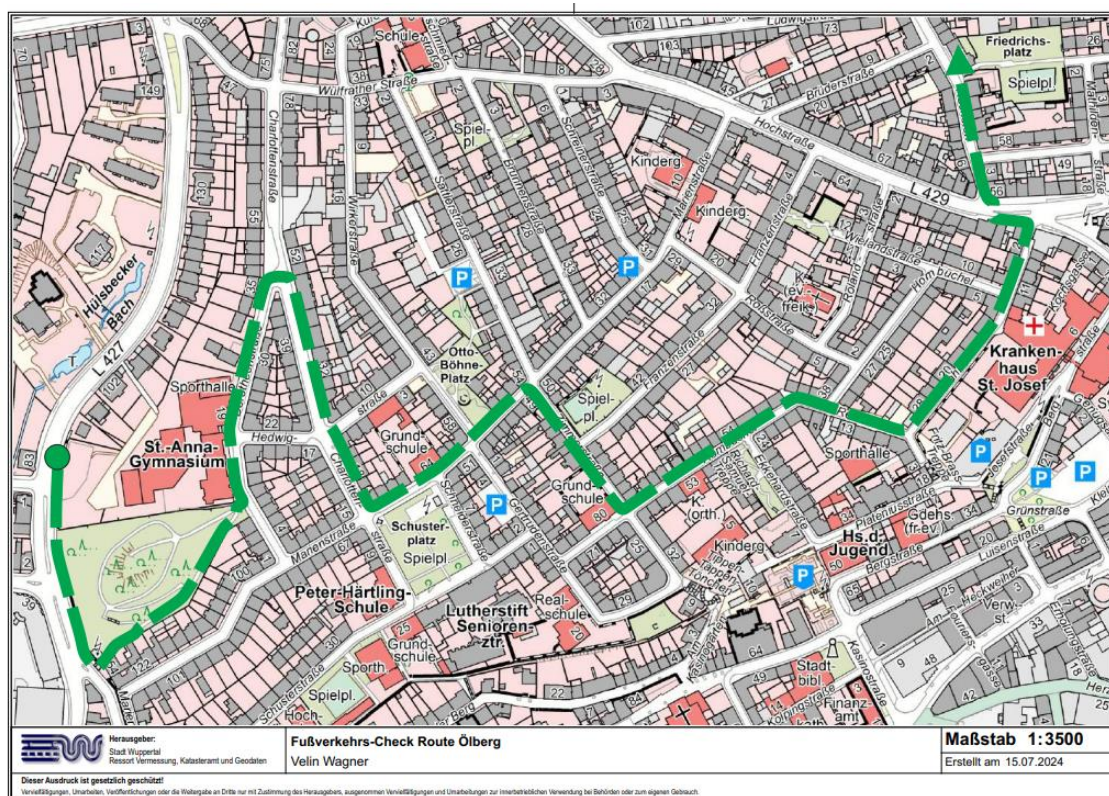
Uhrzeit: 17:00 - 19:00 Uhr

Anwesende: 20 Personen

### Begrüßung

Am 04.09.2024 um 17 Uhr fand die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks in der Stadt Wuppertal statt. Die Begehung startete an der Briller Straße. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 20 Personen zusammen: Vertretung der kommunalen Verwaltung, des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, der Politik (u.a. Bezirksbürgermeister von Elberfeld), Bürgerinnen und Bürger, Gebärdendolmetscher und der Planersocietät.

Abbildung 16: Routenverlauf der 1. Begehung in Ölberg, Wuppertal (ca. 2,5 km)



Herr Müller (Planersocietät) begrüßt die Teilnehmenden und stellt sich und das Büro kurz vor. Daran anknüpfend erläutert Herr Müller den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen.

### **Startpunkt: Briller Straße**

- Die Anwesenden berichten davon, dass die Ampelschaltung an der stark frequentierten Kreuzung zwischen der Katenberger Straße und der Briller Straße den Zufußgehenden nur ein sehr begrenztes Zeitfenster anbietet, um die Straße sicher zu überqueren.
- Es wird berichtet, dass am selben Knotenpunkt ein taktiles Leitsystem fehlt, das sehbehinderten Menschen eine sichere Orientierung und Wegführung ermöglichen sollte.
- Obwohl die Höchstgeschwindigkeit auf der Briller Straße bereits von Tempo 50 auf Tempo 40 reduziert wurde, halten sich viele Autofahrenden nicht an diese Begrenzung. Laut Teilnehmenden, besteht es dennoch eine merkliche Verbesserung der Situation, jedoch sollten zusätzliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung und -reduktion geprüft werden.

### **Station 1: St. -Anna Gymnasium**

- Der Weg durch den St. Anna Wald ist für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen nicht optimal gestaltet, da Handläufe fehlen, die das Gehen erleichtern würden. Zudem mangle es an Sitzmöglichkeiten für kurze Pausen. Ein weiteres Problem stellt die fehlende farbliche Kennzeichnung der Stufenabsätze dar, was das Erkennen der Stufen erschwert und zu Stolpergefahren führen kann. Ein farblicher Kontrast an den Stufen wird von den Anwesenden zur Erhöhung der Sicherheit gewünscht.
- Der Bring- und Abholverkehr rund um das St. Anna-Gymnasium sorgt regelmäßig für Verkehrschaos, insbesondere zu Schulbeginn und -ende. Trotz zahlreicher Diskussionen und Projekte der Schule hat sich die Situation kaum verbessert. Bürgerinnen und Bürger schlagen daher vor, die Straße temporär zu sperren (vgl.

