

# Protokoll

**Fußverkehrs-Check NRW 2024**

**Stadt Emsdetten**

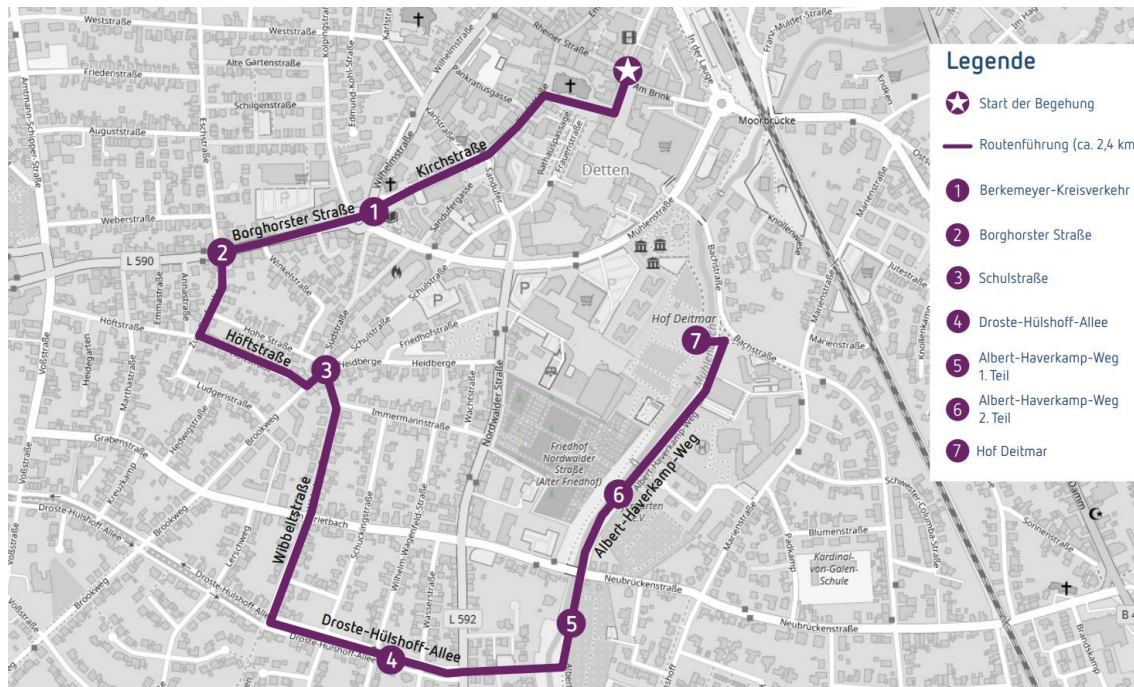
2. Begehung in Emsdetten am 02.09.2024

Ort: Emsdetten  
Datum: 02.09.2024  
Uhrzeit: 17:30-19:30 Uhr  
Anwesende: 15 Personen

## Begrüßung

Am 02.09.2024 um 17:30 Uhr fand die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks NRW in Emsdetten statt. Die Begehung startete in der Fußgängerzone am Café Extrablatt (Am Brink). Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 15 Personen zusammen: Vertretungen der kommunalen Verwaltung, der Politik, des Inklusionsbeirates, Bürger/-innen sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Planersocietät.

Abbildung 1: Routenverlauf der 2. Begehung in Emsdetten



Quelle: Planersocietät auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende

Herr Rösch (Stadtentwicklung und Umwelt, Stadt Emsdetten) begrüßt die Teilnehmenden und verweist auf die Begleitung des Fußverkehrs-Checks durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW und die Planersocietät hin. Daran anknüpfend stellt sich Herr Rischbieter (Planersocietät) vor und erläutert für Personen, die nicht am Auftakt-Workshop oder an der ersten Begehung teilgenommen haben, die Hintergründe und Ziele des Fußverkehrs-Checks. Die Begehung diene dazu, exemplarische Mängel- und Problemstellen aufzugreifen, um mit den Teilnehmenden über Verbesserungen zu diskutieren und positive Entwicklungen hervorzuheben. Die Route führt entlang ausgewählter Standorte in den südlichen Stadtbereich und hat eine Länge von 2,4 km beträgt. Herr Rischbieter verweist zusätzlich auf die Dokumentation der Diskussion durch Protokoll und Fotos.

