

Endbericht

# Fußverkehrs-Checks NRW 2019

## Duisburg

Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Dortmund im Januar 2020

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



---

## Impressum

### Auftraggeber

Zukunftsnetz Mobilität NRW  
Geschäftsstelle  
Glockengasse 37-39  
50667 Köln  
[www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de)

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle Rhein-  
Ruhr:  
Dr. Inga Molenda  
Telefon: 0209 1584-323  
E-Mail: [molenda@vrr.de](mailto:molenda@vrr.de)

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Nordrhein-Westfa-  
len

### Auftragnehmer

**Planersocietät**  
**Stadt. Mobilität. Dialog.**

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

Dipl.-Ing. Michael Frehn  
Fon 0231 58 96 96-0  
Fax 0231 58 96 96-18  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

### Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)  
Julia Kraus (Bearbeitung)

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedli-  
chen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Menschen  
zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes wer-  
den deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevor-  
zugt. Sofern dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt,  
sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis

	Abbildungsverzeichnis	5
	Abkürzungsverzeichnis	5
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Analyse</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Handlungsfelder</b>	<b>11</b>
	3.1 Barrierefreiheit	11
	3.2 Querungen	16
	3.3 Aufenthaltsqualität/ attraktive Räume und Wege	21
	3.4 Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden	25
	3.5 Integrierte Handlungsansätze	27
	3.6 Maßnahmenübersicht	28
<b>4</b>	<b>Verstetigung</b>	<b>29</b>
	4.1 Umsetzungshorizont	29
	4.2 Stadt Duisburg	33
	4.3 Zukunftsnetz Mobilität NRW	34
	4.3.1 Allgemein	34
	4.3.2 Stadt Duisburg	34
<b>5</b>	<b>Fazit</b>	<b>35</b>
<b>6</b>	<b>Dokumentation</b>	<b>37</b>
	6.1 Protokoll der Auftaktveranstaltung am 10.09.2019	37
	6.2 Protokoll der 1. Begehung am 08.10.2019	42
	6.3 Protokoll der 2. Begehung am 28.10.2019	49
	6.4 Protokoll der Abschlussveranstaltung am 12.11.2019	56
<b>7</b>	<b>Anhang</b>	<b>61</b>
<b>8</b>	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>64</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2019 .....	6
Abb. 2: Zeitliche Entfernung ab Pollmann Kreuz .....	9
Abb. 3: Differenzierte Bordhöhe (Doppelquerung) .....	12
Abb. 4: Nicht barrierefreier Gullideckel .....	13
Abb. 5: Modellkasten Gehwegbreiten .....	14
Abb. 6: Geh- und Radweg durch Begrenzungstreifen getrennt .....	15
Abb. 7: Barrierefreie Sitzgelegenheit .....	16
Abb. 8: Provisorische Variante (links) und Ausbau (rechts) .....	17
Abb. 9: Ampeltaster mit seitlichem Relief .....	20
Abb. 10: Fotomontage einer Bremsschwelle in der Diesterwegstraße .....	21
Abb. 11: Sitzpoller (links), Holzbank (mittig), Bank um Baumscheibe (rechts) .....	22
Abb. 12: Spielelemente .....	23
Abb. 13: Spalierbäume in Schwetzingen .....	24
Abb. 14: Maßnahmenübersicht in Marxloh .....	28
Abb. 15: Einordnung der Maßnahmen .....	30
Abb. 16: Fußverkehrsförderung .....	35

## Abkürzungsverzeichnis

EFA	Empfehlungen für Fußgängeranlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
FVC	Fußverkehrs-Check
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

# 1 Einleitung

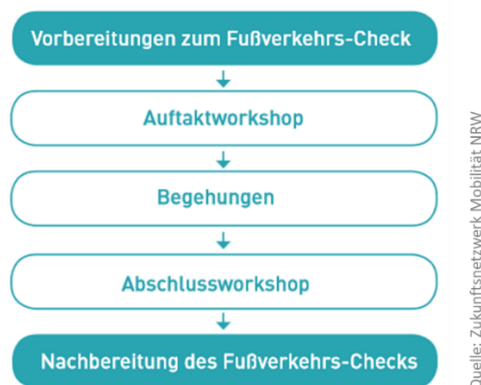
## Fußverkehrs-Checks als Mittel der Fußverkehrsförderung

Gehen ist die ursprünglichste Form der Fortbewegung: einfach, umwelt- und sozialverträglich, zudem gesund. Die fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßen und Plätzen ist eine wichtige Voraussetzung, um die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Sicherheit für alle Menschen in Städten und Gemeinden zu erhöhen. Gleichwohl wurde der Fußverkehr von der Stadt- und Verkehrsplanung in den vergangenen Jahrzehnten oft vernachlässigt und als „Sowieso-Verkehr“ angenommen. Mit den Fußverkehrs-Checks wollen das Land Nordrhein-Westfalen und das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Kommunen ermuntern, vor Ort die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger zu verbessern; dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs auslösen und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten.

Bei der Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2015 zeigte sich, dass 16 % der Wege der Duisburgerinnen und Duisburger zu Fuß absolviert werden. Hier ist ein Steigerungspotential im Vergleich zu den 22 % im Bundesdurchschnitt (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2019: 13) vorhanden. In Duisburg werden darüber hinaus 10 % der Wege mit dem Fahrrad, 16 % der Wege mit Bus und Bahn und 58 % der Wege mit dem Kfz (sowohl als Fahrende, als auch als Mitfahrende) zurückgelegt (Stadt Duisburg 2015).

Aus 25 Bewerbenden konnte sich Duisburg als eine von zehn geförderten Kommunen durchsetzen. In Begleitung der Planersocietät hat die Stadtverwaltung Duisburgs den Schwerpunkt auf den Stadtteil Marxloh mit der Weseler Straße gelegt. Gemeinsam wurde im Rahmen von fünf Vor-Ort-Terminen eine Bestandsanalyse sowie vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt (Abb. 1). Vorab legten die Verwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro die Schwerpunkträume fest und bereiteten den Fußverkehrs-Check vor. Am öffentlichen Auftaktworkshop am 10.09.2019 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben und gemeinsam mit den 19 Teilnehmenden Problempunkte und mögliche Routen für die Begehungen diskutiert. Anschließend fanden am 08. Oktober und am 28. Oktober zwei Begehungen statt. Die eruierten Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in dem öffentlichen Abschlussworkshop am 12.11.2019 gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert.

Abb. 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2019



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Ziel des Fußverkehrs-Checks in Duisburg - Marxloh ist es, sichere und attraktive Fußverbindungen zu schaffen. Die Fußverkehrs-Checks sollen zugleich ein Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs bei Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit schaffen. Zudem sollten sie auch die Belange von Schulkindern und Mobilitätseingeschränkten als besonders sensible Gruppen in den Fokus rücken. Das wurde zum Beispiel bei den Begehungen besonders berücksichtigt. Denn es gab – neben einer öffentlichen Begehung – auch eine Begehung nur für Schülerinnen und Schüler zwischen 11 und 18 Jahren einer Schule in Marxloh.

## 2 Analyse

Marxloh ist ein sehr belebter, kompakter Stadtteil im Duisburger Norden und unter anderem wegen seines hohen Anteils an Kindern, Jugendlichen und finanziell schwächeren Menschen ein Ort, an dem viel zu Fuß gegangen wird. Durch die Stadtbahnen 901 und 903 ist eine schnelle und bequeme Anbindung an die Duisburger Innenstadt mit dem Hauptbahnhof und nach Dinslaken Zentrum und Dinslaken Bahnhof gegeben. Marxloh und vor allem die Weseler Straße ist international für seine Vielzahl an Brautmodenfachgeschäften und Abendmode bekannt. Dies führt dazu, dass gerade am Samstag sehr viele Kundinnen und Kunden auf der Straße unterwegs sind. Durch den hohen Anteil an Zufußgehenden in der Bevölkerung Marxlohs und den vielen Gästen, kommt es auf der Weseler Straße und den angrenzenden Nebenstraßen oft zu Engpässen und Konflikten. Der Fußverkehrs-Check NRW 2019 möchte hier Lösungsansätze finden, um das Zufußgehen und Flanieren in Marxloh für alle Gruppen zu erleichtern und zu fördern.

In Marxloh herrscht größtenteils eine gründerzeitliche Blockrandbebauung. Die Wege innerhalb Marxlohs sind aufgrund der vorherrschenden hohen Nutzungsmischung kurz und daher gut für den Fußverkehr geeignet. Der Stadtteil wurde in einer Zeit geplant und gebaut, in der es kaum motorisierten Individualverkehr (MIV) gab. Das Viertel ist daher vorrangig zum zu Fuß gehen konzipiert gewesen. Erst ab Mitte des 20. Jahrhunderts gab es Planung hin zu einer autogerechten Stadt. Diese Planungen brachten Flächenkonkurrenzen und Nutzungsüberlagerungen zu Tage, die auch heute noch existieren. Anfang des 20. Jahrhunderts war Marxloh die größte Einzelhandelskonzentration in Duisburg nördlich der Ruhr mit einem Einzugsbereich bis nach Wesel (Stadt Duisburg b).

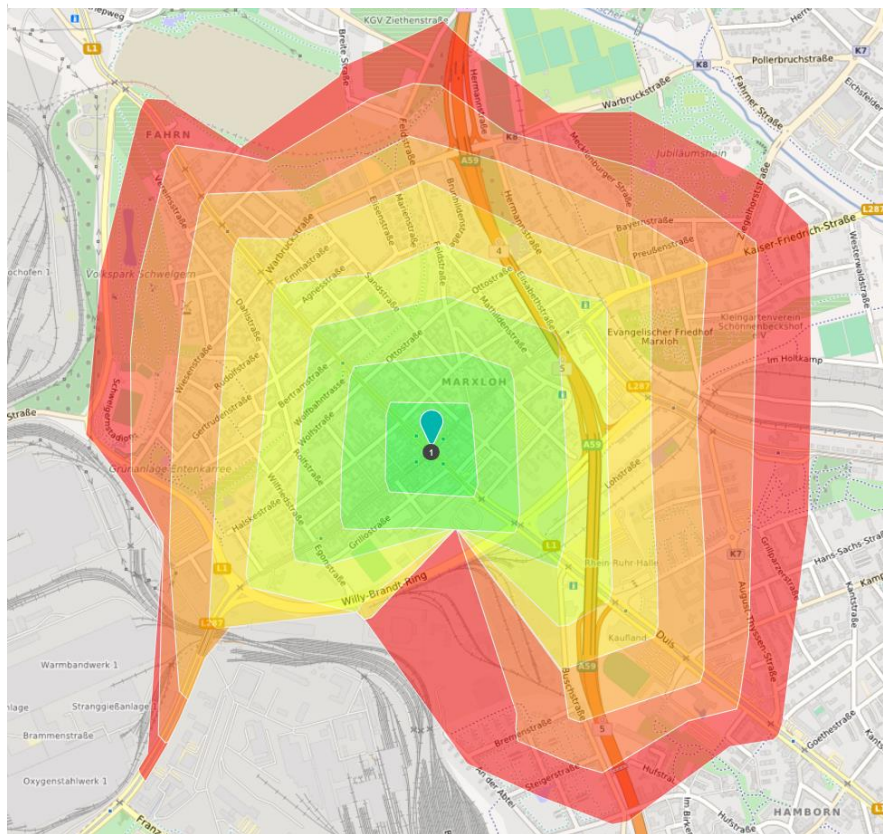
Von der zentralen Kreuzung *Pollmann* (Weseler Straße/Kaiser-Wilhelm-Straße/Kaiser-Friedrich-Straße) ausgehend, erreicht man innerhalb von 16 Geh-Minuten<sup>1</sup> alle Teile Marxlohs, wie die Abb. 2 zeigt: Es werden mit Hilfe von Isochronen die zeitlichen Entfernungen in Zwei-Minuten-Schritten farblich dargestellt.

---

<sup>1</sup> Eine Geh-Minute entspricht 90 Metern.



Abb. 2: Zeitliche Entfernung ab Pollmann Kreuz



Quelle: Service © openrouteservice.org | Map data © OpenStreetMap contributors

Die Topographie in Marxloh ist sehr flach und daher auch gut zum Zufußgehen geeignet. Mit der Wolfbahntrasse durchzieht eine Grünverbindung den Stadtteil und erschließt verschiedene Wohngebiete mit den Geschäften auf der Weseler Straße, den Bildungs- und Kultureinrichtungen. Die Kaiser-Wilhelm-Straße und die Kaiser-Friedrich-Straße sind für den Kfz-Verkehr gesperrt, ausgenommen sind Lieferverkehre zu festgesetzten Uhrzeiten. Auch wenn durch diese Straßen die Stadtbahn bzw. der Schienenersatzverkehr geführt werden, sind diese geschützten Bereiche für Zufußgehende wichtig und ein guter Schritt hin zu einem fußverkehrsfreundlichen Stadtteil. Im geschützten Bereich der zu Fußgehenden bleiben dennoch Hindernisse, wie Auslagen, Haltestellen mit Wartehäuschen, Fahrradständer, Masten oder Pflanzkübel.

Obwohl in Marxloh viele Menschen zu Fuß gehen und viel Zeit draußen im öffentlichen Raum verbracht wird, ist die Aufenthaltsqualität verbesserungswürdig; zum Teil auch bewusst (z.B. durch das Abbauen von Bänken), um ungewollte Benutzergruppen fernzuhalten. Dies führt allerdings dazu, dass die Aufenthaltsqualität für alle Gruppen darunter leidet und sich das Zufußgehen unattraktiver gestaltet. Durch Zuzug und gestiegenem Andrang an der „Brautmodenmeile“ kommt es zu Nutzungskonflikten auf dem begrenzten Platz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, z.B. durch Falschparkende oder Fahrradfahrende auf dem Gehweg. Außerdem kommt es zu Spannungen zwischen den Zufußgehenden in den verbleibenden oft schmalen Gehbereichen. So haben die Anwohnerinnen und Anwohner Marxlohs andere Ansprüche an den öffentlichen Raum und besonders an die Gehwege, als Kundinnen und Kunden der Geschäfte, welche sich eher langsamer fortbewegen und Platz benötigen um Schaufenster anzusehen. Dennoch treffen beide

Gruppen auf den teils schmalen Gehwegen aufeinander und müssen eine Lösung finden. Besonders problematisch ist die Situation für mobilitätseingeschränkte Personen.

Bei der öffentlichen Begehung in Marxloh stand daher die Weseler Straße mit den Seitenstraßen im Vordergrund. Die Weseler Straße ist für viele zu Fußgehende, insbesondere für Ältere, Kinder und Mobilitätseingeschränkte, eine Barriere, da an den LSA lange Wartezeiten und kurze Grünphasen herrschen. Im Untersuchungsbereich wurde das Augenmerk auf Gehwegbreiten, Barrierefreiheit, Konflikte und Aufenthaltsqualität gelegt. Bei der Begehung mit Schülerinnen und Schülern der Herbert-Grillo-Gesamtschule standen das Schulumfeld bzw. die Wege zur Schule u. a. von ÖPNV-Haltestellen und das sichere Queren der Weseler Straße im Vordergrund. Beide Begehungsrouten liegen nah beieinander und überschneiden sich in einigen Teilen, sodass die Handlungsfelder im weiteren Verlauf übergreifend beschrieben werden.

## 3 Handlungsfelder

Die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmvorschläge sind das Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks NRW 2019 in Duisburg. Auf Grundlage der Diskussionen während der Workshops, der Begehungen und den gewonnenen Eindrücken während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden die folgenden Maßnahmvorschläge formuliert und in Handlungsfelder unterteilt. Die Handlungsfelder in Marxloh sind: Barrierefreiheit, Querungen, Aufenthaltsqualität/attraktive Räume und Wege, Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden und integrierte Handlungskonzepte.

### 3.1 Barrierefreiheit

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. 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)

#### Querverkehr

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen<sup>2</sup> für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es Fußgängerüberwege (auch: FGÜ, Zebrastreifen) oder Lichtsignalanlagen (auch: LSA, Ampel) darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen, wie akustischen Signalgebern, ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff).

---

<sup>2</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.

Abb. 3: Differenzierte Bordhöhe (Doppelquerung)



Quelle: Planersocietät

Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur für sehbehinderte Menschen. An LSA und FGÜ ist aufgrund der Breite der Überwege eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm und eine Nullab-senkung; mit Richtungsfeld und Sperrfeld; vgl. Abb. 3) möglich. Sollte eine Kompromisslösung ge-wählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Im Untersuchungsgebiet sind die wenigsten Querungsmöglichkeiten barrierefrei ausgebaut. Hier sollte eine Prioritätenliste erstellt werden, anhand derer die Querungen nach aktuellem Standard umgebaut werden. Eine mögliche Priorisierung der Verbesserung an bestehenden Querungsstellen könnten anhand von Indikatoren, wie Bedeutung der Straße im Verkehrsnetz (Hauptverkehrs-straße etc.), Typ der Querungsanlage (zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmer; Querungsanlage mit Fußgängervorrang; Querungsanlage ohne Fußgängervorrang) und ggf. die Bedeutung im We-genetz von Zufußgehenden<sup>3</sup>, beinhalten. Darüber hinaus sind anstehende Vorhaben zu beachten, um Maßnahmen koppeln zu können.

In den Querungsbereichen sollten nur solche Gullideckel (auch: Straßenablauf) eingebaut werden, die das unfall- und hindernisfreie Passieren mit einem Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen erlau-ben (vgl. Abb. 4). Dies ist besonders wichtig um die eigenständige Mobilität älterer Menschen oder Mobilitätseingeschränkter zu gewährleisten, die ihre Mobilitätshilfe nicht oder nur sehr schwer aus eigenen Kräften befreien können.

Auch Fahrbahnschäden können das Queren erschweren.

<sup>3</sup> Maßnahmen als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes sind besonders zweckdienlich. Entschei-dend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutz-barkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebe-ziehungen für Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg nach sich ziehen.

Abb. 4: Nicht barrierefreier Gullideckel



Quelle: Planersocietät

## Längsverkehr

Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Breiten von Gehwegen. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern, zusätzlich eingeengt. Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von Zufußgehenden, auch mit Kinderwagen oder als Rollstuhlfahrende, möglich sein. Dies gilt auch für einen 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. Abb. 5 gilt dabei als Vorlage für Gehwegbreiten mit verschiedenen Anbauten und Erweiterungen.