Schulstraßen-Erlass<sup>7</sup>) oder in der Nähe der Schule zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen, um den Verkehr besser zu lenken und die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler zu gewährleisten.

- Die Umlaufsperrung am Eingang zum St. Anna Wald ist zu eng und stellt somit eine Barriere für Personen mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen dar. In der aktuellen Diskussion wird sogar infrage gestellt, ob diese Umlaufsperrung an dieser Stelle überhaupt notwendig ist. Ein alternativer Vorschlag ist die Installation von reflektierenden Pollern, um den Bereich sicherer und zugänglicher zu gestalten.

Abbildung 17: links nicht barrierefreie Umlaufsperrung und rechts fehlende Kennzeichnung der Stufen



## Station 2: Dorotheenstraße & Charlottenstraße

- Die anwesenden sind der Meinung, dass der Glascontainer im Kreuzungsbereich Dorotheenstraße und Charlottenstraße die Sicht für alle Verkehrsteilnehmende beeinträchtigt und somit die Sichtbarkeit von Radfahrenden und Zufußgehenden reduziert, was zu Gefahrensituationen führen kann. Die Stadtverwaltung weist darauf hin, dass es schwierig ist, alternative Standorte für die Container zu finden, da sie regelmäßig und in angemessenem Abstand zur Wohnbebauung platziert werden müssen. Bürgerinnen und Bürger schlagen vor, die Sperrfläche, um die Container zu

<sup>7</sup> <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/schulstrassen-in-nrw>

vergrößern, um die Sichtverhältnisse zu verbessern und somit die Sicherheit zu erhöhen.

Abbildung 18: Glascontainer im Kreuzungsbereich Dorotheenstraße und Charlottenstraße



### Station 3: Marienstraße & Charlottenstraße

- Die Bürgerinnen und Bürger äußern sich positiv über die Baumallee auf der Charlottenstraße und wünschen sich eine ähnliche Begrünung an der Stelle der Parkplätze in der Umgebung.
- Die Schraffierung im Kreuzungsbereich Marienstraße und Charlottenstraße wird als effektiv im Kampf gegen falschparkende Fahrzeuge angesehen. Diese Markierungen helfen, die Parkordnung klarer zu kennzeichnen und damit die Ordnung auf den Straßen aufrechtzuerhalten.
- Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Probleme mit Falschparkern insbesondere in den Abendstunden verschärfen.
- Die Markierungen auf dem Gehweg im Kreuzungsbereich Marienstraße und Charlottenstraße werden als vorteilhaft für die Barrierefreiheit von den Anwesenden wahrgenommen. Diese tragen dazu bei, dass sich alle Verkehrsteilnehmende sicherer und komfortabler bewegen können. Solche Schraffierungen sollten auch an anderen Orten am Ölberg eingezeichnet werden.
- Auf den ohnehin schmalen Gehwegen befinden sich häufig zusätzliche Gegenstände wie Mülltonnen oder Straßenschilder. Diese störenden Elemente machen die

Gehwege noch enger und erschweren die Nutzung für Zufußgehende, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Abbildung 19 Die Bodenmarkierungen im Kreuzungsbereich Marienstraße und Charlottenstraße



#### Station 4: Zimmerstraße

- In zahlreichen Kreuzungsbereichen, wie etwa an der Kreuzung Zimmerstraße und Marienstraße, sind die Gehwege bereits barrierearm gestaltet, zum Beispiel durch abgesenkte Bordsteine. Allerdings können Bürgerinnen und Bürger diese Vorteile oft nicht nutzen, da die Bereiche häufig von Falschparkern blockiert werden. Es besteht der Wunsch nach verschärften Kontrollen, um die Barrierefreiheit tatsächlich zu gewährleisten.
- Es wird berichtet, dass in manchen Fällen sogar die Feuerwehr Schwierigkeiten hat, bei einem Brand rechtzeitig durchzukommen, da viele Straßen durch falsch parkende Fahrzeuge blockiert sind. Diese Situation stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar und erfordert dringend Maßnahmen zur Sicherstellung freier Rettungswege.

Abbildung 20 Die Teilnehmenden diskutieren über die Situation mit den Falschparkern



### Station 5: Hombüchel

- Auf der Zimmerstraße und Hombüchel wird die Problematik der zu schmalen Gehwege und der sich darauf befindender Hindernisse besonders deutlich.

Abbildung 21 Hindernisse auf dem Gehweg in Form von Mülltonnen, Straßenpoller und parkenden Autos



## Station 6: Reitbahnstraße & Reiterstraße

- Im Kreuzungsbereich Reitbahnstraße und Reiterstraße blockiert ein Glascontainer den Gehweg, sodass die Anwesenden sich gezwungen fühlen, auf die Fahrbahn auszuweichen. Dies stellt insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder und ältere Menschen ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Eine Verlagerung oder besserer Schutz des Gehwegs wäre hier notwendig.
- In diesem Bereich wird die Bodenqualität als unzureichend beschrieben. Der Bodenbelag ist häufig von schlechter Qualität oder fehlt stellenweise komplett. Besonders wird darauf hingewiesen, dass Unternehmen, die für die Verlegung von Glasfaserkabeln zuständig sind, den Bodenbelag nach Abschluss der Arbeiten oft nicht in den ursprünglichen Zustand zurückversetzen. Dies führt zu unebenen Gehwegen und gefährdet die Sicherheit der Passanten.