### Start der Begehung: Café Extrablatt (Am Brink)

Herr Rischbieter befragt die Teilnehmenden zu Beginn der Begehung zu unterschiedlichen Themen in der Fußgängerzone: Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr, Aufenthaltsqualität sowie Wegebeschilderung in der Innenstadt.

- Die Teilnehmenden bemängeln, dass einige Personen mit Fahrrad und E-Scooter in der Innenstadt zu schnell fahren. Es fehle zum Teil an Rücksichtnahme Radfahrender auf die zu Fuß Gehenden. Eltern müssten Kinder an die Hand nehmen, weil es zu gefährlich sei. Insbesondere auf der Kirchstraße und der Rheiner Straße werden die Konflikte beobachtet und wahrgenommen.
- Es wird gleichzeitig betont, dass die grundsätzliche Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad gegeben bleiben sollte, um die Innenstadt attraktiv zu halten. Außerdem nutzten viele die Fußgängerzone als Verbindung zwischen den Stadtteilen, da es keine umwegfreien, attraktiven Alternativen gäbe.
- Eine räumliche Trennung innerhalb der Fußgängerzone von Fuß- und Radverkehr wird von den Teilnehmenden eher kritisch gesehen und würde womöglich dazu beitragen, dass Radfahrende noch schneller führen. Eine zeitliche Beschränkung für Radfahrende während der Geschäftszeiten wird von einigen Anwesenden ebenfalls hinterfragt, da Schilder übersehen oder ignoriert werden.
- Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität wird eine durchweg positive Wahrnehmung bei den Teilnehmenden festgestellt. Insbesondere die neu aufgestellten Sitzgelegenheiten werden begrüßt.
- Herr Rösch führt an, dass die Wegebeschilderung in der Innenstadt bisher nicht explizit von den Bewohner/-innen gewünscht worden ist, ein Wegeleitsystem allerdings Teil der Maßnahmen im Mobilitätskonzept sei. Die Teilnehmenden merken an, dass ein taktiles Leitsystem in der Innenstadt zum Rathaus und anderen Einrichtungen fehlt.

Bevor es in Richtung des Kreisverkehrs Wilhelmstraße / Borghorsterstraße / Buckhoffstraße weitergeht, verteilt Herr Rischbieter Simulationsbrillen, Langstöcke sowie einen Rollator, um die Teilnehmenden hinsichtlich der Wahrnehmung des Raums durch Sehbehinderungen und körperliche Einschränkungen zu sensibilisieren.

Abbildung 2: Die Teilnehmenden mit Simulationsbrillen, Langstöcken und Rollatoren



Quelle: Planersocietät

### **Außerplanmäßiger Halt: Kirchstraße / Frauenstraße**

Auf dem Weg zum Berkemeyer-Kreisverkehr wird außerplanmäßig an der Ecke Kirchstraße / Frauenstraße gehalten, um sich dort die taktilen Leitelemente anzuschauen.

- Ein Teilnehmender merkt an, dass die taktilen Leitelemente teilweise irreführend sind und nicht ausreichend taktil weitergeführt werden innerhalb der Fußgängerzone. Außerdem versperrten Pflanzkübel den Weg und als Sehbehinderter stellten diese ein Hindernis dar, das nicht klar erkennbar sei.

Herr Rischbieter fragt die Teilnehmenden, wie sie den Weg hierher über das Kopfsteinpflaster wahrgenommen haben.

- Die Teilnehmenden geben an, dass das Kopfsteinpflaster nicht komfortabel und für Rollstühle kaum überwindbar ist. Auch mit Rollator wäre das Passieren eher unangenehm. Eine Frau berichtet außerdem, dass ihr Mann mit seinen orthopädischen Schuhen große Probleme hätte darauf zu laufen. Das glatte Pflaster am Rande des Platzes biete eine gute barrierefreie Alternative.