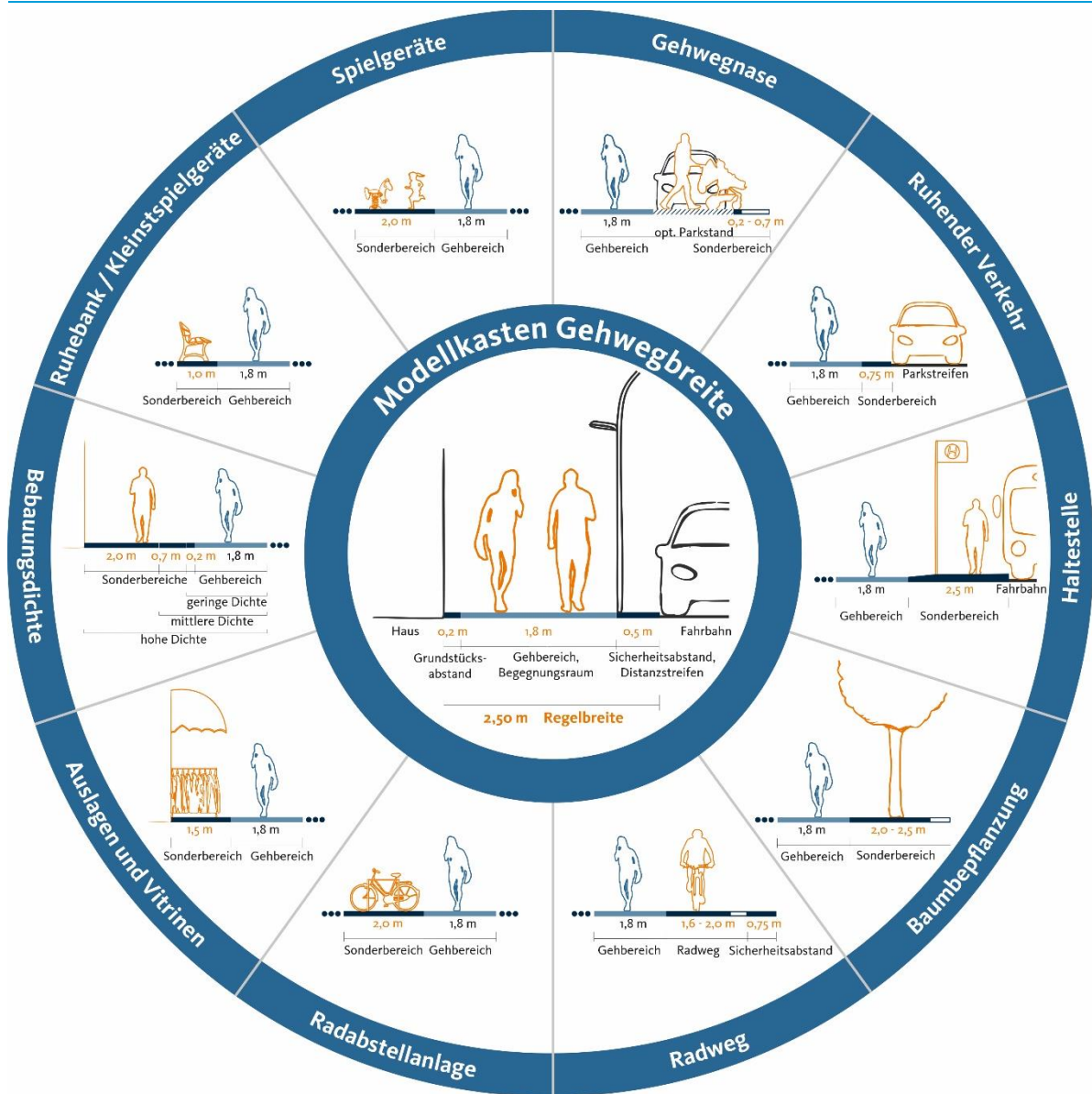
In Marxloh werden die Mindestbreiten nach Abb. 5 oft nicht eingehalten. Zum Teil ist die Unterschreitung baulich bedingt, in anderen Fällen durch Auslagen (z.B. Weseler Straße, Kaiser-Friedrich-Straße) oder Gehwegparkende (z.B. Wilhelmstraße, Ottostraße, Friedrich-Engels-Straße) verursacht. Auch im Bestand kann Abb. 5 angewendet werden. Im Nutzungskonflikt zwischen Auslagen und Parken muss eine Lösung gefunden werden, um den erforderlichen Platz für zu Fußgehende zu erhalten. Hier sollten verwaltungsintern die Genehmigungen für die Auslagen geprüft werden und in Gesprächen mit den Gewerbetreibenden eine Lösung gefunden werden, die für die Zufußgehenden eine Verbesserung darstellt. In den Wohnbereichen sind Gehwegbreiten von 2,5 m anzustreben, in den Geschäftsbereichen, wie der Weseler Straße, sind an die örtliche Auslastung angepasste Gehwegbreiten anzustreben.

Die Wilfriedstraße ist Schulweg und an vielen Stellen unterdurchschnittlich breit sowie zusätzlich durch Gehwegparkende und Poller, die Gehwegparkende abhalten sollen, eingeengt. Im direkten Schulumfeld ist an einer gestoppten Baustelle (ehem. Kolpinghaus) der Gehweg alternativlos einseitig gesperrt, sodass die Schülerinnen und Schüler auf der Fahrbahn laufen oder gedrängt den



Gehweg auf der anderen Straßenseite benutzen. Hier sollte zeitnah der Bauzaun entfernt und beide Gehwege wieder frei zugänglich gemacht werden.

Abb. 5: Modellkasten Gehwegbreiten



Quelle: Planersocietät

Auf der Weseler Straße werden Radfahrende bei den Straßenbahnhaltestellen von Radfahrstreifen, die sich auf Fahrbahnniveau befinden, auf einen baulichen Radweg unmittelbar neben dem Gehweg geführt. Um sehbehinderte Menschen darauf aufmerksam zu machen, aber auch um diese Zweiteilung des Raums für alle Menschen deutlich zu machen und Konflikte zu mindern bzw. zu verhindern, sollten Geh- und Radweg durch einen Begrenzungsstreifen in Form einer Noppenplatte getrennt werden (vgl. Abb. 6 (Betonsteinpflaster 20/30/8 (taktil) weiß Nr. 6200)). Der laufende Meter des taktilen Elements kostet rund 30€ inklusive einer 30% Sicherheitsreserve mit Baukostensteigerung und Planungskosten.

Abb. 6: Geh- und Radweg durch Begrenzungsstreifen getrennt



Quelle: Stadt Duisburg

## Weitere Aspekte

Darüber hinaus gehören zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raums viele weitere Aspekte, wie besondere Anforderungen sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, Kontrastierung von Treppenkanten, Beschaffenheit von Oberflächen, die Stadtmöblierung (z. B. seniorengerechte/ barrierefreie Sitzbänke vgl. Abb. 7), die korrekte Anbringung von Handläufen an Treppenanlagen, die Dimensionierung von Umlaufsperrern, die Bewältigung von kurzen Treppenanlagen mit einem Kinderwagen, starke Längs- und Querneigungen, ausreichende Grün- und Räumzeiten an LSA oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Damit auch solche Aspekte Umsetzung finden, sind (gelöst von den Begehungen) insbesondere Umgebungen von Nahversorgungseinrichtungen und Einrichtungen mit hoher Bedeutung für geh- und seheingeschränkte Personen zu betrachten und nach Möglichkeit zu verbessern. Hierunter

fallen in Marxloh vor allem die Haltestellen der Stadtbahn, die Wolfbahntrasse und die Plätze, wie der August-Bebel-Platz oder der Platz an der Paulskirche.

Abb. 7: Barrierefreie Sitzgelegenheit



Quelle: hygrocare

## 3.2 Querungen

Querungen von Fahrbahnen stellen für Zu Fußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse und das höchste Unfallpotential dar. Ihnen 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), wobei die Sicherheit vor Leistungsfähigkeit geht. So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Zu Fußgehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Eine Verbesserung der Querungssituation für den Fußverkehr kann erreicht werden durch:

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

Die genannten Mittel können dabei sowohl einzeln als auch kombiniert eingesetzt werden. Bei der Wahl der geeigneten Querungsform ist neben den Empfehlungen der technischen Regelwerke zu Verkehrsstärken, Position und Ausstattung die Nutzerakzeptanz zu berücksichtigen. In der öffentlichen Wahrnehmung sind die beiden Elemente des Fußgängerüberwegs und der Lichtsignalanlage am meisten verbreitet. Ihr Einsatz ist allerdings nur an den Stellen zu realisieren, an denen



sie durch die Nutzenden voraussichtlich akzeptiert werden. Kritisch zu beurteilen sind Fußgängerampeln an Stellen mit schwachen Kfz-Belastungen. An Fußgängerampeln, an denen bei Rot gewartet werden muss, ohne dass Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu erkennen ist, kann das zu Rotlichtverstößen durch Zufußgehende führen. Umgekehrt verhält es sich ähnlich. Wird ein FGÜ nur sehr schwach durch Zufußgehende genutzt, kann es passieren, dass ihn Autofahrende nicht als besondere Stelle für den Fußverkehr wahrnehmen. Die Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmenden ist dabei ein Teil der Aspekte, die zu Errichtung der geeigneten Querungsanlage beitragen. Der Zulässigkeit der Errichtung eines Fußgängerüberwegs steht die Wahrnehmung nicht im Weg.

## Bauliche Maßnahmen

Die Einmündung Gertrudenstraße/Dahlstraße ist durch einen breiten Kurvenradius gekennzeichnet. Um eine möglichst direkte und verkürzte Querung der Einmündung zu ermöglichen und die Freizügigkeit der Fußgängerbewegung zu ermöglichen, sollten Seitenbereiche vorgezogen werden. Die damit verbundene Reduktion der Abbiegeradien führt gleichermaßen zu reduzierten Abbiegegeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Eine Reduktion kann zuerst provisorisch stattfinden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden. Hierbei wäre die Möglichkeit, den Zufußgehenden durch einen vorgezogenen Seitenraum hinter den parkenden Kfz auf der Dahlstraße hervorzuholen, ihm mehr Aufstellfläche zu bieten und die Sichtbeziehungen zwischen Zufußgehenden und Kfz-Fahrenden zu erhöhen. Da diese Kreuzung auch von vielen Schülerinnen und Schülern genutzt wird, die oft aufgrund ihrer geringen Größe hinter parkenden Kfz verschwinden, sollte sie priorisiert werden. Bei der Umsetzung dieser Maßnahme können zwei Wege eingeschlagen werden. Zum einen kann der erweiterte Aufstellbereich auf der Straße provisorisch markiert und durch Poller gesichert werden (vgl. Abb. 8), hierbei sollte zumindest ein Bereich für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen abgesenkt werden. Zum anderen kann der komplette Gehweg ausgebaut und mit Pollern versehen werden (vgl. Abb. 8). Diese Maßnahme bietet den Vorteil, dass der Gehweg im Kurvenbereich breiter wird und der vorgezogene Bereich auch optisch mehr dem Fußverkehr zugeschlagen wird, allerdings ist die bauliche Veränderung teurer, als die Markierungsmaßnahmen und kostet mehrere tausend Euro.

Abb. 8: Provisorische Variante (links) und Ausbau (rechts)



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

Neben den vorgezogenen Seitenräumen im Kreuzungsbereich können auch Gehwegnasen/vorgezogene Seitenräume zwischen den Knoten das Queren von Straßen sicherer und leichter gestalten. Vorteile in Bezug auf die Querung von Straßen entstehen durch die Verkürzung der Querungsdistanz und die Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern). Einsatzbereich kann nicht nur der Kreuzungsbereich, sondern auch, bei einem erhöhten Fußgängerquerungsaufkommen, zwischen den Knoten sein. Vor allem sollten sie jedoch im Erschließungsstraßennetz an Kreuzungen und Einmündungen eingesetzt werden. (vgl. FUSS e.V. 2015: 14f). Die größte Wirkung entfalten die Gehwegnasen, wenn sie bis vor die Parkstandsbegrenzung bzw. den Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden (30-70 cm) (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig. Wird die Parkstandsbegrenzung bzw. die Reihe parkender Fahrzeuge nicht überschritten, kann ggf. auf ein Kenntlichmachen verzichtet werden. Auf eine ortsfeste Beleuchtung sollte hingegen nicht verzichtet werden. Im Falle eines vorgezogenen Seitenraums zwischen bestehenden Knoten (auf gerader Strecke) sind die freizuhaltenden Bereiche an Überquerungsstellen nach der RASSt zu beachten (vgl. FGSV 2006: 88ff). Eine barrierefreie Ausgestaltung, die die Belange von geh- und sehbehinderten Personen berücksichtigt, ist ebenfalls zu beachten.

Generell sollten Gehwegnasen zum Standardrepertoire bei der Ausbildung der Kreuzungen und Einmündungen im Erschließungsstraßennetz gehören (vgl. FUSS e.V. 2015: 14). Vor dem Hintergrund der Kosten bei einem nachträglichen Umbau, könnten die Gehwegnasen bspw. zuerst prioritär im Schulumfeld bzw. auf zu identifizierenden Schulwegen umgesetzt werden. In Marxloh existieren Gehwegnasen bereits in der Dahlstraße und der Wilfriedstraße, könnten aber in der Gertruden- und Bertramstraße bzw. weiteren wichtigen Schulwegeverbindungen installiert werden.

## Optimierung von LSA

LSA sind ein wichtiges Instrument für übergeordnete Verkehrskonzepte, bei denen u. a. Maßnahmen zur sicheren Führung des Fußgänger- und Radverkehrs, zur Bündelung der Kfz-Ströme auf bestimmten Routen sowie zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ineinandergreifen (vgl. FGSV 2010: 9). Insbesondere an starkbefahrenen und großflächigen Kreuzungen finden sie Einsatz und sollen den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden Schutz bieten. Komfort und Sicherheit an LSA ergeben sich für Zufußgehende anhand verschiedener Indikatoren.

Im Sinne von fußgängerfreundlichen LSA sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden nach den Empfehlungen der EFA nach Möglichkeit zu vermeiden<sup>4</sup> (vgl. FGSV 2002: 23) oder zumindest unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FUSS e.V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der Fußgänger ist abzuwägen. Nach der Wartezeit folgt die

---

<sup>4</sup> Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunden nimmt auch der Anteil der Zufußgehenden deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten (vgl. FGSV 2002: 23).

Freigabezeit (Grün-Phase). Diese soll nach einschlägigen Richtlinien und Hinweisen der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Für Fußgänger sollte außerdem berücksichtigt werden, dass...

...bei einer zu querenden Furt mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann.

...bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann.

...bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden kann (vgl. FGSV 2010: 28 und FGSV 2011: 51).

Die Freigabezeit sollte so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Angaben zu Gehgeschwindigkeiten macht die FGSV in Bezug auf die Räumgeschwindigkeit von Zufußgehenden und die Räumzeit<sup>5</sup>. Als Regelwert wird bei Zufußgehenden von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen. Dabei sind Variationen von 1,0 m/s bis 1,5 m/s möglich (vgl. FGSV 2010: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit vieler mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Hier wird in den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen von einer Geschwindigkeit von 0,5 m/s bis 0,8 m/s ausgegangen und darauf verwiesen, dass mit einer Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s gerechnet werden sollte (vgl. FGSV 2011: 51). Dieser Wert stellt damit die Mitte der höchsten und der niedrigsten Geschwindigkeit dar und ist etwas geringer als der bekannte und häufig verwendete Richtwert.

Von einigen Zufußgehenden (insbesondere von Kindern, älteren oder behinderten Menschen) wird die Räumzeit als Belastung empfunden, wenn sie sich zu Beginn dieser bereits auf der Furt befinden. Derzeit gibt es einige Versuche ein solches Empfinden positiv zu beeinflussen. Hier sind verschiedene Countdown-Signale (z. B. Berlin oder Bochum) oder zusätzliche Signalfelder (Düsseldorf) zu nennen. Es bestehen noch keine gesicherten Erkenntnisse, welche Signalart (und unter welchen Bedingungen) empfohlen werden kann. Generell hat sich in einer Forschung der Bundesanstalt für Straßenwesen jedoch gezeigt, dass mit einer „normalen“ Grün-Rot-Signalisierung eine vergleichsweise gute Akzeptanz und eine sichere Fußgängerquerung erreicht werden kann. Gleichzeitig wird empfohlen, die bestehenden Verbesserungspotenziale (z. B. kürzere Wartezeiten und Verlängerung von Freigabe- und Räumzeit) auszuschöpfen (vgl. bast 2012: 99f).

In Marxloh betrifft dies vor allem die LSA entlang der Weseler Straße. Hier kommt es, auch durch den Vorrang der Straßenbahn, oft zu sehr langen Wartezeiten. Bei der Begehung mit Schülerinnen und Schülern der Herbert-Grillo-Gesamtschule wurde an der Kreuzung Weseler Straße/Wolfstraße die Ampelschaltung gemessen. Die Grünphase für den Fußverkehr dauerte dabei 8 Sekunden, die Rotphase dagegen 1 Minute 9 Sekunden. Dieser Wert liegt deutlich über den empfohlenen 40 Sekunden. Die Kinder und Jugendlichen bestätigten daraufhin, dass sie die Straße oft bei Rot queren, da ihnen die Wartezeit zu lang ist. Um Rotlichtverstöße zu verringern und damit auch die Sicherheit und den Komfort der Zufußgehenden zu erhöhen, sollte eine Anpassung der Ampelschaltung zugunsten der Zufußgehenden stattfinden, ohne den Vorrang des ÖPNV aufzugeben. Bei dieser Maßnahme wird die Leistungsfähigkeit des MIV gesenkt, die Weseler Straße weniger attraktiv für den MIV und der Willy-Brandt-Ring als Umfahrung gestärkt. Diese Maßnahme könnte auch

---

<sup>5</sup> Dabei handelt es sich um die Zeit, die Zufußgehende, die bei Ende der Freigabezeit (Grün-Phase) die Querung betreten, haben, um sicher die gegenüberliegende Straßenseite zu erreichen.

den Durchfahrtsverkehr reduzieren und einen Aufenthalt entlang der Weseler Straße für zu Fußgehende attraktiver machen. Eine solche Anpassung kostet je nach Größe des Knotens um die 65.000€.

Darüber hinaus sind die LSA für seheingeschränkte Personen umzubauen. Hervorzuheben ist hierbei die Kreuzung Pollmann, da durch die Gleise, die Fußgängerzonen und den hohen Verkehr eine geleitete Führung anzustreben ist. Dies kann z.B. durch Ampeltaster an den Masten geschehen, die über ein Relief an der Seite die seheingeschränkte Person fühlen lassen, was sie beim Überqueren der Straße erwartet (vgl. Abb. 9).