Abbildung 22 Die Anwesenden diskutieren über den Glascontainer auf dem Gehweg  
Im Kreuzungsbereich Reitbahnstraße und Reiterstraße



## Station 7: Hochstraße

- Die Bushaltestelle „Höchsten/St. Josef Krankenhaus“ ist für Zufußgehende schwer erreichbar, da die Hochstraße überquert werden muss, ohne dass ein Zebrastreifen oder eine andere sichere Querungshilfe vorhanden ist. Man kann direkt vor Ort beobachten, dass viele Menschen den kürzesten Weg nehmen und die Straße in einem gefährlichen Bereich überqueren, was das Unfallrisiko erhöht.

Abbildung 23: Der Zugang zu der Bushaltestelle „Höchsten/St. Josef Krankenhaus“



## Station 8: Höchsten & am Friedrichsplatz

- Laut den Teilnehmenden wird die Einfahrt zum Friedrichsplatz häufig von mehreren Fahrzeugen blockiert, was den Fußverkehr behindert und zu gefährlichen Situationen führt. Die Bürgerinnen und Bürger schlagen vor, an dieser Stelle Poller zu installieren, um das Zuparken zu verhindern und den Verkehrsfluss zu verbessern. Zudem sollte es einen Hinweis auf den Spielplatz geben.

Abbildung 24: Die zugeparkte Einfahrt zum Friedrichsplatz



## **Verabschiedung & Ausblick**

Zum Schluss dankt Herr Müller den Anwesenden für ihre Teilnahme und Wortbeiträge. Er verweist auf die 2. Begehung (in Vohwinkel) am 11.09 um 17 Uhr und auf die Abschlussveranstaltung und lädt dazu herzlich ein. Anschließend verabschiedet er die Anwesenden.

## 6.3 2. Begehung in Vohwinkel

Ort: Wuppertal Vohwinkel

Datum: 11.09.2024

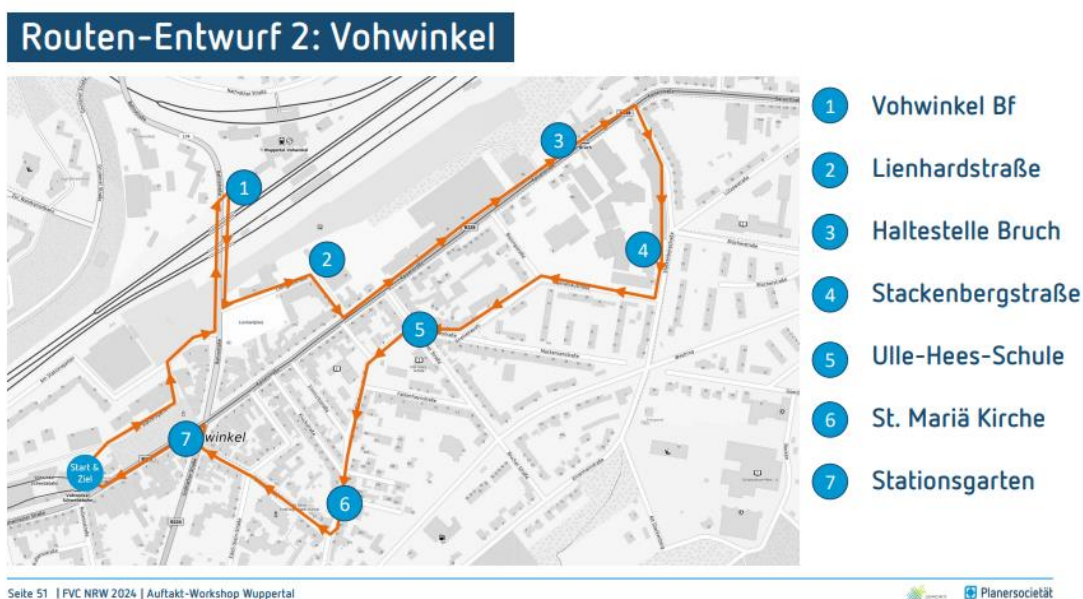
Uhrzeit: 17:00 - 19:00 Uhr

Anwesende: 27 Personen

### Begrüßung

Am 11.09.2024 um 17 Uhr fand die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks Nordrhein-Westfalen in der Stadt Wuppertal statt. Die Begehung startete am Bahnhof der Schwebelbahn. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 27 Personen zusammen: Vertretung der kommunalen Verwaltung, des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, des FUSS e. V., Bürgerinnen und Bürger, der Politik (u.a. Bezirksbürgermeister von Vohwinkel) sowie der Planersocietät.

Abbildung 25 Routenverlauf der 2. Begehung in Vohwinkel, Wuppertal (ca. 2 km)



Herr Müller (Planersocietät) begrüßt die Teilnehmenden und stellt sich und das Büro kurz vor. Daran anknüpfend erläutert Herr Müller den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen.