Abbildung 3: Taktile Leitelemente an der Kirchstraße



Quelle: Planersocietät

### Station 1: Berkemeyer-Kreisverkehr

Herr Rischbieter fragt die Teilnehmenden zunächst, wie sie den Weg hierher wahrgenommen haben. Daran anschließend berichten die Teilnehmenden über die Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr am Kreisverkehr.

- Eine Frau im Rollstuhl gibt an, sie hätte auf dem Weg Probleme gehabt, da die Gehwege teilweise sehr eng gewesen seien. Durch die geringe Breite weise der Seitenraum zudem eine starke Querneigung auf, weshalb eine Frau mit Rollator anmerkt, dass sie an dieser Stelle lieber auf der Straße gehe.
- Die Teilnehmenden bemängeln die eingeschränkten Sichtbeziehungen am Kreisverkehr aufgrund der Hecke zwischen der Wilhelmstraße und der Buckhoffstraße. Radfahrende seien erst sehr spät erkennbar. Außerdem an dieser Stelle einige Geisterradfahrende unterwegs, vor allem in und aus Richtung der Borghorster Straße, weshalb zu Fuß Gehende dort aufpassen müssten.
- Herr Rischbieter gibt an, dass eine Aufstellfläche vor dem Fußgängerüberweg fehlt und Radfahrende dort Vorrang hätten. Eine Möglichkeit wäre es, den Zebrastreifen über den Radweg zu führen. Dann wären die Radfahrenden wartepflichtig.
- Herr Rischbieter merkt an, dass bei der Querungshilfe die taktilen Elemente für Sehbehinderte fehlen. Aktuell seien bei den Querungshilfen die Borde höhengleich zur Fahrbahn ausgestaltet.

Ein Bord mit differenzierten Höhen wäre an diesen Stellen allerdings sinnvoller, um den Bedürfnissen sehbehinderter und mobilitätseingeschränkter Personen gleichzeitig Rechnung zu tragen.