Abb. 9: Ampeltaster mit seitlichem Relief



Quelle: Planersocietät

## Querungen im eigenständigen Fußwegenetz

Die oben erwähnte Wolfbahntrasse ist eine eigenständig geführte Grünverbindung für den Fuß- und Radverkehr durch Marxloh und Teil eines Themenradwegs in Duisburg. Sie kreuzt sowohl die Weseler Straße, die Dahlstraße, die Sandstraße als auch die Wilfriedstraße untergeordnet. Dies mindert den Wert der Wolfbahntrasse als schnelle, komfortable und sichere Grünachse. Auf der Weseler Straße gestaltet sich eine Veränderung der Querung als schwierig, da neben dem Kfz-Verkehr auch die Straßenbahn fährt. Hier sind die nächsten LSA 35m bzw. 60m entfernt. Ein barrierefreier Ausbau mit taktilen Elementen ist wünschenswert. Auf der Wilfriedstraße ist die Einrichtung eines FGÜ<sup>6</sup> sinnvoll, da dieser nicht nur von Nutzenden der Wolfbahntrasse, sondern auch von den Schülerinnen und Schülern der Herbert-Grillo-Gesamtschule genutzt werden wird. Die Einrichtung eines FGÜ kostet zwischen 10.000€ und 40.000€<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Ergänzend sollte eine Radfurt für den kreuzenden, fahrenden Radverkehr angelegt werden.

<sup>7</sup> Die Kosten variieren stark je nach Tiefbauarbeiten und Beleuchtungsinstallation.



## Erhöhung der Aufmerksamkeit

Ebenfalls im direkten Schulumfeld der Herbert-Grillo-Gesamtschule befindet sich die Diesterwegstraße. Ein Zugang zur Herbert-Grillo-Gesamtschule befindet sich direkt im Kurvenbereich dieser. Hier wurde bei den Begehungen berichtet, dass Kfz-Fahrende oft mit überhöhter Geschwindigkeit und ohne Rücksicht auf die Schulkinder fahren. Eine Maßnahme zur Schaffung einer sicheren Querung zur Schule, der Verringerung der Geschwindigkeit und Erhöhung der Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs ist die Installation einer Bremsschwelle und farblich abgesetzten Aufpflasterung des Kurvenbereichs (vgl. Abb. 10). Da diese Maßnahme als Neubau gestaltet wird, sind mit Kosten ab 30.000€ zu rechnen (vgl. FUSS e.V. 2015:17).

Abb. 10: Fotomontage einer Bremsschwelle in der Diesterwegstraße



Quelle: Planersocietät

## 3.3 Aufenthaltsqualität/ attraktive Räume und Wege

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 andere externe Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten 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). Durch eine bunte Mischung der gesellschaftlichen Gruppen in Marxloh, gab es in der Vergangenheit Probleme im öffentlichen Raum. So kam es vermehrt zu Vandalismus oder mutwilliger Verschmutzung und Zerstörung von Aufenthaltsflächen, Wegen und Spielplätzen. Darüber hinaus gibt es auch Gruppen, denen in Marxloh keine weiteren Aufenthaltsflächen gegeben werden möchte. Ein weiteres Thema, das z.B. zum Abbau von Sitzgelegenheiten in der Wolfbahntrasse führte, ist die Lärmbelästigung der Anwohnerschaft auch in der Nacht durch größere Gruppen. Dadurch bedingt muss in Marxloh bei der Erhöhung der Aufenthaltsqualität darauf geachtet werden, keine weiteren Konflikte zu initiieren und dennoch Anreize zum Zufußgehen zu schaffen.

## Sitzelemente

Da das längere Verweilen im öffentlichen Raum in Marxloh gesellschaftlich kritisch gesehen wird, kommt dem kurzzeitigen Erholen oder Rasten eine steigende Bedeutung zu. Gerade für ältere Menschen ist es notwendig auch ohne das eigene Kfz selbstständig mobil zu sein und bleiben zu können. Hierbei sind neben barrierefreien Wegen auch regelmäßige Sitz- oder Anlehngelegenheiten wichtig. Diese können vielfältig gestaltet sein oder in vorhandene Elemente im öffentlichen Raum integriert werden (vgl. Abb. 11). Am besten eignen sich barrierefrei gestaltete Bänke, wie sie im Kapitel Barrierefreiheit erwähnt werden. Neben älteren und mobilitätseingeschränkten Personen wünschen sich auch die Schülerinnen und Schüler der Herbert-Grillo-Gesamtschule Sitzgelegenheiten und Orte, an denen sie sich mit ihren Freunden treffen können. Hier muss abgewogen werden, ob dieser Wunsch erfüllt und wie eine Nutzung dieser Bereiche von Statuten gehen kann. Potentielle Orte sind die Baumscheiben an der Kaiser-Friedrich-Straße, die Wolfbahntrasse oder Parklets entlang der Weseler Straße. Insgesamt ist auch die Anzahl der Mülleimer zu erhöhen, gerade dort, wo Menschen sich aufhalten und verweilen. Bei Sitzelementen wird mit einem Stückpreis von ca. 1.500€ gerechnet.

Abb. 11: Sitzpoller (links), Holzbank (mittig), Bank um Baumscheibe (rechts)



Quelle: Planersocietät



## Spielelemente

Auch Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen, ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld – als Aktionsraum – ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15 und 23). Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass gerne zu Fuß gegangen wird. Einzelne Spielelemente müssen nicht immer besonders groß sein, sondern

Abb. 12: Spielelemente



Quelle: Planersocietät

sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können gewippt oder gedreht werden (vgl. Abb. 12). Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es den Kindern gefällt. Einsatzgebiet können die Fußgängerzonen der Kaiser-Friedrich und Kaiser-Wilhelm-Straße, die Wolfbahntrasse, der August-Bebel-Platz oder die Schulumfelder sein. Bei Spielelementen wird von ca. 1.500€ pro Stück ausgegangen.

## Grünelemente

Neben Sitz- und Spielelementen sorgen auch Grünelemente für einen angenehmen öffentlichen Raum. Auch bei geringem Platz können Blumenampeln an Lichtmasten befestigt werden, wie in der Kaiser-Wilhelm-Straße geplant. Auch können Spalierbäume gepflanzt werden, welche einen

geringen Flächenbedarf haben (vgl. Abb. 13). Durch Kooperationen z.B. mit Gewerbetreibenden oder Privatpersonen können Baumscheibenpatenschaften übernommen werden. Ziel dieser Patenschaften ist ein gepflegtes Erscheinen der Baumscheiben und eine Identifizierung mit der Baumscheibe/ der Straße. Einsatzgebiete können alle Straßen in Marxloh sein, hervorzuheben sind die Weseler Straße, die Kaiser-Friedrich-Straße und der August-Bebel-Platz. Die Pflanzung eines Jungbaums ist je nach Sorte mit ca. 2.000€<sup>8</sup> anzusetzen. Die erwähnte Blumenampel ist kostengünstiger.

Abb. 13: Spalierbäume in Schwetzingen



Quelle: Planersocietät

## Aufwertung der Wolfbahntrasse

Die Wolfbahntrasse wurde auf allen Bürgerbeteiligungsformaten als Angstraum erwähnt, der kaum bis gar nicht genutzt wird. Dies stellt ein hohes ungenutztes Potential dar, verbindet die Grünverbindung doch die Wohngebiete Marxlohs mit der Weseler Straße, ihren Geschäften und den Kultur- und Bildungseinrichtungen des Stadtteils. Um diese Verbindung zu attraktiveren und zu allen Tages- und Jahreszeiten passierbar zu machen, muss eine Beleuchtung installiert werden. Im Einklang mit dem Umweltschutz können dazu Präsenzmelder verwendet werden, die gedimmtes Licht erhellen, wenn sich Zufußgehende oder Radfahrende nähern. Um die Wolfbahntrasse einladender zu gestalten, sollten die Eingänge offener gestaltet und der Abfall beseitigt werden. Dazu sollte das Unterholz gelichtet und die Sträucher etc. ordentlich geschnitten werden. Sitz- und Spielelemente locken die Bevölkerung Marxlohs in die Wolfbahntrasse, sorgen so für soziale Sicherheit und minimieren den negativen Einfluss unerwünschter Personengruppen. Ebenso sollte eine barrierefreie Nutzungsmöglichkeit der Wolfbahntrasse angestrebt werden.

## Wegenetz

Der Wegweisung von Alltags- und Freizeitzielen wird im Fußverkehr besondere Bedeutung zuteil. Sie kommt vor allem dort zum Einsatz, wo eine Orientierung durch bauliche (z. B. Blickachsen) und gestalterische Maßnahmen nicht mehr ausreicht und nicht leistbar ist. Informationen zur Wegweisung für Zufußgehende sind ein wesentliches Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als

---

<sup>8</sup> Inkludiert ist der Kauf des Baums, die Pflanzung und die dreijährige Pflege des Baumes. Die Preise variieren je nach Sorte des Baumes stark.



eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart. Eine Unterstützung der Orientierung der Zufußgehenden wird als wichtige Maßnahme zur Attraktivierung des Fußverkehrs angesehen (vgl. FGSV 2002: 32). Sie ist unmittelbar im Straßenraum sichtbar und damit ein Mittel der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere für Menschen, die noch nicht alle kurzen Wege in Marxloh kennen oder ortsunkundig sind, wie die Kundinnen und Kunden der Brautmodengeschäfte. In Marxloh sollte ein zielorientiertes System angewandt werden. Auf Verbindungen des Alltagsverkehrs können Ziele, wie z. B. ÖPNV-Haltestellen, Brautmodenmeile, Parkhäuser oder Schulen, kommuniziert werden. Den enthaltenen Informationen sind wenig Grenzen gesetzt. Sie können Distanzen in Längen- oder Zeiteinheiten wiedergeben, verbrauchte Kalorien anzeigen, Hinweise zur Barrierefreiheit (inkl. etwaigen Alternativrouten), Wege zu öffentlichen Toiletten aufzeigen oder in verschiedenen Sprachen geschrieben sein. Sie können gestalterisch (z. B. durch Illuminationen sowie Farbe oder Beschaffenheit der Oberflächen) im öffentlichen Raum wiedergegeben werden<sup>9</sup>. Eine fußgängerfreundliche Wegweisung sollte systematisch eingeführt werden.

### 3.4 Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden

Als wichtigstes Element im Längsverkehr sind Gehwege entsprechend den Ansprüchen der Fußgängerinnen und Fußgänger zu gestalten. Als Grundlage für die erforderliche Gehwegbreite wird der Regelfall (Wohnstraße mit geschlossener Bebauung) angenommen. So sollen sich zwei Zufußgehenden begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden, woraus eine Seitenraumbreite von 2,50m resultiert. Dieser nutzbare Bewegungsraum ist in Marxloh jedoch häufig deutlich geringer. Grund hierfür sind z.B. parkende Kfz, Geschäftsauslagen, Mülltonnen oder Sperrmüll, wie während der Begehungen festgestellt wurde. All dies schränkt die Bewegungsfreiheit von Zufußgehenden ein und führt zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

#### Konflikte mit dem ruhenden Verkehr

Parken ist in und um die Weseler Straße ein großes Thema, da viele Kundinnen und Kunden der Brautmodengeschäfte mit dem eigenen Pkw anreisen. Um den Fußverkehr zu stärken und attraktiver zu machen, muss das Parken klar geregelt und diese Regeln auch eingehalten werden. Auf der Weseler Straße könnten die bestehenden Parkplätze zugunsten von Ladezonen, Behindertenstellplätzen, Radabstellanlagen und Parklets priorisiert werden. Die Parklets werden dann für Außengastronomie, Sitz- und Spielbereiche oder Begrünung genutzt. Die Parklets könnten auch temporär auf- und wieder abgebaut werden, sodass sie nur in den warmen Monaten (z.B. April – Oktober) an der Weseler Straße sind, wenn davon ausgegangen werden kann, dass sie auch stark genutzt werden. Für den Bereich um die Weseler Straße sollte eine Parkraumerhebung durchgeführt und ggf. Anwohnerparken realisiert werden, um zu verhindern, dass Kfz, die früher auf der

---

<sup>9</sup> Auch eine intuitiv wirkende Wegweisung kann genutzt werden. Beispielsweise durch Beleuchtungselemente in ansprechender Gestaltung, die darüber hinaus positiv auf eine soziale Sicherheit im öffentlichen Raum wirken können.

Weseler Straße parkten, ins Wohngebiet drängen. Die Kfz der Kundinnen und Kunden sollten zentral geparkt werden. Die Parkmöglichkeiten sind in verschiedenen Sprachen zu beschildern und die Qualität dieser zu erhöhen. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, die öffentlichen Parkflächen entlang der Weseler Straße und des August-Bebel-Platzes in Absprache mit den Händlern zu bewirtschaften. Trotz vorhandener Parkhäuser (teils in privater Hand) und Parkflächen rund um den August-Bebel-Platz, welche nach Aussagen von Teilnehmenden an den Begehungen, recht schwach frequentiert sind, kommt es auf und in den Seitenstraßen der Weseler Straße zu einem hohen Parkdruck. In den Seitenstraßen ist Gehwegparken teilweise erlaubt, führt aber dazu, dass Zufußgehende die Gehwege nicht benutzen können, da die Restbreite in einigen Fällen unter 1m liegt. Eine angemessene nutzbare Breite des Gehwegs sicherzustellen hat eine hohe Priorität bei der Fußverkehrsförderung und ist eine Voraussetzung für die Attraktivität von Gehwegen. Der Gehweg ist dem Fußverkehr vorbehalten. Ausnahmen sind für den Fahrzeugführer des Kfz hinreichend zu kennzeichnen. Reichen Markierungen und Beschilderung nicht aus, um einen akzeptablen Bewegungsraum für Zufußgehende sicherzustellen, sind regelmäßige und konsequente Kontrollen durchzuführen. Aufgrund des Personalaufwands können in sensiblen Umfeldern sowie an bekannten neuralgischen Punkten Schwerpunktkontrollen vorgenommen werden.

### **Konflikte auf dem Gehweg und in den Fußgängerzonen**

Auf der Weseler Straße blockieren Geschäftsauslagen und Kundenstopper die Gehwege, sodass auch hier Konflikte entstehen. Für geh- und sehbehinderte Menschen können diese Auslagen auch gefährlich werden, da sie schlecht ertastet werden können bzw. ein Umweg nötig ist. Radfahrende sind auf der Weseler Straße teilweise gezwungen auf die Gehwege auszuweichen, da Kfz in zweiter Reihe auf dem Radfahrstreifen halten bzw. parken, ein Ausweichen über die Straßenbahngleise gefährlich ist und zu Stürzen führen kann. Hierzu sollten auf dem Radfahrstreifen Radpiktogramme aufgetragen werden (ca. 400€ das Stück), um Autofahrenden zu verdeutlichen, dass dort nicht gehalten bzw. geparkt werden darf. Des Weiteren fahren einige Schulkinder mit dem Rad zur Schule und nutzen dazu den Gehweg (erlaubt bis 10 Jahre). Auch hier kann es zu Konflikten kommen und eine Sensibilisierung der Rad fahrenden Kinder z.B. in der Schule ist notwendig. Insgesamt sollte mit einer Kampagne gearbeitet und auf die Belange der Zufußgehenden hingewiesen werden. Hierbei soll der Fußverkehr in den Fokus gerückt werden, um Konflikte im Keim zu ersticken. In der Kaiser-Friedrich und der Kaiser-Wilhelm-Straße werden die Verbote für Kfz oft missachtet und Kfz durchfahren oder beparken diese Straßen, auch außerhalb der erlaubten Lieferzeiten. Dies kann zum einen daran liegen, dass die Beschilderung am Pollmann Kreuz beim Abbiegen durch den Ampelmasten verdeckt wird und zum anderen beide Straßen nicht den Eindruck erwecken, als dürften keine Kfz hinein. Da die Straßenbahn durch die beiden Straßen verläuft, ist es nicht möglich den Eingang baulich zu schließen, es sollten aber gestalterische Eingangstore entwickelt werden, die die Fußgängerzonen verdeutlichen und die Straßen aufwerten. All diese Verstöße sollten regelmäßig geahndet und darüber aufgeklärt werden.

## 3.5 Integrierte Handlungsansätze

Neben den oben genannten Handlungsfeldern, gibt es einige Bereiche, in denen mehrere Handlungsfelder integriert angewandt werden sollen.

### Weseler Straße

Die Weseler Straße als Hauptachse durch Marxloh und Magnet für Brautmoden-Kaufende vereint verschiedene Handlungsfelder miteinander. So werden durch Geschäftsauslagen Mindestbreiten der Gehwege unterschritten und Konflikte heraufbeschworen. Hierbei soll darauf geachtet werden, dass der vorhandene Raum dem Fußverkehr zur Verfügung steht und dieser auch barrierefrei nutzbar gemacht wird. Die Weseler Straße ist für viele Menschen im Viertel eine Barriere, daher müssen auch besonders die Querungen verbessert werden, um die Durchlässigkeit der Weseler Straße zu erhöhen. Eine Maßnahme hierfür ist die Verbesserung des Ampeltakts, um das Queren zu beschleunigen. Durch die Installation von Sitz-, Spiel- und Grünelementen wird die Weseler Straße aufgewertet und das Zufußgehen attraktiviert. Im Zuge dessen sollte eine Anpassung der vorhandenen Parkraumsituation, wie oben erwähnt, überprüft werden, sodass ggf. Gehwegbreiten gewonnen werden können.

### Schulwege

Durch die Verbesserung der Schulwege in Marxloh entstehen einige Wechselwirkungen. Durch das Verbreitern bzw. Freihalten von Gehwegen für den Fußverkehr erfolgt eine Aufwertung dieser für alle Nutzergruppen. Darüber hinaus werden auf den Gehwegen weniger Konflikte entstehen und die Wege werden sicherer. Durch das Installieren von kleinen Spielelementen, wird das Zufußgehen aufregender und mehr Spaß machen. Infolgedessen gehen die Kinder auch lieber zu Fuß, lernen sich schon früh im Straßenraum zu bewegen und können komplexe Situationen sicher handhaben. Auch Querungen sollten kindgerecht umgebaut werden, um die Sichtbeziehungen zu den Kfz-Fahrenden herzustellen und das Queren einer Straße sicher zu gestalten. Dies wirkt sich darüber hinaus auch auf andere Benutzergruppen positiv aus, z.B. Rollstuhlfahrende.