### **Startpunkt: Schwebebahn Haltestelle Vohwinkel**

- Die Anwesenden merken an, dass die Bushaltestellen auf der Kaiserstraße in einem zu großen Abstand zum Bahnhof der Schwebebahn liegen. Zudem bestehen keine direkten Verbindungen und keine sichere Überquerungsmöglichkeiten zwischen diesen, was den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln erheblich erschwert.
- Darüber hinaus berichten die Teilnehmenden, dass etwa ein Drittel der Informationssysteme (Digitale Anzeigetafel, Tonansagen) an den Bushaltestellen nicht mehr funktionsfähig ist. Es wird als sinnvoll erachtet, diese Problematik der WSW zu melden, um eine zeitnahe Instandsetzung zu ermöglichen.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die bestehenden Blindenleitsysteme entweder veraltet oder teilweise vollständig defekt sind. Diese Mängel sind an einem so bedeutenden Verkehrsknotenpunkt nicht akzeptabel und erfordern dringende Maßnahmen zur Verbesserung, um die Barrierefreiheit und Sicherheit für alle Personen zu gewährleisten.
- Obwohl den Radfahrenden „Am Stationsgarten“ ausreichend Platz zur Verfügung steht, neigen diese häufig dazu auf den Bahnhofsvorplatz auszuweichen und dort mit hoher Geschwindigkeit an Zufußgehenden vorbeizufahren. In der Diskussion wird die Dringlichkeit betont, dass alle Verkehrsteilnehmende einander gegenüber Rücksichtnahme üben müssen, um die Sicherheit und den reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu gewährleisten.

Abbildung 26: Die Teilnehmenden am Vorplatz des Bahnhofs der Schwebebahn



Abbildung 27 Radweg „Am Stationsgarten und Blindenleitsystem am Bahnhof der Schwebebahn



## Station 1: Vohwinkel Bahnhof

- Auf dem Weg zu der ersten Station wird angemerkt, dass der Kreuzungsbereich zwischen der Straße „Am Stationsgarten“ und der Auffahrt zum akzenta-Parkplatz häufig eine Gefahrenquelle darstellt. Der Straßenraum ist nicht klar zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden aufgeteilt, ein Zebrastreifen fehlt und es gibt kein taktiles Leitsystem. Zudem wird am Standort eine hohe Verkehrsmenge beobachtet. Radfahrende neigen dazu, in diesem Bereich schneller zu fahren als es die Geschwindigkeitsbegrenzung zulässt, und halten sich nicht an die Anweisungen der Verkehrsschilder. Die vertretenden Personen der Stadtverwaltung weisen darauf hin, dass die Fahrradstrecke sich auf einem Privatgelände befindet und daher nicht verlegt werden kann.
- Die Anwesenden empfinden den Bahnhofsvorplatz insgesamt als positiv, da dieser schön begrünt und attraktiv gestaltet ist.
- Dennoch wird kritisiert, dass der gesamte Platz eine einheitlich asphaltierte Fläche darstellt, wobei der genaue Verlauf des Gehwegs unklar bleibt. Zudem wird diese Fläche häufig zugeparkt. Eine hellrosa markierte Fläche deutet auf den Gehweg zur Mittelinsel hin, doch die Anwesenden berichten, dass der „Faktor Mensch“ an dieser Stelle entscheidend ist: viele wählen den kürzeren Weg, anstatt den vorgesehenen Weg zu nutzen.
- Die Teilnehmenden kritisieren außerdem, dass die Orientierung hinsichtlich der Buslinien fehlt. Der Bahnhof verfügt über keine zentralen Informationstafeln, wodurch es häufig unklar bleibt, wo der jeweilige Bus hält und in welche Richtung dieser fährt.
- Es wird angemerkt, dass das auf der Mittelinsel platzierte Radhäuschen viel zu weit links positioniert ist, was das Passieren von der linken Seite erschwert. Dennoch wird positiv hervorgehoben, dass das Radhäuschen auf dem Bahnhofsvorplatz überhaupt vorhanden ist.
- Die taktilen Leitsysteme auf dem Vorplatz des Bahnhofs Vohwinkel werden ebenfalls als positiv wahrgenommen. Sie sind gemäß den Vorschriften in einem 90-Grad-Winkel angebracht.

Abbildung 28: Die Auffahrt zum akzent-Platz



Abbildung 29: Mittelinsel am Bahnhofsvorplatz; die Blindenleitsysteme; das Fahrradhäuschen



## Station 2: Bahnstraße / Lienhardstraße

- Die Anwesenden empfinden den Tunnel auf der Bahnstraße als unangenehm eng und dunkel. Sie bemerken zudem, dass der unzureichend gepflegte Grünschnitt den Gehweg zusätzlich verengt. Diese Gegebenheiten führen dazu, dass der Tunnel als Angstraum wahrgenommen wird.
- Im Bereich des Lienhardplatzes erleben die Teilnehmenden die Überquerung der Bahnstraße als besonders schwierig. Sie stellen fest, dass sich die Autofahrenden häufig nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Viele von den Anwesenden wünschen sich die Einrichtung eines Zebrastreifens in diesem Bereich. Herr Müller weist jedoch darauf hin, dass dies aufgrund der nahegelegenen Bushaltestelle „Lienhardplatz“ nur eingeschränkt umsetzbar ist.
- Die Teilnehmenden kritisieren auch die Sichtbehinderung durch den Grünschnitt an der Kreuzung „Am Stationsgarten“ mit der Bahnstraße. Diese Situation stellt insbesondere für kleine Kinder und Personen im Rollstuhl ein erhöhtes Risiko dar, da sie im Straßenverkehr leicht übersehen werden können.
- Abschließend thematisieren die Anwesenden die Versiegelung des Lienhardplatzes, welche allerdings aufgrund des dort stattfindenden Marktes erforderlich ist.