Abbildung 4: Der Weg auf der Kirchstraße zum Berkemeyer-Kreisverkehr



Quelle: Planersocietät

Abbildung 5: Querungssituation am Berkemeyer-Kreisverkehr



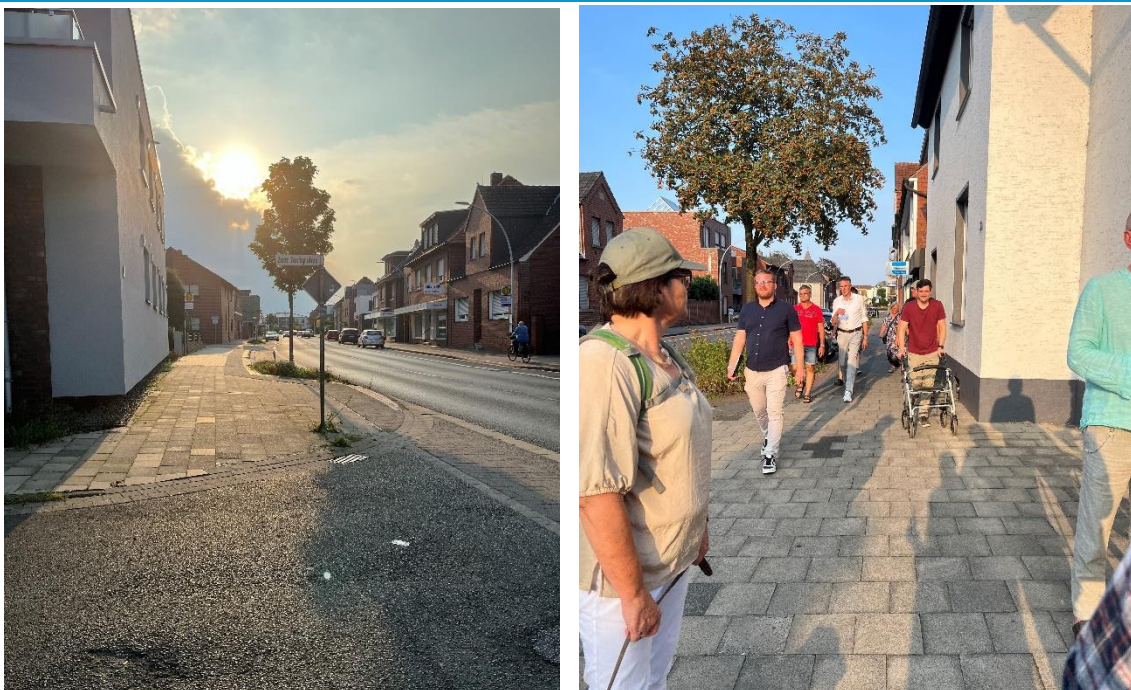
Quelle: Planersocietät

## Station 2: Borghorster Straße

Die zweite Station befindet sich an der Ecke Borghorster Straße / Zum Dorfgraben. Herr Rischbieter fragt die Teilnehmenden, wie sie den Weg entlang der Borghorster Straße bewerten und bittet darum dies mit einem Wort zu beschreiben. Außerdem soll die Flächenverteilung von Fuß- und Radverkehr diskutiert werden.

- Es fallen die Wörter Spießrutenlauf, grausam, autogerecht und schmal. Insbesondere die Radwegführung wird bemängelt, die sehr kurvenreich sei. Die Radfahrenden würden bei Verschwenkungen meistens über den Fußweg fahren, anstatt dem Radwegeverlauf zu folgen.
- Außerdem sei der Fußweg für eine Person mit Kinderwagen oder für zwei nebeneinander laufende Menschen zu schmal. Aus diesem Grund äußern einige Teilnehmende den Wunsch nach einem gemeinsamen Geh- und Radweg, jedoch sei der Seitenraum dafür zu beengt.
- Herr Rischbieter führt aus, dass eine grundsätzliche Straßenraumumverteilung in der Borghorster Straße notwendig wäre, um dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum zu geben. Dies begrüßen die Teilnehmenden, fügen aber an, dass der Wegfall der Parkplätze zu Diskussionen führt. Herr Rischbieter ergänzt, dass die Straßenbaulast für die Straße beim Landesbetrieb liegt.

Abbildung 6: Fuß- und Radwegführung an der Borghorster Straße



Quelle: Planersocietät

### Station 3: Schulstraße

Von der Borghorster Straße wird über die Höftstraße die dritte Station am Knotenpunkt Südstraße / Schulstraße / Heidberge / Wibbelstraße / Brookweg erreicht. Den Weg dorthin beschreiben die Teilnehmenden als sehr angenehm und positiv, da vor allem Menschen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen durch die niveaugleiche Gestaltung des Straßenraums keine Probleme hätten. Zudem gäbe es kaum Verkehr.

Abbildung 7: Der Weg durch die Höftstraße



Quelle: Planersocietät

Herr Rischbieter fragt die Teilnehmenden nach der Verkehrs- und Querungssituation an der Kreuzung.

- Die Verkehrssituation wird von den Teilnehmenden sehr unterschiedlich wahrgenommen. Da die Kreuzung eher unübersichtlich sei, würden dort viele Personen vorsichtig und langsam fahren. Radfahrende missachten zum Teil die Vorfahrtsregelung. Andere berichten, dass der große Straßenraum und der Verkehr aus den unterschiedlichen Richtungen überfordernd ist und zu Konflikten führt.
- Bei der Querungssituation an der Kreuzung wird von den Teilnehmenden angemerkt, dass an vielen Stellen Bordsteinabsenkungen fehlen und mit einem Rollator oder Kinderwagen Umwege in Kauf genommen werden müssten.



- Es werden unterschiedliche Möglichkeiten wie die Einrichtung eines Kreisverkehrs oder eine Reduzierung des Straßenraums zugunsten der Übersichtlichkeit diskutiert und von den Teilnehmenden begrüßt.

Abbildung 8: Knotenpunkt Südstraße / Schulstraße / Heidberge / Wibbelstraße / Brookweg



Quelle: Planersocietät

#### Station 4: Droste-Hülshoff-Allee

Die vierte Station befand sich an der Droste-Hülshoff-Allee. An dieser Straße verläuft in der Mitte ein Fußweg, der für den Radverkehr freigegeben ist. Radfahrende können demnach wahlweise den Gehweg benutzen, können aber auch auf der Straße fahren. Herr Rischbieter befragt die Teilnehmenden nach den Nutzungskonflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr und der Aufenthaltsqualität entlang der Wegeverbindung.