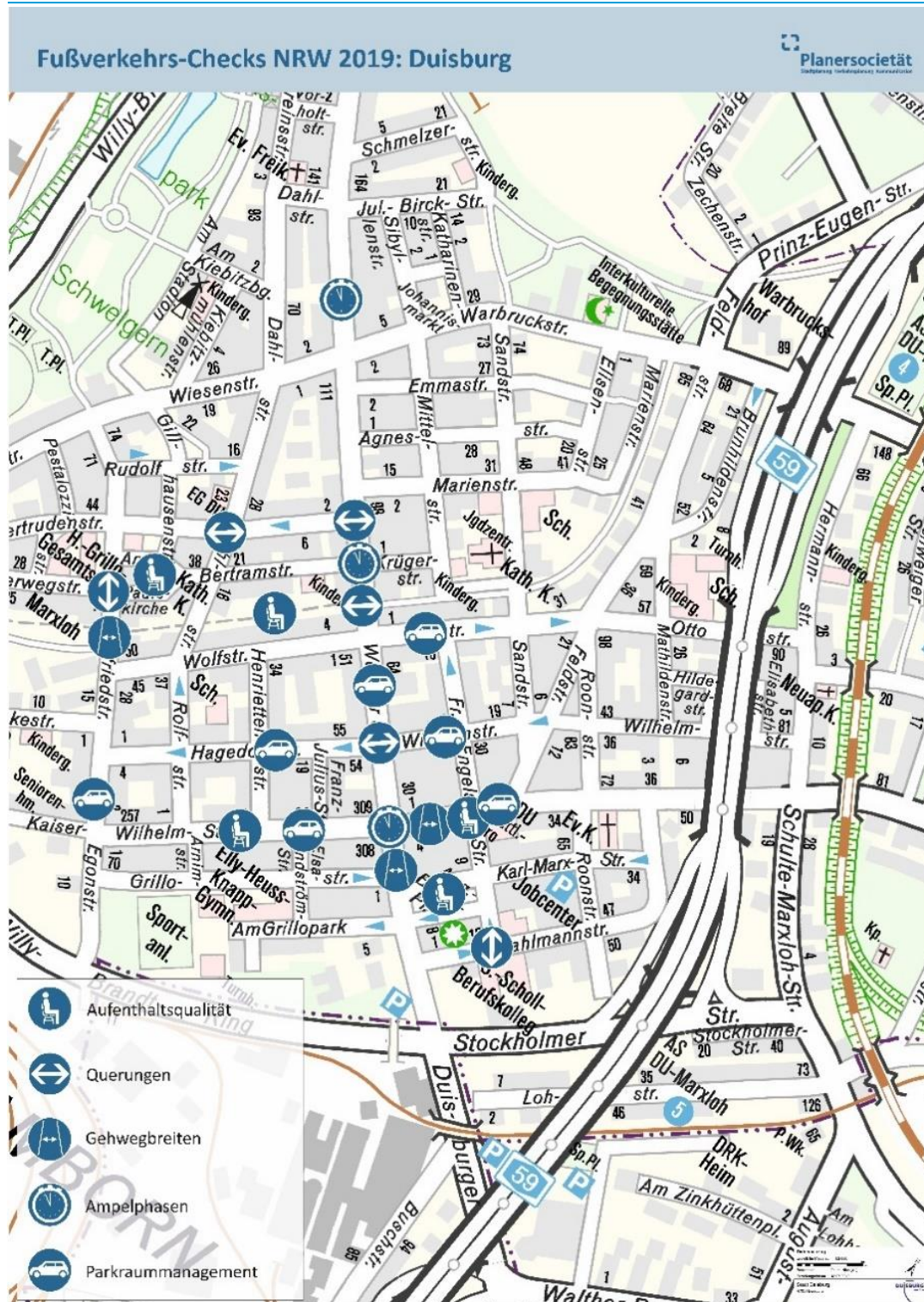
### Fußgängerzonen

In den beiden Fußgängerzonen Marxlohs (Kaiser-Friedrich-Straße und Kaiser-Wilhelm-Straße) sind verschiedene Handlungsfelder identifiziert worden. Beide Straßen bieten ein großes Potential für den Fußverkehr. Durch die Durchsetzung des Durchfahrtsverbots und Halteverbots außerhalb der Lieferzeiten und die Aufwertung des Straßenraums mit Sitz-, Spiel- und Grünelementen, werden die beiden Straßen eine sichere und beliebte Achse durch Marxloh bilden. Eventuell schlägt sich dies auch positiv auf die Einzelhändler aus, hierbei ist allerdings darauf zu achten, dass die Gehwege nicht durch Auslagen blockiert werden.

### 3.6 Maßnahmenübersicht

In Abb. 14 sind alle Maßnahmen zusammenfassend dargestellt und in Marxloh lokalisiert worden (Karte ist im Anhang in größerer Auflösung zu finden).

Abb. 14: Maßnahmenübersicht in Marxloh



Quelle: Planersocietät



## 4 Verstetigung

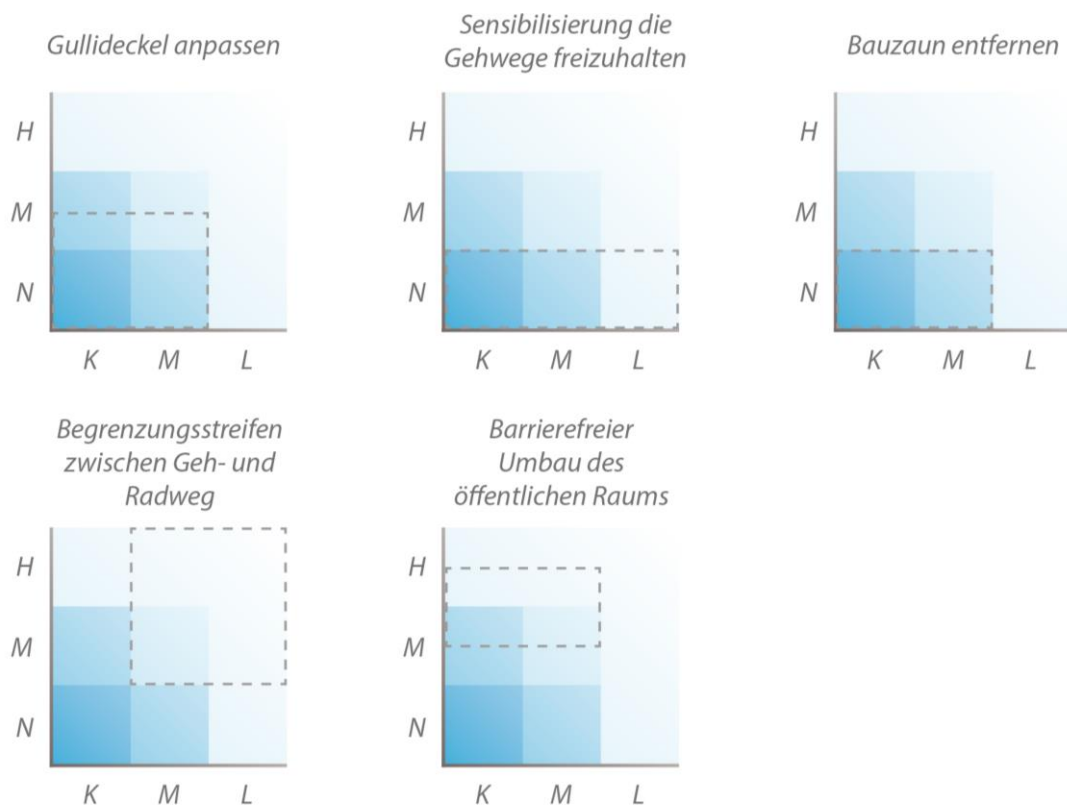
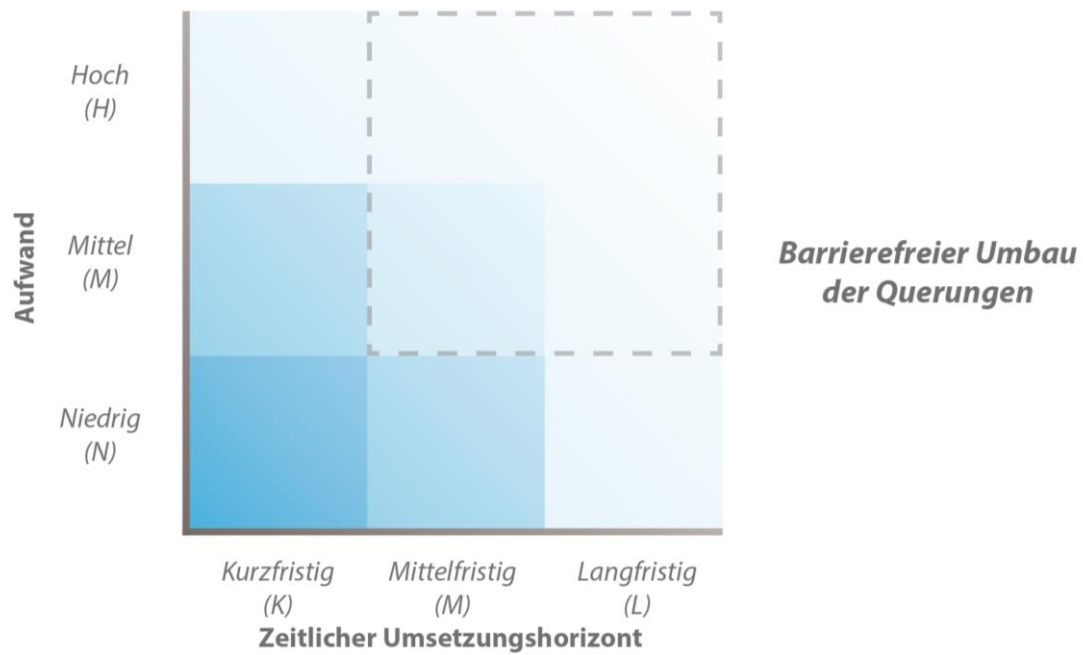
### 4.1 Umsetzungshorizont

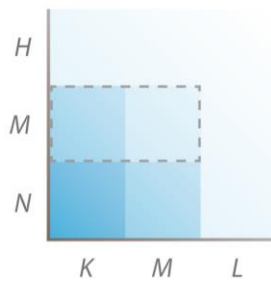
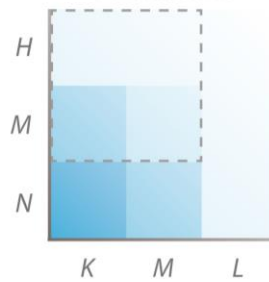
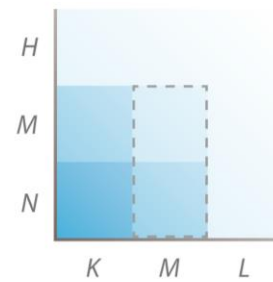
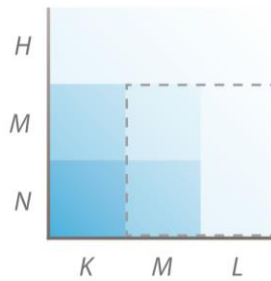
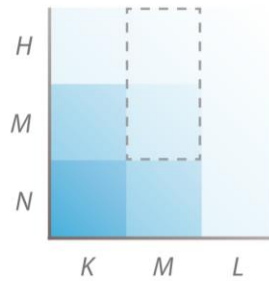
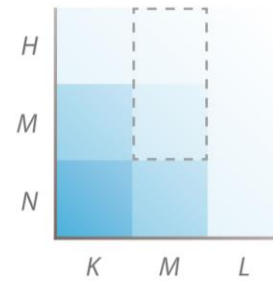
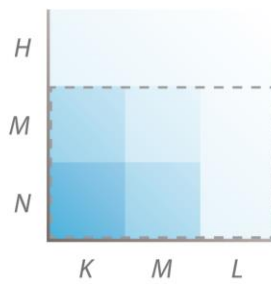
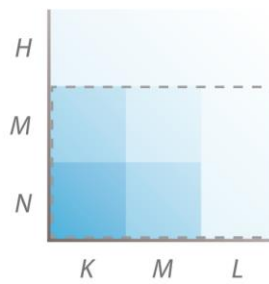
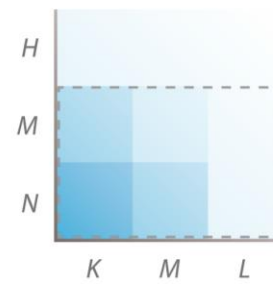
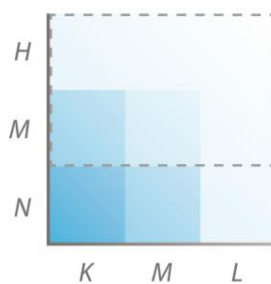
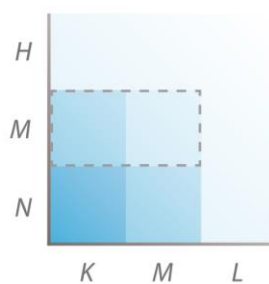
Eine zeitliche Einordnung der verschiedenen Maßnahmenvorschläge in Bezug auf den Umsetzungshorizont ist sehr unterschiedlich. Eine umfängliche Verbesserung des öffentlichen Raums zu Gunsten des Fußverkehrs beinhaltet sowohl Konzepte und Strategien für eine vorausschauende Planung als auch kurzfristige Maßnahmen, die einen deutlich geringeren Planungsaufwand und kürzeren Umsetzungshorizont besitzen.

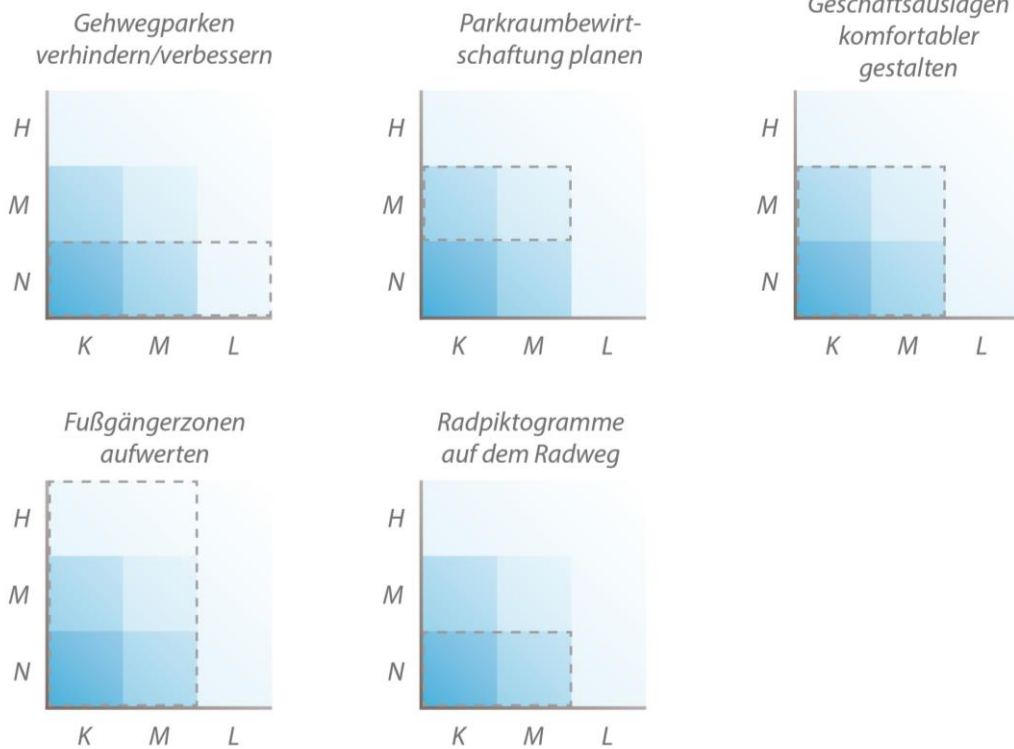
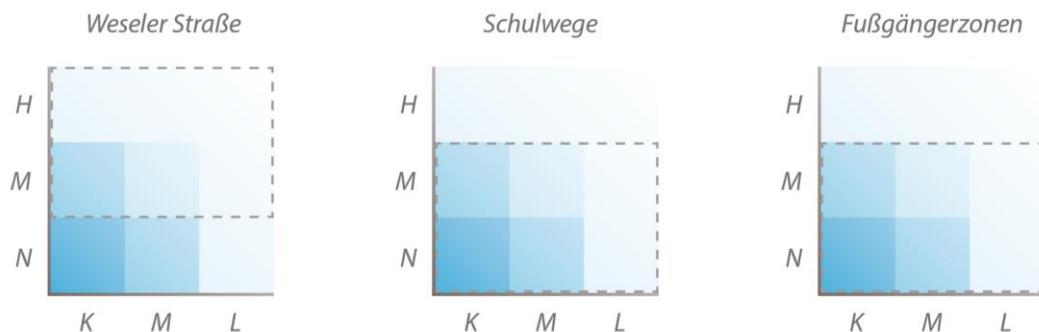
Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung (evtl. schnellere Umsetzung durch die Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, 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 wie z. B. die Weiterentwicklung der Schulwegeplanung je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separiert betrachtet. Organisatorische Maßnahmen sind Daueraufgaben und werden daher einem längeren Zeitfenster als andere Maßnahmen zugeordnet.

In Abb. 15 werden die vorgestellten Maßnahmen hinsichtlich ihres Aufwands und ihres zeitlichen Umsetzungshorizonts eingeordnet. Der Aufwand wird hierbei nach niedrig (N), mittel (M) und hoch (H) unterteilt. Der zeitliche Umsetzungshorizont wird nach kurzfristig (K), mittelfristig (M) und langfristig (L) unterteilt. Der gestrichelte, graue Kasten zeigt die Einordnung der Maßnahme. Die Maßnahme *Barrierefreier Umbau der Querungen* ist demnach eine Maßnahme, die mittel- bis langfristig umsetzbar ist und einen mittleren bis hohen Aufwand besitzt.

Abb. 15: Einordnung der Maßnahmen

**Handlungsfeld Barrierefreiheit:**

**Handlungsfeld Querungen:***Vorgezogener Seitenraum  
Gertruden-/Dahlstraße**Installation von  
Gehwegnasen im  
Schulumfeld**Anpassung der  
LSA-Schaltung**Barrierefreier  
Umbau der LSA**FGÜ Wilfriedstraße**Bremsschwelle  
Diesterwegstraße***Handlungsfeld Aufenthaltsqualität:***Verweilorte schaffen**Spielorte schaffen**Grünelemente  
schaffen**Wolfbahntrasse  
aufwerten**Wegenetz schaffen*

**Handlungsfeld Konflikte:****Integrierte Handlungsansätze:**

Quelle: Planersocietät

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnissen und den kleinteiligen Wegebeziehungen jedes Zufußgehenden sehr schwer. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während des Fußverkehrs-Checks NRW 2019 nicht alle potenziellen Problemlagen in Duisburg betrachtet wurden. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmenden, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, einige hervorzuheben.