Abbildung 30: Der Tunnel auf der Bahnstraße



Abbildung 31: Kreuzungsbereich Bahnstraße &amp; Am Stationsgarten



### Station 3: Haltestelle Bruch

- An der Haltestelle Bruch äußern die Anwesenden keine Kritikpunkte. Allerdings wird auf der Strecke ein zusätzlicher Halt im Bereich Kaiserstraße und Lienhardstraße gemacht, da dieser als besonders problematisch angesehen wird. Die Teilnehmenden kritisieren folgende Punkte:
- Obwohl die Straße als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert ist, wird sie häufig als Abkürzung genutzt, was dazu führt, dass Autofahrende oft an den Zufußgehenden rasant vorbeifahren. Die Bürgerinnen und Bürger sind der Meinung, dass an dieser Stelle zwei Sackgassen sinnvoller wären, um die Verkehrssituation zu entschärfen.
- Der Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr wird insbesondere auf der Kaiserstraße deutlich. Herr Müller merkt jedoch an, dass dieser möglicherweise nur schwer lösbar sei, da die Straße an dieser Stelle sehr eng für einen eigenständigen Radweg ist.
- Zudem empfinden die Anwesenden die Ausfahrt vom Aldi-Parkplatz als schlecht einsehbar, was häufig zu gefährlichen Situationen für Zufußgehende führt. Sie

halten einen Verkehrsspiegel an dieser Stelle für eine sinnvolle Maßnahme, um die Sicherheit zu erhöhen.

Abbildung 32: Kreuzungsbereich Lienhardstraße & Kaiserstraße



#### Station 4: Stackenbergerstraße

- Die Anwesenden empfinden die Gehwege entlang der Stackenbergerstraße als zu schmal. Zudem werden diese häufig von illegalen Parkern blockiert, was die Situation zusätzlich verschärft.
- Die Teilnehmenden bemerken, dass die Falschparker Situation in diesem Bereich besonders problematisch ist. Häufig stehen Fahrzeuge über die Straßenmarkierungen hinaus, was die Sicherheit im Straßenraum beeinträchtigt. Außerdem wird angemerkt, dass verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge in diesem Bereich nur selten durch das Ordnungsamt kontrolliert werden, wodurch sich das Problem weiter verschärft.

- Der Kreuzungsbereich zwischen Stackenbergerstraße, Lützowstraße und Blücherstraße wird aufgrund der großen asphaltierten Fläche ohne Straßenmarkierungen als sehr unübersichtlich wahrgenommen. Darüber hinaus ist dieser Bereich häufig zugeparkt, was die Sichtverhältnisse zusätzlich erschwert. Herr Müller hält es für möglich, die Fahrbahn in diesem Bereich zu verengen. Dadurch könnte der motorisierte Individualverkehr (MIV) besser kontrolliert werden, und die Zufußgehenden hätten bei der Querung der Straße kürzere Wege, was die Sicherheit erheblich verbessern würde.

Abbildung 33: Der Kreuzungsbereich Stackenbergerstraße & Blücherstraße



## Station 5: Ulle-Hees-Schule

- Der Kreuzungsbereich zwischen Mackensenstraße und Gneisenastraße wird von den Anwesenden ebenfalls als unübersichtlich wahrgenommen. Zudem wird angemerkt, dass die Kreuzung nicht barrierearm gestaltet ist, da die notwendige Bordsteinabsenkung fehlt.
- Die Teilnehmenden bemerken, dass der Bodenbelag im Bereich der Gneisenastraße aufgrund von Durchwurzelungen sehr uneben ist. Dies erschwert das Passieren mit einem Rollstuhl, Kinderwagen oder ähnlichem erheblich.
- Auf der Rottscheider Straße fällt den Teilnehmenden ein Positivbeispiel auf: die Verschmälerung der Fahrbahn hat zu verkürzten Querungsdistanzen geführt, was die Sicherheit und Zugänglichkeit in diesem Bereich verbessert.

Abbildung 34: Bodenbelag auf der Gneisenastraße und Positivbeispiel zur Reduzierung von Querungsdistanzen



## Station 6: St. Mariä Kirche

- Im Bereich der St. Mariä Kirche haben die Anwesenden nichts zu bemängeln.

## Station 7: Stationsgarten

- Die Anwesenden empfinden die Querung der Gräfrather Straße in Richtung Stationsgarten als erschwert, da die Grünphase zu kurz ist. Selbst bei schnellem Tempo schaffen sie es oft nicht, den gesamten Weg auf einmal zu überqueren und müssen daher zwei Ampelphasen abwarten.
- Der Stationsgarten wird von den Teilnehmenden hingegen positiv wahrgenommen. Viele berichten, dass sie sich gerne in diesem Park aufhalten und betonen, dass er eine hohe Aufenthaltsqualität für Vohwinkel bietet.