- Die Teilnehmenden erzählen, dass die meisten Radfahrenden den Fußweg nutzen. Der Mittelstreifen wäre durch die Begrünung attraktiver. Es käme dadurch allerdings zu mehr Konflikten mit dem Fußverkehr.
- Herr Rischbieter erwähnt, dass an dieser Stelle eine Fahrradstraße geplant ist und erläutert die Vorteile dieser. Die begrüßen die Planungen, um den Radverkehr auf die Fahrbahn zu verlagern und Nutzungskonflikte zu reduzieren.

- Es werden sich mehr attraktive Sitzgelegenheiten gewünscht. Auch Spielgelegenheiten für Kinder und Erwachsene (z. B. Bouleplatz) werden vorgeschlagen.

Abbildung 9: Wegeverbindung an der Droste-Hülshoff-Allee



Quelle: Planersocietät

### Station 5: Albert-Haverkamp-Weg 1. Teil

Von der Droste-Hülshoff-Allee geht es weiter in Richtung Albert-Haverkamp-Weg, wo sich hinter der Brücke über den Mühlenbach die fünfte Station befindet. Herr Rischbieter möchte von den Teilnehmenden eine Einschätzung zur Wegeverbindung haben.

- Der Albert-Haverkamp-Weg wird von den Teilnehmenden sowohl mit dem Fahrrad als auch zu Fuß gerne genutzt und stelle eine attraktive, umwegefremde Verbindung in die Innenstadt dar. Zum Teil käme es zu Konflikten zwischen den beiden Fortbewegungsarten durch höhere Geschwindigkeiten des Radverkehrs, zum Teil fehlende Rücksichtnahme. Oberflächenmängel und Grün würden den Raum abschnittsweise einengen.
- Es wird bemängelt, dass der Weg bei Regen sehr schnell matschig wird.
- Die Aufenthaltsqualität beschreiben die Teilnehmenden als positiv. Die Sitzgelegenheiten werden rege genutzt.

Abbildung 10: Albert-Haverkamp-Weg (1. Teil)



Quelle: Planersocietät

### Station 6: Albert-Haverkamp-Weg 2. Teil

Im nördlichen Teil des Albert-Haverkamp-Wegs, der bereits umgestaltet wurde, wird ebenfalls ein kurzer Stopp eingelegt.

- Die Teilnehmenden loben die Oberflächengestaltung, die eine Nutzung unabhängig des Wetters ermögliche.
- Ebenfalls seien die Sitzgelegenheiten außerhalb der Geh- und Fahrgasse angeordnet und mit Arm- und Rückenlehnen ausgestattet sowie mit einem taktilen Leitsystem versehen worden. Die Bänke seien sehr attraktiv.

Abbildung 11: Sitzmöglichkeiten am Albert-Haverkamp-Weg



Quelle: Planersocietät

### Station 7: Hof Deitmar

Herr Rischbieter fragt die Teilnehmenden, wie sie den Weg zum Hof Deitmar empfunden haben und die Aufenthaltsqualität dort wahrgenommen wird.

- Die Teilnehmenden geben an, dass der Gehweg entlang der Bachstraße sehr schmal ist. Sie hätten die Straße benutzen müssen. Mit einem Rollator oder Rollstuhl wäre der Gehweg nicht nutzbar.
- Die Aufenthaltsqualität am Hof Deitmar wird grundsätzlich positiv beschrieben. Eine Teilnehmerin bemängelt, dass es keinerlei taktile Elemente gäbe, um die Orientierung zu verbessern.

Abbildung 12: Abschluss am Hof Deitmar



Quelle: Planersocietät

### Verabschiedung & Ausblick

Zum Schluss dankt Herr Rischbieter den Anwesenden für ihre Teilnahme und Wortbeiträge. Er verweist auf den Abschluss-Workshop am 10. Oktober um 17:30 im Ratssaal und lädt dazu herzlich ein. Anschließend verabschiedet er die Anwesenden.