- Die **Konflikte im öffentlichen Raum** sollten prioritär angegangen werden, da hier das größte Unfallrisiko für Zufußgehende steckt.



- Ebenfalls wichtig ist die Erhöhung der (subjektiven) **Sicherheit** und der **Aufenthaltsqualität** in Marxloh und besonders in der Wolfbahntrasse.
- Die Maßnahmen, die sich im direkten **Schulumfeld** befinden (Diesterwegstraße, Gertrudenstraße, ...), sind ebenfalls prioritär zu behandeln.
- Die **Verbesserung der Barrierefreiheit** ist ebenso zu priorisieren.

## 4.2 Stadt Duisburg

Der Fußverkehrs-Check hat verdeutlicht, dass der Fußverkehr in der Vergangenheit zu wenig Beachtung erlangt hat. Er wurde als ‚Sowieso-Verkehr‘ wahrgenommen, sodass er in allen Planungen zwar eine Rolle gespielt hat, jedoch ohne besondere Priorität. Mit dem Fußverkehrs-Check wurden in Marxloh alle Menschen, ungeachtet des Alters, Geschlechts, der Herkunft, mit oder ohne Behinderung eingeladen, daran mitzuwirken. Viele haben durch ihr Engagement dazu beigetragen, für den Fußverkehr wichtige Themen in Marxloh anzusprechen.

Die Stadt Duisburg wird Fördergelder, die bereits u. a. für Marxloh für Entwicklungsprojekte bereitstehen, für Maßnahmen bzw. deren Prüfung einsetzen, die sich aus dem Fußverkehrs-Check entwickelt haben. Das heißt, sie werden zunächst auf Machbarkeit geprüft und infolgedessen umgesetzt. Der Fußverkehrs-Check bildet für Veränderungen und Neuplanungen somit eine wichtige Grundlage. Für einzelne Maßnahmen wurden in der Planung bereits erste Schritte eingeleitet.

Die strategische Förderung des Fußverkehrs in der Stadtverwaltung Duisburg ist integrierter Teil der Nahmobilitätsförderung. Austausch zu verschiedenen Themen – bspw. auch zum Fußverkehr – findet bedarfsweise ‚auf kurzem Wege‘ zwischen operativer und strategischer Verkehrsplanung statt. Die Verkehrssicherheit v. a. der schwächeren Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr) wird in Duisburg nicht nur über das Instrument der Unfallkommission gefördert: Das 2011 gegründete Netzwerk "Duisburg. Aber sicher!" befasst sich in verschiedenen Aktionsserien mit der Sicherheit im Straßenverkehr. Beteiligt sind die Netzwerkpartner ACE, ADFC Duisburg, Bürgerstiftung Duisburg, DVG, Polizei Duisburg, die Stadt Duisburg und die Verkehrswacht Duisburg.

Um u. a. die Belange des Fußverkehrs zu verstetigen, wird quartalsweise ein Jour Fixe Verkehr abgehalten, indem verschiedene Abteilungen (samt Leitungen und Amtsleitung) gemeinsam an einer einheitlichen Umsetzung und Attraktivierung wichtiger Verkehrsthemen – unter anderem des Fußverkehrs – in Duisburg arbeiten. In dem Jour Fixe können zudem z. B. Standards entwickelt werden, welche anschließend intern umgesetzt werden. Auch im Haushalt können bewusst Mittel für Fußverkehrsthemen, wie die Barrierefreiheit, beantragt werden. Während der Beteiligungsformate des Fußverkehrs-Checks kamen viele Hinweise aus der Bürgerschaft. Es finden daher Beteiligungen im Zuge von Planungen statt, um die ‚Experten‘ vor Ort mitzunehmen und die alltäglichen Probleme zu erfahren.

## 4.3 Zukunftsnetz Mobilität NRW

### 4.3.1 Allgemein

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein Netzwerk aus Kommunen, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in ihren Gebietskörperschaften fördern und damit eine Mobilitäts- und folglich Verkehrs- wende herbeiführen möchten. Dabei werden sie von drei regionalen Koordinierungsstellen sowie einer Geschäftsstelle unterstützt.

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

Die zielführende Strategie hierzu ist das Kommunale Mobilitätsmanagement. Das Kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, für die Verkehrserzeuger und Verkehrsteilnehmer nachhaltige Mobilitätsangebote sowie verkehrssparende Raumstrukturen zu schaffen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess, in der Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit, des Bürgerdialogs und des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie zusammengeführt (kommunales Mobilitätskonzept) und realisiert werden.

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

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

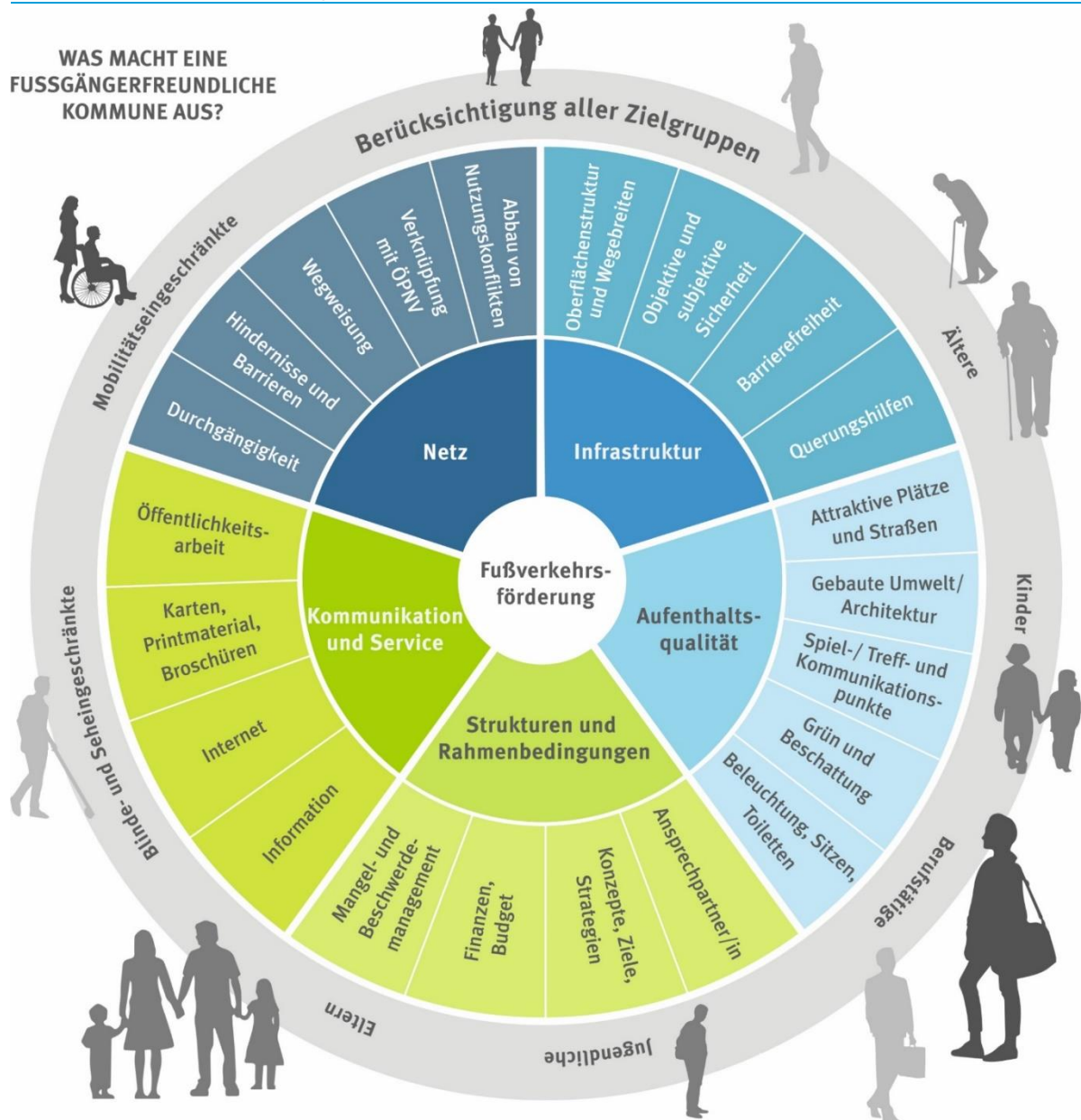
### 4.3.2 Stadt Duisburg

Die Stadt Duisburg ist seit Juni 2016 Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW und unterstützt den Netzwerkgedanken in organisatorischer und inhaltlicher Hinsicht. In Bezug auf die Verstetigung der Fußverkehrsförderung erhält sie bzw. die dafür zuständigen Ämter nach Bedarf Unterstützung durch die zuständige Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Diese Unterstützung kann sich z.B. in Form von Hilfestellung bei Förderanträgen, inhaltlichem Input zu spezifischen Fragestellungen zur Fußverkehrsförderung oder der Begleitung/Durchführung eines Vortrags o.ä. im Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr ausdrücken und erfolgt auf Anfrage.

## 5 Fazit

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 „Zufußgehens“ hinausragt (vgl. Abb. 16).

Abb. 16: Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

Die Stadt Duisburg widmet dem Fußverkehr bereits besondere Beachtung. Dies belegen viele gute Beispiele im gesamten Stadtgebiet. Insgesamt lässt sich dieser Aspekt aber weiter ausbauen. Bei der Barrierefreiheit ist ein klarer Nachholbedarf vorhanden. Bei Neu- und Umplanungen muss das Thema Barrierefreiheit flächendeckend größere Beachtung finden. Im Bereich der Aufenthaltsqualität sind gute Elemente, wie die Wolfbahntrasse, vorhanden, diese sind dauerhaft zu prüfen. Um für Zu Fußgehende ein Fußwegenetz zu schaffen ist der Abbau von Hindernissen erforderlich. Auch sollte die vorhandene Radwegebeschilderung um eine Fußwegebeschilderung ergänzt werden bzw. diese neu eingerichtet werden. Die Stadt Duisburg sollte in Zukunft den Fußverkehr auch öffentlichkeitswirksam attraktiveren und weiterbringen. Ein Fußverkehrsbeauftragter, der viel Öffentlichkeitsaufgaben übernimmt oder ein Mängelmelder, der explizit auch den Fußverkehr behandelt, wären hierbei Möglichkeiten. Um die Strukturen und Rahmenbedingungen des Fußverkehrs zu verbessern, sollten neben Fördermitteln auch eigene Haushaltsmittel in geeigneter Höhe für konkrete Maßnahmen des Fußverkehrs akquiriert bzw. bereitgestellt werden. Die Stadt Duisburg sollte über den Fußverkehrs-Check hinaus das Thema Fußverkehr stärker verankern und die Bürgerschaft in größerem Maße beteiligen.

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf den begangenen Bereich viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check NRW 2019 konnte in Marxloh verschiedene Situationen betrachten und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung liefern. Gleichzeitig sollten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, das auch über die Grenzen der untersuchten Begehungsrouten hinaus für das städtische Gebiet anwendbar sind. Insgesamt lassen die vorbereiteten Maßnahmenvorschläge bessere Bedingungen für die Zufußgehenden in Marxloh und ganz Duisburg erwarten.

Die rege Beteiligung der Bevölkerung während der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigt das Interesse der Bewohnerinnen und Bewohner von Marxloh an der Mobilitätsform Fußverkehr. Die Beteiligung der Presse konnte dafür sorgen, dass auch Nicht-Teilnehmende über den Fußverkehr in Marxloh informiert werden.

Während den Begehungen und dem Abschlussworkshop konnten viele vorhandene planerische Ansätze zur Fußverkehrsförderung registriert werden. Um diese weiter in ihrer Akzeptanz zu festigen, sollten auch in Zukunft partizipative Instrumente genutzt werden.

Die Bezirke Alt-Hamborn und Marxloh erhielten im Herbst 2019 den Zuschlag für Städtebaufördermittel. Die Verwaltung teilte daraufhin bei der Abschlussveranstaltung zu den Fußverkehrs-Checks mit, dass Teile des Geldes in die Förderung des Fußverkehrs fließen sollen und Maßnahmen dadurch schneller umgesetzt werden können, als wenn sie im normalen Haushalt zu finanzieren gewesen wären. Dies bietet die Chance, in den nächsten fünf Jahren bereits einige kurz- und mittelfristige Maßnahmen umzusetzen.

## 6 Dokumentation

### 6.1 Protokoll der Auftaktveranstaltung am 10.09.2019

Ort:	Duisburg
Datum:	10.09.2019
Uhrzeit:	17:00–19:00 Uhr
Anwesende:	19 Personen
Protokoll:	Niklas Rischbieter, Julia Kraus (Planersocietät)

#### **Auftakt-Workshop Duisburg**

Der Auftakt-Workshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2019 in Duisburg findet am 10.09.2019 um 17.00 Uhr in der Herbert-Grillo-Gesamtschule statt. Die Gruppe setzt sich aus 19 Personen zusammen, darunter Interessierte aus der Bevölkerung, verschiedene Interessensvertreter/innen (z. B. Werbering Marxloh, VCD), Mitglieder der Stadtverwaltung, der Presse sowie MitarbeiterInnen des Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Planersocietät.

#### **Begrüßung durch Herrn Trappmann (Amtsleiter Stadtentwicklung und Projektmanagement)**

Herr Trappmann begrüßt die anwesenden Personen. Anschließend erzählt er von der jahrzehntelangen autogerechten Prägung der Stadt Duisburg und der damit einhergehenden geringen Beachtung des Zufußgehens. Er hebt hervor, dass der Fußverkehr jedoch in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat und auch in der Stadt Duisburg eine wichtige Rolle einnimmt.

#### **Vortrag von Frau Schwietering (Zukunftsnetz Mobilität NRW)**

Im Anschluss daran stellt Frau Schwietering zunächst das Zukunftsnetz Mobilität NRW vor. Sie hält einen einführenden Vortrag zum Bewerbungsverfahren und den Fußverkehrs-Checks NRW 2019 mit möglichen Themenschwerpunkten sowie den unterschiedlichen Zielgruppen, die dabei Berücksichtigung finden.

#### **Begrüßung und Vorstellung des Moderators Herrn Dr. Frehn**

Herr Dr. Frehn begrüßt die Teilnehmenden und übernimmt die Moderation für den Abend. Er gibt zunächst einen Überblick über den Ablauf der Veranstaltung und stellt die Bausteine der Fußverkehrsförderung sowie Eindrücke aus bisherigen Fußverkehrs-Checks vor.

#### **Vortrag von Frau Kraus (Planersocietät)**

Frau Kraus knüpft mit einem Vortrag über Daten und Fakten des Fußverkehrs und Best-Practice-Beispielen daran an. Anschließend stellt sie die geplanten Begehungen in Marxloh vor. Die erste Begehung richtet sich an die Öffentlichkeit und behandelt vordergründig Themen der Aufenthaltsqualität, sicheres Queren und Konflikte mit dem Pkw-Verkehr. Die zweite Begehung richtet sich an

die Schülerinnen und Schüler der Herbert-Grillo-Gesamtschule. Bei dieser Route stehen vor allem sicheres Queren, sichere (Schul-)Wege und Konflikte mit dem Pkw-Verkehr im Fokus.

### Diskussion

Von der Stadtverwaltung und der Planersocietät wurden zwei Routenvorschläge ausgearbeitet, die nun mit den Teilnehmenden diskutiert werden. Die Teilnehmenden werden dazu in zwei kleinere Gruppen aufgeteilt, die auf Stadtplänen an den Stellwänden neuralgische Punkte des Fußverkehrs zeigen und thematisieren. Während der Arbeit an den Stellwänden werden Rückfragen und kleinere Anmerkungen besprochen. Aus Gründen der Übersicht sollen diese gemeinsam mit den Anmerkungen aus der Diskussionsrunde zusammengefasst werden. Folgende Punkte wurden während der Veranstaltung angesprochen:

#### Allgemein

- Im ganzen Stadtteil wird sich eine bessere Integration der Parkgelegenheiten ins Parkleitsystem gewünscht, um den Parksuchverkehr im Stadtteil zu reduzieren.