Abbildung 35: Die Lichtsignalanlage auf der Gräfrather Straße



## Allgemeine Anmerkungen

- Die Anwesenden sind der Meinung, dass viele der Verkehrsschilder auf der Route eine dringende Reinigung erfordern. Einige von den sind so verschmutzt, dass die darauf stehenden Inhalte nur sehr schwer zu erkennen sind.

## **Verabschiedung & Ausblick**

Zum Schluss dankt Herr Müller den Anwesenden für ihre Teilnahme und Wortbeiträge. Er verweist auf die Abschlussveranstaltung, welche vermutlich Anfang Dezember stattfindet, und lädt dazu herzlich ein. Anschließend verabschiedet er die Anwesenden.

## 6.4 Abschluss-Workshop

Ort: Neumarkt 10, 42103 Wuppertal, Rathaus Elberfeld, Raum A 202

Datum: 04.12.2024

Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr

Anwesende: 42 Personen

Der Abschluss-Workshop für den Fußverkehrs-Check NRW 2024 in Wuppertal fand am Mittwoch, den 04. Dezember 2024 zwischen 17:00 und 19:00 statt. Treffpunkt ist wie beim Auftaktworkshop das Rathaus in Elberfeld. Die Teilnehmenden setzten sich aus ca. 40 Personen zusammen, darunter Stellvertretende aus der Stadtverwaltung und Politik, Bürgerinnen und Bürger der Stadt sowie Mitarbeitenden des Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Planersocietät.

Abbildung 36: Präsentation des Abschluss-Workshop im Rathaus Elberfeld

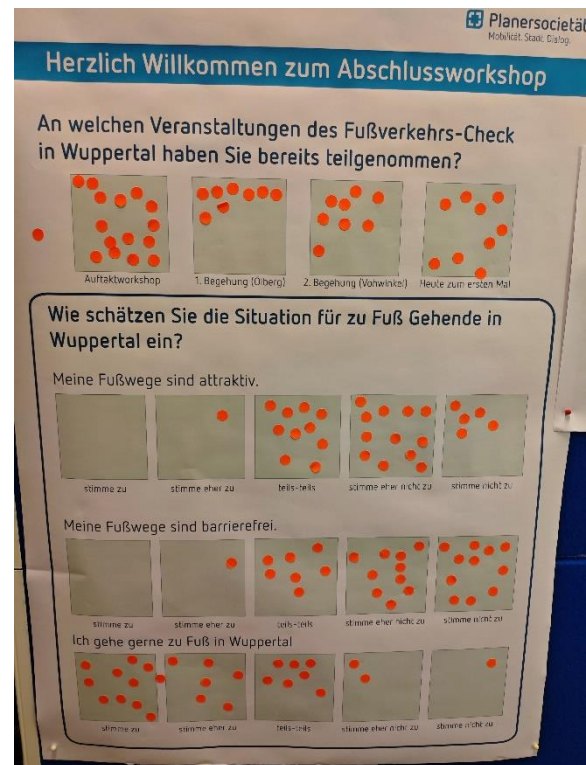


Foto: Wolf Sondermann

## Ankunft der Teilnehmenden

Zu Beginn der Veranstaltungen wurden die Teilnehmenden in Empfang genommen. Vor dem Start der Präsentation um 17.15 Uhr bestand die Möglichkeit an einer Umfrage zur Teilnahme der bisherigen Veranstaltungen und zur Bewertung der Situation für Zu Fuß Gehende in Wuppertal teilzunehmen. Die Ergebnisse können der Abbildung 38 entnommen werden.

Abbildung 37: Eingangsbefragung



## Begrüßung und Präsentation

Mit Start der Präsentation begrüßt Frau Dr. Sandra Terporten (Ressortleiterin Straßen und Verkehr) die anwesenden Personen. Sie sieht den Bedarf zur Verbesserung des Fußverkehrs in Wuppertal und freut sich über die rege Teilnahme der Bürgerinnen und Bürger an den Veranstaltungen. Nach einer kurzen Vorstellung des Ablaufs der Veranstaltung durch Herrn Müller (Planersocietät), stellt Herr Hornig (Zukunftsnetz Mobilität NRW) einige wichtige Punkte über den Fußverkehr und die Unterstützung des Zukunftsnetzes vor.

Herr Müller gibt anschließend einen Rückblick auf die bisherigen Veranstaltungen, insbesondere auf die beiden Begehungsrouten am Ölberg und in Vohwinkel. Anschließend präsentiert er eine Auswahl der dort diskutierten Maßnahmen. Die Maßnahmen sind zur besseren Übersicht in die Maßnahmenfelder: Barrierefreiheit, Querungen Aufenthalt und Verkehrssicherheit aufgeteilt. Nach Vorstellung einiger Maßnahmen können die Vorschläge in Kleingruppen diskutiert und die Ergebnisse schriftlich auf einem Arbeitsblatt festgehalten. Abschließend werden einzelne Aspekte im Plenum diskutiert.

## Ergebnisse aus Arbeitsphase und Diskussion

Die Ergebnisse aus den Arbeitsphasen und der Abschlussdiskussion werden im Folgenden zusammengefasst.