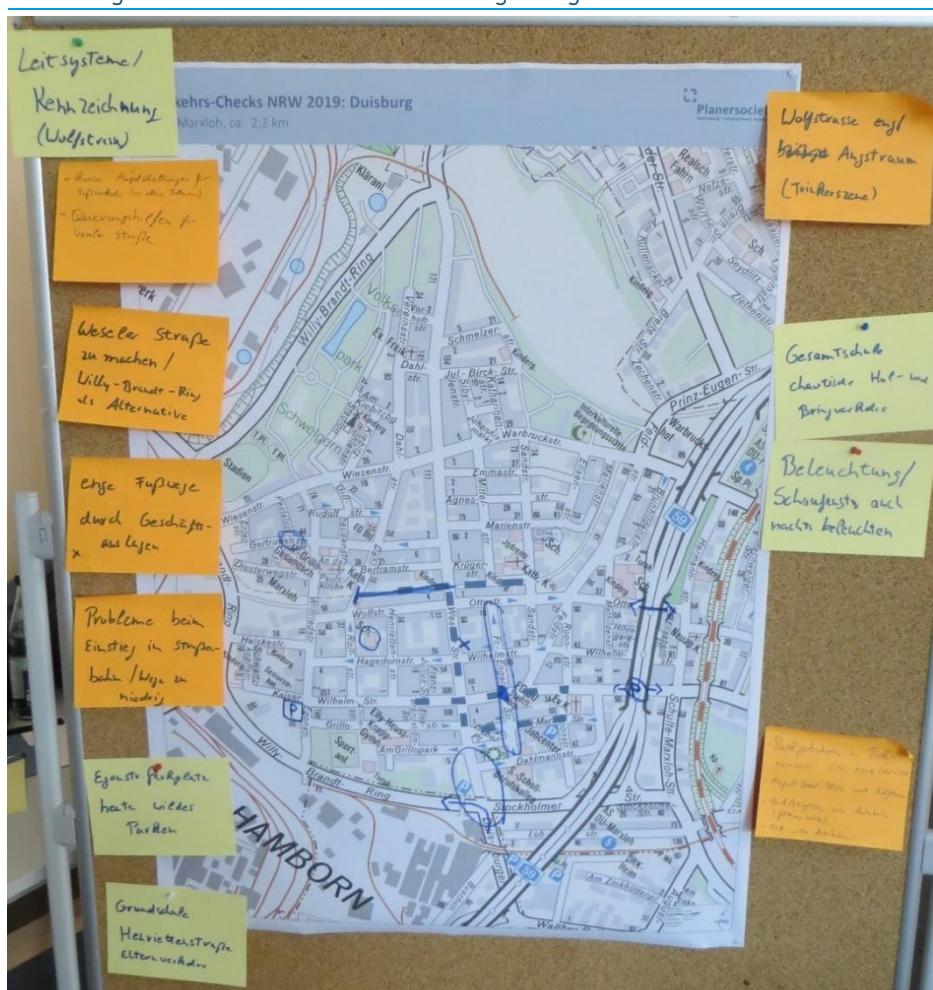
#### Erste Begehung Duisburg-Marxloh (öffentliche Route)

- Für die Wolfstrasse wird eine Kennzeichnung in Form eines Fußgänger-Leitsystems angeregt, da vielen BewohnerInnen und BesucherInnen nicht bekannt ist, wie weit und wohin diese Trasse führt.
- Die Trasse ist eng und würde als Angstraum identifiziert werden, da sich dort ebenfalls die Trinkerszene aufhält.
- Es wird angemerkt, dass die Ampelphasen für Fußgänger vor allem am Pollmann Kreuz relativ kurz sind.
- An der Weseler Straße soll über weitere Querungshilfen nachgedacht werden.
- Darüber hinaus wird der Vorschlag gemacht, den Autoverkehr aus der Weseler Straße herauszulassen und Willy-Brandt-Ring als alternative Route zu nutzen.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Fußwege durch die Geschäftsauslagen teilweise sehr schmal sind.
- Beim Einstieg in die Straßenbahn ergeben sich für Mobilitätseingeschränkte Probleme, da die Bahnsteige nicht hochgenug sind bzw. keine Niederflur-Fahrzeuge eingesetzt werden.
- Auch um die Weseler Straße verfügen einige Straßen über sehr schmale Gehwege, welche vor allem Mobilitätseingeschränkten oder Eltern mit Kinderwagen das Fortbewegen erschweren. Genannt wird hier u.a. die Friedrich-Engels-Straße.
- Auf dem Parkplatz an der Egonstraße findet aktuell wildes Parken statt.
- Es wird angemerkt, dass an der Grundschule in der Henriettenstraße ein reger Bring- und Holverkehr der Eltern die Verkehrssicherheit behindert und gefährdet.
- Gleiches gilt auch für die Herbert-Grillo-Gesamtschule, an welcher viel Verkehr durch „Elterntaxis“ zu den entsprechenden Tageszeiten herrscht.
- An der Marienstraße existiert bereits eine Elternhaltestelle für die dortige Schule, welche laut den Teilnehmenden gut funktionieren würde.
- Eine bessere Beleuchtung, die zu einem verbesserten Sicherheitsgefühl im Dunkeln beitragen soll, sei es auch durch die Beleuchtung der Schaufenster nachts, wird angeregt.



- Die Bürgerschaft betont, dass genug Parkraum (z.B. August-Bebel-Platz) zur Verfügung steht, trotzdem auf die Parkplätze an der Weseler Straße zurückgegriffen werden würde und so dort auch viel Parksuchverkehr existiert. Deshalb wird vorgeschlagen, die Parkgebühren in den Parkhäusern zu reduzieren sowie diese besser ins Parkleitsystem auch von der Autobahn aus einzubinden, damit nicht als erstes auf die kostenlosen Parkplätze im Straßenraum zurückgegriffen wird. In dem Parkleitsystem soll auch der P+R-Parkplatz unter der Autobahn eingebunden werden.
- Die Autobahn wird neben der Weseler Straße als zweite Schneise genannt, welche nur an wenigen Punkten überwunden werden kann. Auch hier werden attraktive Möglichkeiten gewünscht.

Abbildung 1: Stellwand zur öffentlichen Begehung



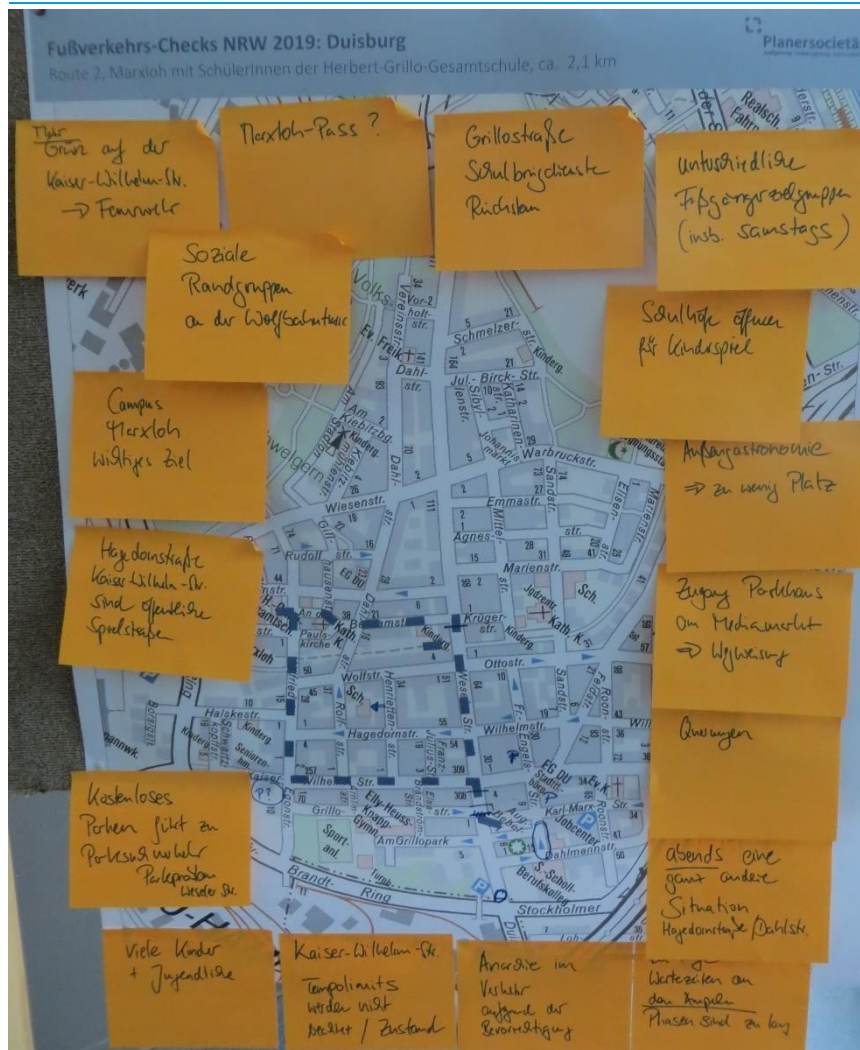
### Zweite Begehung Duisburg-Marxloh (Schülerinnen und Schüler)

- Schulbringdienste in der Grillostraße bergen oft Gefahren für SchülerInnen.
- Es wird vorgeschlagen, die Schulhöfe für Kinderspiele zu öffnen.
- Insbesondere am Samstag treffen unterschiedliche Fußgängergruppen aufeinander, dies führt zu Nutzungskonflikten.

- Durch soziale Randgruppen, die sich in der Wolfbahntrasse aufhalten, nutzen Kinder diese selten. Die Trasse im Allgemeinen wird als Angstraum wahrgenommen.
- Durch Auslagen bleibt nur noch wenig Platz für den Fußverkehr.
- Die Hagedornstraße und die Kaiser-Wilhelm-Straße werden als öffentliche Spielstraßen genutzt, obwohl diese nicht explizit als solche vorgesehen sind.
- Vor allem an der Weseler Straße sollten mehr und bessere Querungen entstehen.
- Das kostenlose Parken führt zu Parksuchverkehr in der Weseler Straße. Daher sollten die Parkhäuser rund um den August-Bebel-Platz besser ausgeschildert werden.
- In Marxloh sind viele Kinder und Jugendliche auf den Straßen unterwegs, daher sollten diese sicher gestaltet sein.
- In der Kaiser-Wilhelm-Straße werden Tempolimits nicht eingehalten.
- Früher gab es in der Kaiser-Wilhelm-Straße bepflanzte Betonkübel, die aber entfernt werden mussten, da die Feuerwehr sonst nicht anleiten kann.
- Eine Teilnehmende schlägt vor einen „Marxloh-Pass“ einzuführen, wo in das Parkticket z.B. für die Rhein-Ruhr-Halle ein Kurzstreckenticket integriert ist.
- Das Verkehrsverhalten in Marxloh wird als anarchistisch beschrieben, so werden Verkehrsregeln (Einbahnstraßen, Parkleitsystem, Parkregeln, Fußgängerzonen) von Kfz-Fahrenden missachtet. Ebenso gibt es viele Rotlichtverstöße von Zufußgehenden.
- Viele Kinder sind unbegleitet im Straßenraum unterwegs und laufen absichtlich vor vorbeifahrende Autos.
- Die Wartezeiten an den Fußgängerampeln sind zu lange, die Grünphasen dafür zu kurz.
- Es wird darauf hingewiesen, dass abends und nachts in Marxloh vor allem in der Hagedornstraße und der Dahlstraße eine ganz andere Situation herrscht, als zu den Begehungszeiten. Diese Situationen können dadurch nicht eingefangen werden, sollten aber bei der Planung u.a. von Straßenmobiliar etc. mitgedacht werden.



Abbildung 2: Stellwand zur Begehung mit SchülerInnen



## Verabschiedung

Frau Kraus und Herr Dr. Frehn fassen die Ergebnisse aus der Diskussionsrunde an den Stellwänden kurz zusammen. Im Anschluss lädt Herr Dr. Frehn zur 1. Begehung der öffentlichen Route am **8. Oktober um 17:00 Uhr** ein, bedankt sich für die rege Teilnahme und überlässt Herrn Trappmann das abschließende Wort.

## 6.2 Protokoll der 1. Begehung am 08.10.2019

Ort:	Duisburg Marxloh
Datum:	08.10.2019
Uhrzeit:	17:00-19:30 Uhr
Anwesende:	30 Personen
Protokoll:	Dennis Böhm, Julia Kraus (Planersocietät)

### 1. Begehung Duisburg Marxloh

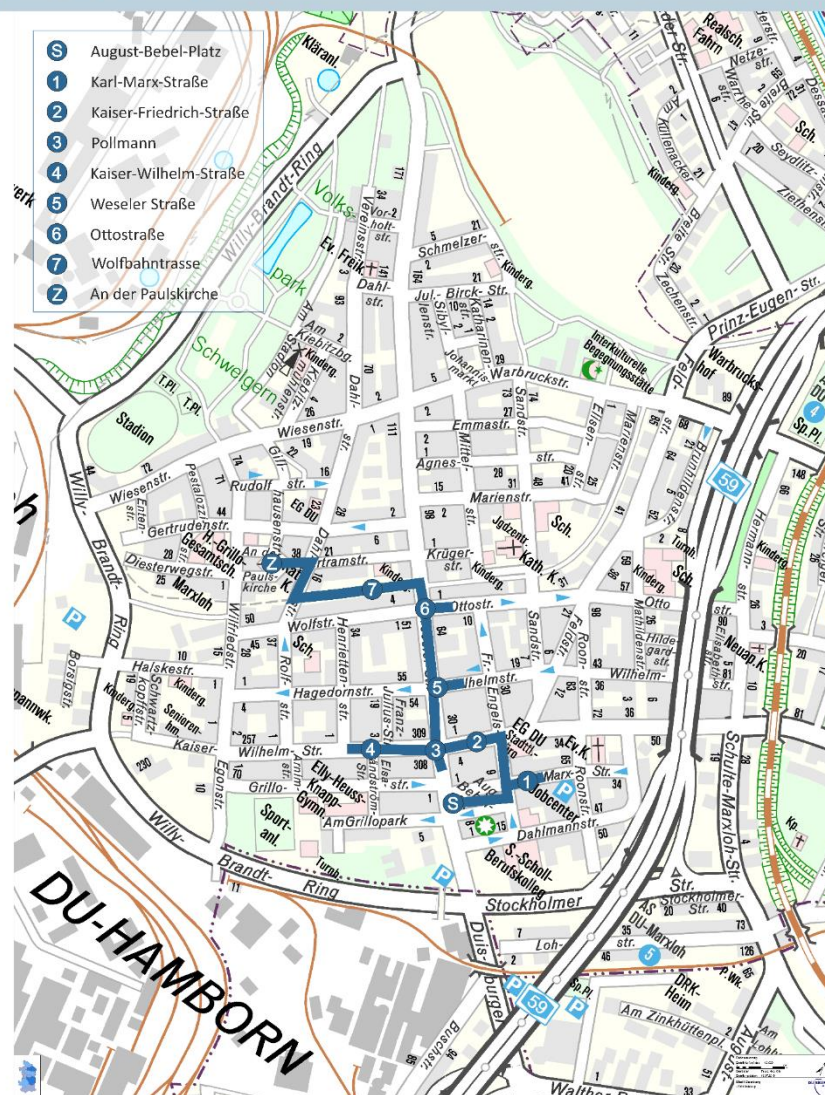
Die erste Begehung des Fußverkehrs-Check NRW 2019 in Duisburg findet am 08. Oktober statt. Die Gruppe trifft sich um 17:00 Uhr am August-Bebel-Platz in Duisburg Marxloh. Bei angenehmen Temperaturen finden sich hier neben den MitarbeiterInnen der Planersocietät, des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Stadtverwaltung, Mitarbeiter der Polizei, der Presse, InteressensvertreterInnen und interessierte BürgerInnen zusammen, sodass insgesamt rund 30 Personen anwesend sind.

#### Ablauf der Veranstaltung

Die Begehung begann mit einer Begrüßung der knapp 30 Teilnehmenden am August-Bebel-Platz in Duisburg Marxloh durch Herrn Faust. Herr Faust skizzierte die Ausgangssituation für den Fußverkehr und führte die planerischen Herausforderungen aus, mit welchen die Stadt im Bereich des Fußverkehrs konfrontiert ist. Ziel des Fußverkehrs-Check ist es einige der herausforderndsten Punkte in Duisburg Marxloh ausfindig zu machen, um dort eine aktive Diskussion über die Stärken und Schwächen der vorhandenen Infrastruktur für den Fußverkehr sowie mögliche Lösungen zu führen.

Herr Frehn (Planersocietät) fasste anfangs den zurückliegenden Auftakt-Workshop, bei dem bereits einige Aspekte angemerkt wurden, die im weiteren Verlauf an Beachtung gewinnen sollten, zusammen. Frau Kraus erläuterte anschließend die geplanten Stationen anhand der unten abgebildeten Verlaufskarte. An den Stationen erfolgte eine intensive Diskussion über mögliche Gefahrenstellen, Auffälligkeiten und weitere Themen, die der Verwaltung und den BürgerInnen wichtig sind. Dafür wurden den Teilnehmenden Karten und Abbildungen gezeigt, um erste Anregungen für mögliche Lösungen darzustellen. Nach der Begehung der Route erfolgte an der Paulskirche eine abschließende Diskussion.

Abbildung 1: Route der öffentlichen Begehung



### Startpunkt: August-Bebel-Platz

Begrüßung durch Herrn Faust (Stadt Duisburg), Herrn Frehn (Planersocietät) und Frau Kraus (Planersocietät)

- Kurze Erläuterung der Ziele für den Fußverkehrscheck
- Route wird erläutert sowie die einzelnen Stationen und Themen, die diskutiert werden

Thema: Meinungen zum August-Bebel-Platz, dem Quartiersplatz in Marxloh

- Der Zwischenweg zum Pavillon stellt eine Barriere dar
  - Parkende Autos fahren zu weit nach vorne und nutzen den Gehweg als Durchfahrt
- Der Parkplatz ist, aufgrund zu geringer Preise (0,50 €/ Stunde), hoch ausgelastet und bietet keine hohe Aufenthaltsqualität
  - Unattraktives Parken in den Parkhäusern, ein mangelhaftes Parkleitsystem sowie eine fehlende Beschilderung trägt zudem zum ausgelasteten Parkplatz bei
- Quartiersplatz
  - Kein Platz zum Wohlfühlen



- Liegt zum einem an dem ungepflegten Pavillon sowie an der Trinkerszene etc. (werden als störend empfunden)
  - Der vorhandene Spielplatz wurde nicht mehr angenommen/ teilweise zerstört und daher entfernt
  - Die vorhandene Gastronomie fördert die Qualität des Quartiersplatzes
- Frau Kraus stellt Beispiele für Marktplätze vor
  - Kritisiert wird die aufkommende Pflege und wie diese umgesetzt werden soll
    - Der Quartiersplatz erfährt schon die höchste „Pflegestufe“ (hoher Pflegeaufwand durch Verschmutzung der Grünanlagen, Müllbeseitigung und Vandalismus)
  - Zuerst sollen jedoch vorhandene Infrastrukturen des Platzes aufgewertet und verbessert werden, bevor Bereiche neu errichtet werden
- Am Sophie-Scholl-Berufskolleg ist kein richtiger Überweg vorhanden und stellt daher einen Konflikt zwischen Bussen, Autos und zu Fuß gehenden Schülern dar

Abbildung 2: August-Bebel-Platz



### Station 1: Karl-Marx-Straße

Thema: Die Wege zur Weseler Straße

- Von den Parkflächen zu den Geschäften fehlt eine genaue Beschilderung
  - Bisher ist unklar, welcher Weg genommen werden kann, um zu den Geschäften zu gelangen
  - Herr Frehn ergänzt, dass eine angemessene Eingangssituation, also bspw. ein „Willkommen in Marxloh“ fehlt
- Beispiele werden von Frau Kraus gezeigt
  - Piktogramme auf den Straßen und Gehwegen werden als positiver Vorschlag empfunden
  - Schilder sollten jedoch ebenfalls errichtet werden, um den Weg klar zu kennzeichnen
  - Jedoch wird das Thema Pflege auch hier mit aufgenommen, da es weiterhin als problematisch eingestuft wird
- Parkhaus
  - Bisher ist es, grade für Außenstehende, kaum zu finden
  - Führung nicht klar definiert
  - Öffnungszeiten und Preise deutlicher hervorbringen
  - Auch hier fehlt eine Beschilderung von und zu den Parkhäusern und der Weseler Straße
    - Als Idee wurde angebracht, diese Schilder in verschiedenen Sprachen anzubieten, um vielen Bewohnern in Marxloh den Weg zu erleichtern

## Station 2: Kaiser-Friedrich-Straße

Thema: Breiten der Fußwege

- Frau Kraus erläutert anhand von Bildern, welche Rahmenbedingungen für die Breiten von Fußwegen festgesetzt sind und welchen Platz zu Fußgehende benötigen
- An vielen Stellen empfinden die Teilnehmer die Wege als sehr eng und kommen teilweise mit einem Rollator kaum an diesen Stellen vorbei
  - Um diese Situation aus der Sicht eines Sehbeeinträchtigten erfahren zu können, wurden von Frau Molenda Brillen mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen ausgeteilt. Dieses Experiment wurde von den Teilnehmenden positiv aufgenommen
    - Erfahrungen waren, dass ein eigenständiges reibungsloses zu Fuß gehen kaum möglich war
- Angemerkt wurde ebenfalls, dass die veranschlagten 1,50m\*1,50m als Drehfläche eines Rollstuhlfahrers nicht für jeden Rollstuhltyp ausreichend sind

## Station 3 und 4: Pollmann Kreuz & Kaiser-Willhelm-Straße/ Kaiser-Friedrich-Straße

Thema: Die vorhandene Ampelschaltung, der Überweg auf die andere Straßenseite sowie die Gestaltung der Kaiser-Willhelm-Straße

- LSA-Schaltung
- Eine sehr kurze Grünphase von maximal 9 Sek. für Zu Fußgehende
- Dafür wird die Rotphase durch die Straßenbahn sehr lang gehalten
  - Zur Verwirrung führen die Zeichen 214 (geradeaus oder rechts), welche signalisieren, dass Kfz-Fahrende in die Kaiser-Friedrich-Straße und Kaiser-Wilhelm-Straße einbiegen dürften, allerdings gilt das nur zu bestimmten Zeiten zum Be- und Entladen von Waren. Das vorhandene Schild wird durch die Ampelanlage verdeckt
- Taktile Wegbeschreibung an LSA-Schaltungen
  - Frau Kraus erläutert anhand eines Ampeltasters die Symbole und die Relevanz für sehingeschränkte Personen
- Blumenkübel auf der Kaiser-Willhelm-Straße
  - Sind nicht vorhanden
  - Der Grund für die nicht vorhandenen Blumenkübel ist, dass die Feuerwehr nicht mehr anleiten könne
  - Als Idee werden hängende Blumenkübel an Laternenmasten empfohlen. Dies ist schon geplant, jedoch erfahren die Laternen zuallererst einen neuen Anstrich bevor die Blumenkübel aufgehängt werden
- Beispielbare Flächen müssten durch Poller abgegrenzt werden
  - Jedoch wird die Fußgängerzone nicht als solche wahrgenommen (fehlendes Grün, Straßenbahn, Falschfahrer) und solche Flächen würden eher in der Innenstadt funktionieren, da dort ein höheres Sicherheitsempfinden herrsche.



Abbildung 3: Pollmann Kreuz



### Station 5: Weseler Straße

Thema: Parkende Autos - ein Problem

- Die Gehwege werden oft zugeparkt und bieten keinen ausreichenden Platz für zu Fußgehende
  - Gehwegparken ist in einigen Seitenstraßen der Weseler Straße erlaubt. In anderen nicht. Dort wird dennoch halbseitig auf den Gehwegen geparkt. Teilweise bleibt lediglich eine Restbreite von etwa 1,20m oder weniger.
- Die Stichstraßen werden von BesucherInnen und BewohnerInnen zum Parken genutzt
  - Dadurch sind diese stark ausgelastet
  - Anhand eines Beispiels verdeutlicht Frau Kraus, wie getrennte Geh- und Radwege für Sehbeeinträchtigte aussehen könnten. Dazu werden die Bordsteine klar abgegrenzt und eine farbliche Abgrenzung mit hohen Kontrasten verstärkt diesen Effekt (Trennstreifen/Wegeleitsystem).

Abbildung 4: Weseler Straße



### Station 6: Weseler Straße Höhe Ottostraße

Thema: Geschäfte verengen den Gehweg

- Aufgrund der zahlreichen Auslagen vor den Supermärkten und Geschäften beträgt die Breite für zu Fußgehende teilweise nur 1,30m
- Kontrollen für die Auslagen wären sinnvoll
  - Es gibt eine Sondernutzungssatzung der Stadt Duisburg. Dabei hat der Antragsteller u. a. Dokumente einzureichen, die die verbleibende Restgehwegbreite darstellt (§ 3 (2)).

Nach § 3 (3) heißt es: „Die Erlaubnis wird auf Zeit oder auf Widerruf erteilt. Sie kann unter Auflagen und Bedingungen erteilt werden, wenn dies für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, zum Schutze der Straße, zur Gestaltung einer städtebaulich ansprechenden Einrichtung, insbesondere im Bereich der Außengastronomie oder aus anderen sachlichen Gründen erforderlich ist.“ In dieser Satzung werden keine Mindestbreiten genannt.

- Ein Café an der Weseler Straße mit Außengastronomie würde neue Aufenthaltsqualität schaffen
  - Allerdings würde dadurch das Problem des zu engen Gehwegs nicht behoben
  - Ein Vorschlag besteht darin, die Sondernutzungen auf jetzigen Parkständen unterzubringen, um den Gehweg nicht weiter einzuschränken.
  - Direkt an der Straße ist es ebenfalls zu laut und sehr gefährlich für Kinder
    - Als Idee werden leisere Straßenbahnen genannt
    - Perspektivisch wird das umgesetzt, da in naher Zukunft neue Straßenbahnen eingesetzt werden, wodurch auch das Problem der Einstiegshöhe gelöst werden könnte
- Eine weitere Idee stellt die Umnutzung der Parkplätze als Parkflächen für Fahrräder dar
  - Dadurch entsteht ein hohes Konfliktpotential, Alternativen sollen angeboten werden
  - Evtl. Parkhäuser errichten und/ oder die Abwicklung mit den bestehenden Parkhäusern verbessern und die freiwerdenden Parkflächen für die Auslagen der Geschäfte nutzen

#### Station 7: Wolfbahntrasse

Thema: Sicherheitsempfinden auf der Trasse, besonders bei Nacht

- Der Zustand der Trasse
  - Mülleimer fehlen
  - Von morgens bis nachts sitzen viele Trinkende dort, wodurch viele Menschen den Eingang meiden (wird von der Polizei bestätigt)
  - Die vorhandene Grünfläche wird zurzeit kaum genutzt, bietet aber ein hohes Potential
    - Z.B. beim Marxloh Fest, wird die Grünfläche genutzt
  - Die fehlende Beleuchtung ist der Hauptaspekt wieso diese Trasse bei Dunkelheit als Angstraum gilt.
- Ein Fußgängerüberweg über die Weseler Straße und somit die Verbindung beider Trassen fehlt
  - Aufgrund der Bahnschienen ist ein Zebrastreifen nicht umsetzbar, da die Bahn immer Vorrang hat
- Bisher ist die Trasse lediglich als Durchgangszone genutzt worden und kaum als Verweilzone
  - Das liegt auch an fehlenden Bänken, die zwar vorhanden waren, aber aufgrund von Lärmbeschwerden von AnwohnerInnen wieder abgenommen wurden
  - Spielgeräte und Spielplätze sind nicht vorhanden, würden aber laut übereinstimmender Meinung die Trasse aufwerten, da der Platz durchaus vorhanden sei

- Für zu Fußgehende mit Rollatoren ist die wassergebundene Decke als Oberflächenbeschaffenheit der Trasse unvorteilhaft

Abbildung 5: Wolfbahntrasse



### Ziel: An der Paulskirche

Thema: Neugestaltung des Vorplatzes vor der ehemaligen Paulskirche

- Keine abgesenkten Bordsteine, wodurch es für zu Fußgehende mit Rollatoren schwierig ist, die Straße zu überqueren
- Die Kirche wurde abgerissen und der Platz umgestaltet
  - Im Moment wurden jedoch Container für sechs Schulklassen errichtet, da die H.-Grillo-Gesamtschule stark ausgelastet ist. Dies ist lediglich eine temporäre Nutzung für 2-3 Jahre
- Mit Hilfe von Fördermitteln wurde der neue Campus Marxloh geplant und soll in naher Zukunft neben der H.-Grillo-Gesamtschule errichtet werden

Abbildung 6: An der Paulskirche



Abschließend verabschiedeten Herr Dr. Frehn, Frau Kraus und Herr Faust die Teilnehmenden und bedanken sich für die rege Mitarbeit. Alle Teilnehmenden werden zum Abschluss-Workshop am 12.11.2019 um 17:00 Uhr in die Mensa der Herbert-Grillo-Gesamtschule eingeladen.

## 6.3 Protokoll der 2. Begehung am 28.10.2019

Ort:	Duisburg Marxloh
Datum:	28.10.2019
Uhrzeit:	10-12 Uhr
Anwesende:	ca. 40 Personen
Protokoll:	Intania Arinta, Julia Kraus (Planersocietät)

### 2. Begehung Duisburg Marxloh

Die zweite Begehung des Fußverkehrs Checks NRW 2019 in Duisburg findet am 28. Oktober statt. Die Gruppe trifft sich um 10:00 Uhr in der Herbert-Grillo-Gesamtschule in Duisburg Marxloh. Neben den MitarbeiterInnen der Planersocietät, des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Stadtverwaltung sind Schülerinnen, Schüler und Lehrkräfte der Gesamtschule bei der Begehung dabei, so dass insgesamt ca. 40 Personen anwesend sind.

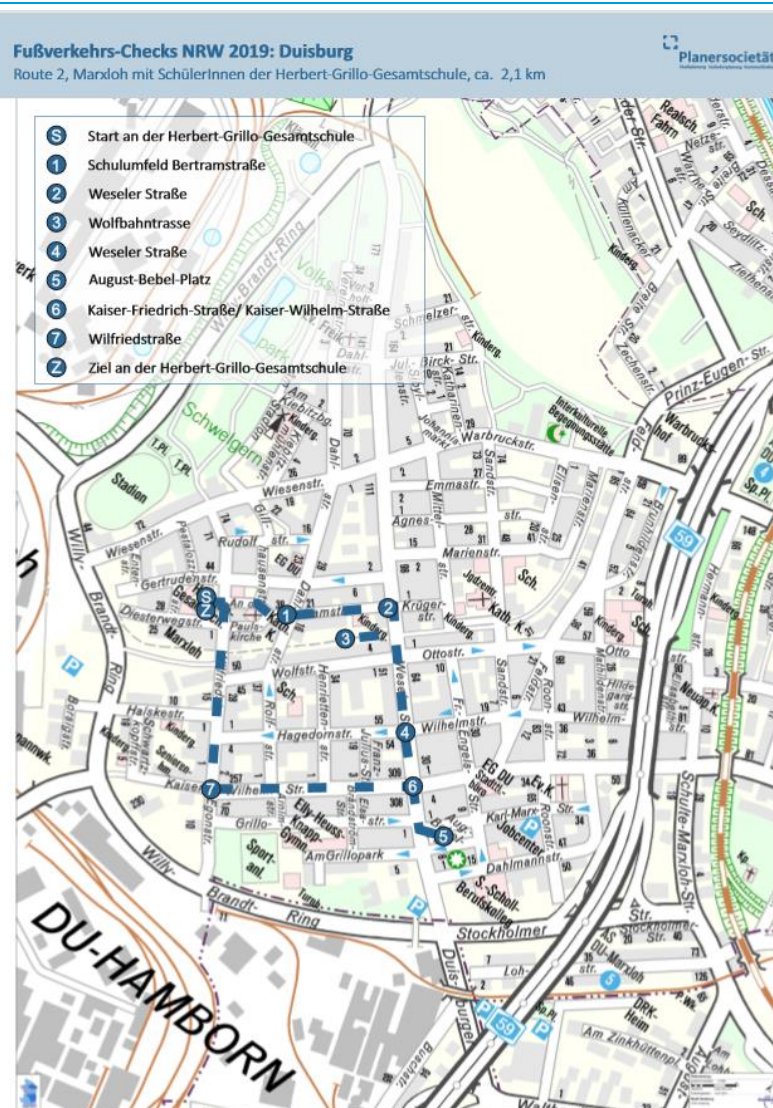
#### Ablauf der Begehung

Die Begehung beginnt mit einer Begrüßung der Teilnehmenden an der Herbert-Grillo- Gesamtschule in Marxloh durch Herrn Faust. Zunächst stellt Herr Faust sich und die Vertreterinnen der Planersocietät, des Zukunftsnetz und der Stadtverwaltung vor und skizziert kurz seine Arbeitsbereiche als Verkehrsplaner. Zudem erklärt er den Anlass sowie die Ziele dieser Begehung im Rahmen des Fußverkehrs Checks. Dabei hebt er hervor, dass mit dieser Begehung die Schulwege der SchülerInnen im Fokus stehen und erläutert, welche Aspekte bei der Begehung besonders beachtet werden. Im Anschluss stellt Frau Kraus als Eingangsfrage, mit welchem Verkehrsmittel die SchülerInnen die Schule erreichen. Einige SchülerInnen sind dazu aufgefordert ihre Schulwege auf die Karte einzuzichnen.

Frau Kraus erläutert anhand von Bildern, welche Rahmenbedingungen für die Breite von Fußwegen festgesetzt sind und wie viel Platz FußgängerInnen beim Zufußgehen benötigen. Dabei wird hervorgehoben, dass es beim Zufußgehen im Straßenraum wichtig ist, dass zwei Personen sich begegnen können. Darüber hinaus weist Frau Kraus darauf hin, dass bei der Begehung besonders auf die Breite der Gehwege geachtet wird. Um die vorgesehene Gehwegbreite zu verdeutlichen, haben Frau Kraus und Herr Faust mithilfe eines Maßbands die Breite von 2,5m vorgeführt.



Abbildung 1: Route der Begehung mit den SchülerInnen



### Station 1: Schulumfeld Gertrudenstraße

Die SchülerInnen sollen an der Gertrudenstraße die Gehwegbreite mithilfe eines Maßbandes messen. Die Breite des Gehwegs an der Gertrudenstraße beträgt 1,6m. Frau Kraus macht darauf aufmerksam, dass diese Breite deutlich unter den vorgeschriebenen 2,5m liegt. Der Gehweg bietet nicht ausreichend Platz für zwei Personen, die nebeneinander gehen, insbesondere wenn Menschen mit Kinderwagen oder Rollator unterwegs sind. Zudem hebt Frau Kraus hervor, dass die SchülerInnen diesen Weg als Schulweg nutzen und es so oft vorkommt, dass sie nebeneinander laufen und den gesamten Gehweg einnehmen würden.

An der Kreuzung Gertrudenstraße/Dahlstraße macht Frau Kraus auf die Sichtbeziehung beim Überqueren aufmerksam. Sie fragt die SchülerInnen, wie weit sie auf die Straße vorlaufen müssten, damit die Autos für sie sichtbar sind. Es hat sich herausgestellt, dass die SchülerInnen wegen



der schlechten Sichtbeziehung bis zur Mitte der Fahrbahn vorlaufen müssen, um die Autos zu sehen. Ein Schüler schlägt vor, einen Zebrasteifen als Quermöglichkeit anzulegen. Es wurde auch vorgeschlagen den Gehweg breiter zu gestalten und dementsprechend den Gehweg vorzuziehen, um den Kurvenradius zu verringern. Frau Kraus schlägt vor, an der Stelle eine Gehwegnase

Abbildung 2: Gertrudenstraße



und damit eine Einengung der Fahrbahn vorzunehmen, um den Autoverkehr zu verlangsamen und die Sichtbeziehungen zu erhöhen.

### Station 2: Weseler Straße

Frau Kraus fragt die Anwesenden, wie sie die Weseler Straße normalerweise überqueren. Die SchülerInnen führen an, dass sie die Ampeln kaum nutzen und direkt an der Kreuzung Gertrudenstraße/Weseler Straße queren. Als Grund werden die langen Wartezeiten an den Ampeln genannt. Zudem gibt es keine andere Überquerungsmöglichkeit an dieser Kreuzung, sodass sie einen Umweg in Kauf nehmen müssen, um an die nächste Ampel zu gelangen. Zudem wäre die Wartezeit der Ampel an der Kreuzung Weseler Str./Bertramstraße/Krügerstraße viel zu lang. Herr Faust fragt einen Schüler, der täglich mit dem Rad zur Schule fährt, wie er normalerweise auf der Weseler Straße fährt. Er führt an, dass er besonders an den Straßenbahnhaltestellen ungern auf dem Radweg fährt, weil es oft zu Konfliktsituationen mit den aussteigenden Fahrgästen und den FußgängerInnen kommt, wenn er auf dem Radweg bleiben würde. Deshalb fährt der Schüler vorzugsweise auf dem Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau oder auf der Fahrbahn, obwohl Autofahrer oft auf dem Radfahrstreifen halten und parken oder zum Parken den Radweg überqueren. Es kommt zudem der Wunsch auf, dass die Weseler Straße mit mehr Mülleimern, Bäumen und Sitzmöglichkeiten attraktiver gestaltet wird.

### Station 3: Wolfbahntrasse

Frau Kraus fragt die SchülerInnen nach ihrer Einschätzung zur Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Wolfbahntrasse. Die SchülerInnen führen an, dass sie diesen Grünstreifen als Angstraum empfinden, weil sich hier Trinkende aufhalten. Zudem wird die Wolfbahntrasse von den SchülerInnen als ein Ort zum Drogen handeln aufgefasst. Sie fühlen sich nicht sicher, da sie Angst haben, von den sich dort aufhaltenden Personen belästigt zu werden. Zudem wurde auf die fehlende Beleuchtung hingewiesen. Frau Kraus fragt die Anwesenden, ob sie den Grünstreifen nutzen würden, wenn es eine ausreichende Beleuchtung geben würde. Als Antwort wurde angeführt, dass sie sich auch mit Beleuchtung nicht an dem Grünstreifen aufhalten würden. Herr Faust betont, dass die Schaffung von Aufenthaltsorten für Jugendliche in dem Stadtquartier von großer Bedeutung ist. Daraufhin fragt Herr Faust in die Runde, wo die SchülerInnen sich mit Freunden in der Freizeit treffen. Als Treffpunkt wurde u.a. der Jubiläumshain genannt. Im Anschluss fragt Frau Kraus die SchülerInnen, ob die Wolfbahntrasse nicht mehr als Angstraum empfunden werden würde, wenn Spielgeräte an dem Grünstreifen integriert wären. Die SchülerInnen geben hier verschiedene Antworten.