Abbildung 38: Zusammenarbeit und Austausch während der Arbeitsphasen



Foto: Wolf Sondermann

## Barrierefreiheit und Querungen

### Was ist gut?

- Ich bin begeistert, dass ich überhaupt die Möglichkeit habe, mich zu beteiligen. Das ist hervorragend gut!
- Mülltonnensammelstelle finde ich gut (Maßnahme A1)
- Gehwege vom ruhenden Verkehr freihalten, wenn Straßenbreite es erlaubt (Maßnahme A2)
- Sehr gut! (Maßnahme A4)
- Einfach und kostengünstige Lösung (Maßnahme A6+7)

- Alle Vorschläge sind gut
- Gute Idee (Maßnahme A1)
- Gut ist die Idee / der Vorschlag, bei breiten Querungen die Distanzen zu reduzieren, diese Markierungen sollten „aufgebordet“ sein, sonst wird auf denen geparkt
- Gut ist die Idee bei den blockierten Querungen, diese Bereiche deutlich zu markieren
- Bei den durch Baumwurzeln beschädigten Gehwegen „fachmännische“ Bearbeitung der Wurzeln angehen, damit die Bäume nach Möglichkeit erhalten bleiben
- Reitbahnstraße: baumfreier Fußweg ist gut -> glatter Bodenbelag (Maßnahme A5)

### Was fehlt?

- Fußgängerampeln sollen länger grün bleiben
- Quartiersgaragen, z.B. auf PPG-Gelände einrichten
- Sollte überall stattfinden (Maßnahme A3)
- Ordnungsamt müsste mehr Falschparker aufschreiben (Maßnahme A2)
- Ampelschaltungen überdenken
- Parkverbot für einzelne Parkzonen für Zeit des Müllabfuhr z.B. Mo 07:30-10:30
- Parkverbot Zonen für E-Scooter einrichten
- Barrierefreie Plakate (Schriftgröße, - Farbe und Art beachten)
- Ottenbrucher Straße – Neuordnung des Fahrradweges, Gehweges und Parkens
- Abschleppen von Falschparkern. Das passiert zu selten, obwohl diese Maßnahme sehr wirksam wäre (Maßnahme A2+B1)
- Abschleppen von Falschparkern, wo das Fahrzeug eigentlich auch auf der Fahrbahn abgestellt werden könnte und trotzdem halb auf dem Gehweg steht
- Flächen schraffieren an Kreuzungen + Einmündungen (5m), notfalls abpollern
- Markierte „Ecken“ (Maßnahme B1)
- Unsicherheit – sofort melden (Maßnahme A3)

- Verkürzung von Querungsdistanzen durch Verkleinerung von Kurvenradien ist wichtig
- Querungshilfe durch Inseln ist wichtig
- Mülltonen-Sammelstelle ist wichtig
- Stärkere Überwachung von Falschparkern ist wichtig
- Ecke Hedwig / Dorotheen Str. vor St. Anna – schraffierte Flächen brauchen noch Poller. Abbiegung nach links ermöglicht jetzt noch hohe Geschwindigkeiten von Auto -> Schraffierung eckig, nicht rund anlegen
- Deutliche Kennzeichnung der Parkflächen würde an Problemstellen helfen, da viele Autofahrer nicht genau wissen, wie weit sie auf dem Gehweg oder der Fahrbahn parken dürfen (Maßnahme A2)
- Bürger auch hier sensibilisieren für z.B. den Mängelmelder. Viele wissen nicht, dass es schon einfache Möglichkeiten gibt, so etwas zu melden (Maßnahme A3)
- Gräfrather Str. / Einmündung Gebhardstraße -> Fußwege zur Schule Querung extrem schwierig + gefährlich (u.a. wegen der Kurve). Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 oder wenigstens 40 denkbar?
- Hindernisse Mülltonen, wenn Alternative zu Bürgersteig gegeben ist, z.B Parkraum oder Straßenraum, dann diese Möglichkeiten nutzen! (Maßnahme A1)
- Ausbesserung (bei gegebenem Pflaster) in Form von Asphaltierungen müssen einem fadenlosen Standard entsprechen (absoluten Ebenheit). Ausbesserungen am besten in gleiches Material wie ursprünglich vorhanden (Pflasterungen) (Maßnahme A5)
- Bei den durch Baumwurzeln beschädigten Gehwegen „fachmännische“ Bearbeitung der Wurzeln angehen, damit die Bäume nach Möglichkeit erhalten bleiben
- Es fehlt die konsequente Ahndung von Falschparkern und halbständig parkenden Fahrzeugen, die den Bürgersteig zum Hindernisparcour machen
- Sollte für Schulwege priorisiert werden (Maßnahme B3)
- Gehwegparken entweder legal ausweisen oder ernsthaft verbieten (Maßnahme A2)
- Verbreitung des Fußweges andere Straßenseite als Foto, besserer Belag und Schiefelage beseitigen (weiße Linie zum Parken mehr nach Außen ziehen), Fläche auf dem Foto ist ein Hindernis, dadurch weniger Verschmutzung der anderen Gehwege (Maßnahme A5)

- Müllsammelstellen sind bei engen Fußwegen nicht zu erreichen (Maßnahme A1)
- Vor verkehrsberuhigten Straßen Hinweisschilder „Bitte Schritt fahren“ aufstellen
- In der Marienstraße zwischen Hochstraße und Schusterplatz Hinweisschilder für Radfahrer aufstellen „Durchfahrt für Radfahrer verboten“
- Mehr Kontrollen
- Problem unebenen, nicht sicher begehbaren Oberflächen der Gehwege

#### Welche Probleme sehen Sie in der Umsetzung?

- Bitte nicht die Bäume fällen (Maßnahme A5)
- Flink: Fahrradfahrer auf Gehwegen
- Gerüste: aktuell Schustestr. / Gertrudenstr.
- Mülltonnen, wenn Fußgängerfreundlich gestellt, werden wieder verschoben
- Was wird dafür getan, dass das Ordnungsamt bei Falschparkern tätig wird?!
- Wo sollen die Autos denn parken?
- Evtl. Sensibilisierung der Anwohner, dass die Mülltonnen möglichst so aufgestellt werden, dass sie keinen stören (Maßnahme A1)
- Kontrolle der Maßnahmen
- Sanktionen von Verstößen

## Aufenthalt und Verkehrssicherheit

### Was ist gut?

- Gut ist, dass z.B. die Verkehrsführung in Angriff genommen werden soll (Maßnahme C4)
- Sehr gute Maßnahme, zusätzlich / alternativ zu den schon angesprochenen Maßnahmen: Elternhaltestelle an der Briller Str. oder Anliegerstraßen (Maßnahme D1)

### Was fehlt?

- Mehr Licht (Maßnahme C4)
- Verkehrsschild „Achtung Fußgänger“ ergänzen (Maßnahme C3)
- Es fehlt ganz grundsätzlich eine bessere Reinigung. Vohwinkel ist sehr dreckig. Ich würde Müll sammeln helfen, habe aber von der Stadt keine Antwort erhalten.
- Aufenthaltsqualität: Sitzbänke fehlen
- Mängelmelder: Rückmeldung wichtig
- Demographischer Wandel: mehr Sitzbänke
- Gestaltung von Fußwegen aus der Sicht der Kinder
- Unterführungen in hellen Farben streichen + gut beleuchten (Maßnahme C4)
- Evtl. mobile Blumenkästen (Maßnahme C2)
- Fußgängerampeln sollen länger grün bleiben

### Welche Probleme sehen Sie in der Umsetzung

- Höhere Frequenz der Buslinie 643, die dann evtl. attraktiver werden würde (Maßnahme D1)
- Aus meiner Erfahrung klappt der Mängelmelder nicht (Maßnahme E1)

## Weiteres Vorgehen & Verabschiedung

Zum Abschluss stellt Herr Müller das weitere Vorgehen vor und erläutert, dass die Maßnahmvorschläge anhand der heutigen und vorherigen Rückmeldungen finalisiert und priorisiert werden. Die Ergebnisse werden anschließend in einem Abschlussbericht, welcher im Frühjahr 2025 erscheinen soll, überführt und in einem weiteren Schritt der Politik vorgestellt.

## 7 Quellenverzeichnis und weitere Lektüre

**ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (2015):** Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. München.

**ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (2020):** ADAC Stiftung sorgt für Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen, 2020. Verfügbar unter:

<https://presse.adac.de/meldungen/adac-stiftung/adac-stiftung/adac-stiftung-sorgt-fuer-verkehrssicherheit-von-kindern-und-jugendlichen.html> (zuletzt abgerufen am 12.02.2024)

**ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (2019):** Schulwegratgeber. München.

**Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2022):** Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (KRL) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Berlin. Online unter: [https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/mediathek/dokumente/20221101\\_NKI\\_Kommunalrichtlinie.pdf](https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/mediathek/dokumente/20221101_NKI_Kommunalrichtlinie.pdf) (zuletzt abgerufen am 12.02.2024).

**DIN 18040-3: 2014-12 (2014):** Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Beuth-Verlag, Berlin.

**DIN 32975:2009-12 (2009):** Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung. Beuth-Verlag, Berlin.

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

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

**DIN 67523 (2010):** Beleuchtung von Fußgängerüberwegen Teil 1 und Teil 2. Berlin, 2010.

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

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

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

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

**Fussverkehr Schweiz (2009):** Sicher zur Schule – Sicher nach Hause - das ABC der Schulwegsicherung.

**IVM – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (2013):** Schulisches Mobilitätsmanagement – Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche; Frankfurt am Main.

**Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (2012):** Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden 2012. Gelsenkirchen.

**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (o.J.):** Nahmobilität. Online unter: <https://www.umwelt.nrw.de/verkehr/nahmobilitaet> (zuletzt abgerufen am 12.02.2024).

**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2020):** Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau – FöRi-kom-Stra). Online unter: [https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=1&bes\\_id=41846&aufgehoben=N&keyword=F%F6rderrichtlinien%20kommunaler%20Stra%DFenbau](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&bes_id=41846&aufgehoben=N&keyword=F%F6rderrichtlinien%20kommunaler%20Stra%DFenbau) (zuletzt abgerufen am 12.02.2024).

**NWSTGB – Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund (1998):** Impulse für fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden. Düsseldorf.

**TAB (2020) – Büro für Technikfolgen-Abschätzung beim Deutschen Bundestag:** Lichtverschmutzung – Ausmaß, gesellschaftliche und ökologische Auswirkungen sowie Handlungsansätze – Endbericht. Berlin.

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

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

**Wuppertal (2022)** – Mobilitätskonzept (Zielkonzept) Online unter: [https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobil\\_sein/Mobilitaetskonzept.php](https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobil_sein/Mobilitaetskonzept.php)