Abbildung 3: Wolfbahntrasse/ Weseler Straße



An der Kreuzung Weseler Straße/Wolfstraße wurde die Grünphase der Ampel gemessen. Diese beträgt max. 8 Sekunden für zu Fußgehende. Dafür wird die Rotphase durch die Straßenbahn sehr lang gehalten. Die gemessene Wartezeit für FußgängerInnen beträgt 1 Minute und 9 Sekunden. Die SchülerInnen führen an, dass diese Wartezeit viel zu lang wäre und begründen, dass sie aus diesem Grund, oft bei Rot die Straße queren.

An der Weseler Straße werden die Gehwegbreiten an mehreren Stellen gemessen. Im nördlichen Bereich der Weseler Str. mit weniger hoher Dichte an Geschäften beträgt die Breite des Gehwegs 3,20m. Die Gehwege im Bereich mit viel Geschäftsbesatz sind zum Teil deutlich schmaler. Die Gehwege werden deutlich durch Geschäftsauslagen und Parkstände verschmälert. Insbesondere wenn sich Menschen beim Einkaufen vor den Läden aufhalten, gibt es kaum Platz für zu Fußgehende, durchzukommen. Die gemessene Gehwegbreite zwischen Straßenrandkante und Verkaufsstände betragen teilweise nur 1,2m. Es wurde angeführt, dass oft auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss, um sich aufhaltende Menschen auf dem Gehweg zu umrunden. Es kann zudem zu Konfliktsituationen zwischen Autofahrenden und zu Fußgehenden kommen, wenn Menschen auf die Fahrbahn wechseln, um eine Straßenbahn zu erwischen.

#### Station 4: Kaiser-Friedrich-Straße / Weseler Straße

An dieser Station weist Frau Kraus die Anwesenden darauf hin, dass eine Überquerungsanlage auf der Kaiser-Wilhelm-Straße fehlt. Daraufhin fragt sie die SchülerInnen nach deren Sicherheitsempfinden beim Überqueren. Diese antworten, dass man nicht weiß an welcher Stelle man am besten Queren soll, da man sich unsicher fühlt und keine guten Sichtverhältnisse an dieser Stelle vorhanden ist. Deshalb schlägt Frau Kraus vor, eine Ampel an dieser Stelle anzulegen. Einige SchülerInnen nehmen den Vorschlag positiv auf, andere hingegen finden eine Ampel überflüssig. Der Kurvenradius sei viel zu groß, weshalb durchfahrende Straßenbahnen als Gefahr betrachtet werden. Frau Kraus macht darauf aufmerksam, dass die Kaiser-Friedrich-Straße eine Fußgängerzone ist und nur zum Be- und Entladen und von Straßenbahnen befahren werden darf. Dennoch wird diese Straße kaum als solche aufgenommen, da die Straßenbahn an dieser Stelle langfährt und viele Kfz-Fahrende sich nicht an die Regelung halten.

#### Station 5: August-Bebel-Platz

Auf dem August-Bebel-Platz fragt Frau Kraus nach der Einschätzung der SchülerInnen von dem öffentlichen Platz und ob sie den Platz als einen Ort zum Treffen sehen. Die SchülerInnen führen an, dass der Platz überhaupt keine Aufenthaltsqualität vorweist. Sie äußern ihre Bedenken bezüglich der Trinkenden, die sich öfter auf dem Platz aufhalten. Daraufhin fragt Herr Faust die Anwesenden, was sie sich unter einem Treffpunkt in Hinblick auf die Gestaltung und Ausstattung vorstellen. Sie wünschen sich für den Ort mehrere Sitzbänke, bestenfalls gegenüber gelegen, Tische und eine Grünfläche, auf der sie auch spielen können. Andere fordern einen kleinen Park an einer Nebenstraße, wo sie ihre Ruhe haben. Wieder andere können sich solche Treffpunkte aber auch an der Weseler Straße vorstellen, um den Verkehr beobachten zu können.

Abbildung 4: August-Bebel-Platz



Der August-Bebel-Platz dient als Marktplatz und als Parkplatz. Dieser wird häufiger genutzt als die umliegenden Parkhäuser, da auf diesem geringere Parkgebühren anfallen. Die SchülerInnen empfinden die Parkplätze als störend und machen den Vorschlag, den Parkplatz am August-Bebel-Platz umzugestalten. Andere schlagen vor, dass dort generell keine Autos parken sollen.

Auf dem Weg zur nächsten Station macht die Gruppe einen Zwischenhalt vor dem Einkaufscenter Duisburg-Marxloh. Frau Kraus fragt die Anwesenden nach deren Einschätzung zu der Gestaltung der Haltestelle. Es wird angemerkt, dass die Bänke an der Bushaltestelle nicht mehr vollständig funktionstüchtig sind. Außerdem machen die SchülerInnen auf die Trinkenden an der Haltestelle aufmerksam, weshalb sie sich ungern dort aufhalten. Die SchülerInnen wünschen sich daher neue Sitzbänke außerhalb der Haltestelle. Ein Schüler merkt zudem an, dass das Aussteigen aus dem Bus nicht barrierefrei ist, da oft der Busfahrer wegen des Zeitdrucks die Rampe nicht ausfährt.

Beim weiteren Verlauf der Begehung stellt Frau Kraus mit den Teilnehmenden fest, dass auch bei der Ampel an der Weseler Straße auf Höhe Am Grillopark, die Grünphase viel zu kurz ist, da diese nur 7 Sekunden beträgt.

#### **Station 6: Kaiser-Friedrich-Straße / Kaiser-Wilhelm-Straße**

Aus Gründen der Sicherheit wurde die Kaiser-Friedrich-Straße zum Testen der Simulationsbrillen gewählt, da die Gehwegbreiten dieser Straße ausreichend sind und somit Gefahren ausgeschlossen werden können. An der Kaiser-Friedrich-Straße wurden die Brillen mit unterschiedlichen Sehbeeinträchtigungen ausgeteilt, damit die SchülerInnen erfahren können, ob eigenständiges Zufußgehen reibungslos bei Sehbeeinträchtigungen funktioniert. Die SchülerInnen berichten, dass das Gehen schwierig sei.

Abbildung 5: Kaiser-Friedrich-Straße



#### **Station 7: Wilfriedstraße**

Die Wilfriedstraße stellt einen wichtigen Schulweg für die SchülerInnen dar, die mit dem ÖPNV an der Haltestelle Wilfriedstraße aussteigen. Deshalb wurde auch an dieser Straße die Breite des Gehwegs gemessen. Die gesamte Breite beträgt 2,4m, welche jedoch durch Poller und regelwidrig parkende Autos verringert wird. Unmittelbar vor der Schule ist der Gehweg aufgrund einer Baustelle gesperrt. Dies führt dazu, dass die Kinder wild die Straße überqueren was zu Konfliktsituationen mit dem Kfz-Verkehr führt. Hier wird sich eine sichere Querungsmöglichkeit gewünscht.

### **Verabschiedung und Ausblick**

Abschließend verabschieden Frau Kraus und Herr Faust die Teilnehmenden und bedanken sich für die rege Mitarbeit. Alle Teilnehmenden werden zum Abschluss-Workshop am 12.11.2019 um 17:00 Uhr in die Mensa der Herbert-Grillo-Gesamtschule eingeladen.



## 6.4 Protokoll der Abschlussveranstaltung am 12.11.2019

Ort: Herbert-Grillo-Gesamtschule  
Datum: 12.11.2019  
Uhrzeit: 17:00-19:00 Uhr  
Anwesende: ca. 20 Personen  
Protokoll: Intania Arinta, Julia Kraus (Planersocietät)

### Abschlussworkshop Duisburg

Der Abschlussworkshop für die Fußverkehrs-Checks NRW 2019 in Duisburg findet am 12.11.2019 um 17.00 Uhr in der Mensa der Herbert-Grillo-Gesamtschule statt. Die Gruppe setzt sich aus ca. 20 Personen zusammen, darunter Interessierte aus der Bevölkerung, Mitglieder der Stadtverwaltung, der Presse sowie MitarbeiterInnen des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ und der Planersocietät.

### Begrüßung durch Herrn Faust (Stadt Duisburg)

Herr Faust begrüßt die anwesenden Personen. Rückblickend lobt er den Verlauf des Projekts. Er führt an, dass die beiden Begehungen sowohl mit den BürgerInnen als auch mit den SchülerInnen aus der Gesamtschule erfolgreich waren. Aus den Begehungen konnten neue Erkenntnisse gezogen werden, die in der Maßnahmenentwicklung mitberücksichtigt wurden.

### Einführung von Frau Dr. Molenda (Zukunftsnetz Mobilität NRW) und Herr Dr. Frehn (Planersocietät)

Im Anschluss daran blickt Frau Molenda auf den Fußverkehrs-Check in Duisburg. Die Stadt Duisburg schließt mit dem Abschlussworkshop als zweite Kommune in NRW ab. Frau Molenda lobt das hohe und zeitnahe Engagement der Verwaltung. Sie hebt hervor, dass besonders bei den Begehungen viel diskutiert wurde. Herr Dr. Frehn begrüßt die Anwesenden im Namen der Planersocietät und gibt einen kurzen Überblick über die Fußverkehrs-Checks NRW 2019.

### Vortrag von Frau Kraus (Planersocietät)

Frau Kraus knüpft an den Vortrag an und gibt durch Fotos einen inhaltlichen Rückblick auf die Begehungen. Anschließend stellt Sie die wesentlichen Handlungsfelder und Maßnahmen für Duisburg vor. Im Mittelpunkt stehen die Handlungsfelder Querungen, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität. Einige konkrete Maßnahmen werden anhand von Fotomontagen verdeutlicht.

### Diskussion

An zwei Stellwänden werden Maßnahmenvorschläge diskutiert. Besonders folgende Anregungen werden hervorgebracht:

- Eine Verkehrsberuhigung der Weseler Straße als Tempo-30-Zone wird vorgeschlagen. Es wurde auch der Vorschlag geäußert, den Kernbereich als Tempo 20 umzugestalten und als Geschäftsbereich auszuweisen. Diese Maßnahme wird von den Teilnehmenden priorisiert.

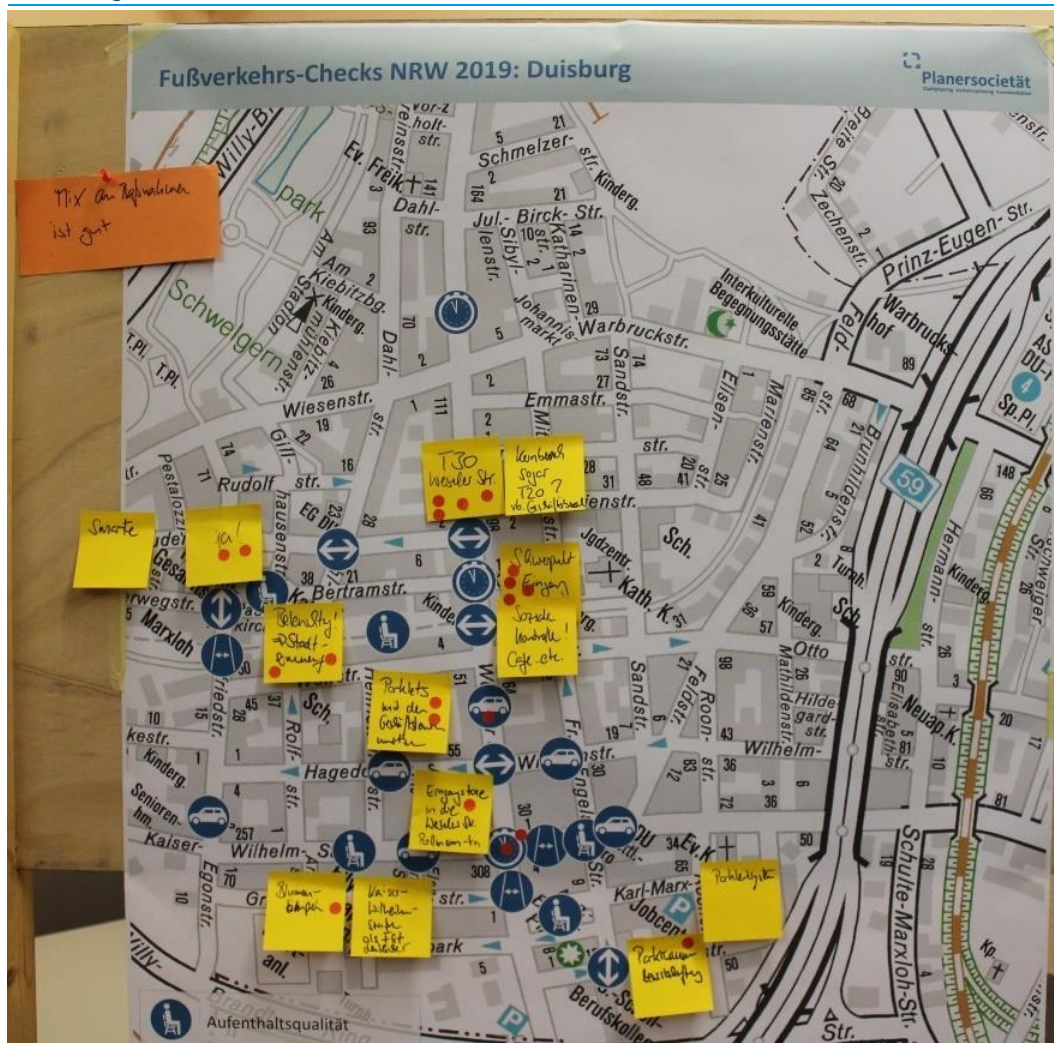
- Für die Wolfbahntrasse soll der Eingang der Grünachse gelichtet werden und die soziale Sicherheit erhöht werden. Zudem ist eine Beleuchtung auf der Wolfbahntrasse zu installieren.
- Die Weseler Straße soll mehr den Charakter einer Einkaufsstraße aufweisen. Um mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen, sollen Parklets eingeführt werden, die mit den ansässigen Geschäften zusammen umzusetzen sind.
- Darüber hinaus wird vorgeschlagen, dass eine Art Eingangstor in die Weseler Straße eingerichtet wird, um die Besonderheit der Weseler Straße als größte Brautmodenmeile Deutschlands hervorzuheben. Die Aufstellung des Eingangstors ist im Bereich des Pollmann Kreuz vorstellbar. Diese Maßnahme wird von den Teilnehmenden priorisiert.
- Der ruhende Verkehr bildet den weiteren Fokus der Diskussion. Durch eine Parkraumbewirtschaftung oder Parkleitsysteme soll der ruhende Verkehr besser gesteuert werden. Dies ist vor allem wichtig, um das Parken auf den August-Bebel-Platz auf die umliegenden Parkhäuser zu lenken.
- Die Kaiser-Wilhelm-Straße wird kaum als Fußgängerzone wahrgenommen. Daher ist der Vorschlag, durch Gestaltung z.B. mit Blumenampeln, die Straße als Fußgängerzone zu verdeutlichen. Die vorgeschlagene Maßnahme der Bremsschwelle / Aufpflasterung vor der Schule wird positiv von den Teilnehmenden aufgenommen.
- Das Kontrollieren der Auslagen ist gewünscht, um ausreichende Breiten auf den Gehwegen zu bewahren.
- Für die Maßnahmenumsetzung ist es wichtig, dass alle Akteure v.a. Geschäftsleute einbezogen werden.
- Um eine Verkehrsentslastung an der Weseler Straße zu schaffen, soll kein Durchgangsverkehr stattfinden, sondern nur noch Quell- und Zielverkehre. Eine Maßnahme der Stadt um dieses Ziel zu erreichen ist es den Willy-Brandt-Ring im Norden vor der Weseler Straße zu bevorzugen, um so den Durchgangsverkehr zu minimieren.
- Weiterhin wird angeregt, die Luftqualität allgemein zu verbessern, insbesondere an der Weseler Straße. Es wird der Wunsch geäußert, Messungen durchzuführen.
- Ein weiterer Vorschlag ist die temporäre Sperrung der Weseler Straße um diese im Sommer als Fußgängerzone nutzen zu können. Im Winter kann die Weseler Straße wieder durchfahren werden (Bsp. Papenburg).
- Ähnliches soll auch für die Parkplätze auf der Weseler Straße gelten. Eine temporäre Nutzung der Parkstände, die in Parklets umgestaltet werden, kann im Sommer zu mehr Aufenthaltsmöglichkeiten führen. Die ansässige Gastronomie könnte somit Außengastronomie betreiben. Im Winter können durch geringere Außenaktivitäten die Parkplätze wieder geparkt werden.
- Eine Verbesserung der Parkbeschilderung auf der Dahmannstraße wird gewünscht.
- Von den Teilnehmenden werden die Maßnahmen im Schulumfeld der Herbert-Grillo-Gesamtschule priorisiert und als besonders wichtig angesehen. Zu diesen Maßnahmen gehören die Aufpflasterung der Diesterwegstraße und der vorgezogene Seitenraum an der Gertrudenstraße.

- Ebenfalls priorisiert werden die Überprüfung und gegebenenfalls die Anpassung der Ampelphasen an den LSA entlang der Weseler Straße.

### Allgemeines

- Temporäre Maßnahmen bzw. Ideenprüfungen sollten vermehrt angestrebt werden.
- Ein Mix an Maßnahme erhöht die Akzeptanz.
- Für konkrete Maßnahmen sollen Kostengrößen dargestellt werden.
- Die Entwicklung eines Rahmenkonzepts wird die Chance der Maßnahmenumsetzung steigern.

Abbildung 1: Stellwand 1





### Abbildung 2: Stellwand 2



## Ausblick und Verabschiedung

Herr Faust stellt kurz dar, wie der Fußverkehrs-Check einerseits umgesetzt und andererseits im Verwaltungshandeln verankert werden soll. Er weist darauf hin, dass nun kurzfristige, durch den aktuellen Haushalt abzudeckende Maßnahmen, schnell umgesetzt werden sollen. Darüber hinaus können andere Maßnahmen, die einen höheren Planungs- und Umsetzungsaufwand aufweisen, durch die Fördermittel schneller als üblicherweise umgesetzt werden.

Frau Dr. Molenda erklärt, welchen Vorteil partizipative Formate wie ein Fußverkehrs-Check haben und welchen Beitrag sie zur strukturellen Verankerung des kommunalen Mobilitätsmanagements haben. Sie weist darauf hin, weiterhin mit der Stadt Duisburg in Kontakt zu bleiben und sicherte

weitere Begleitung und Beratung durch die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetzes Mobilität NRW zu.

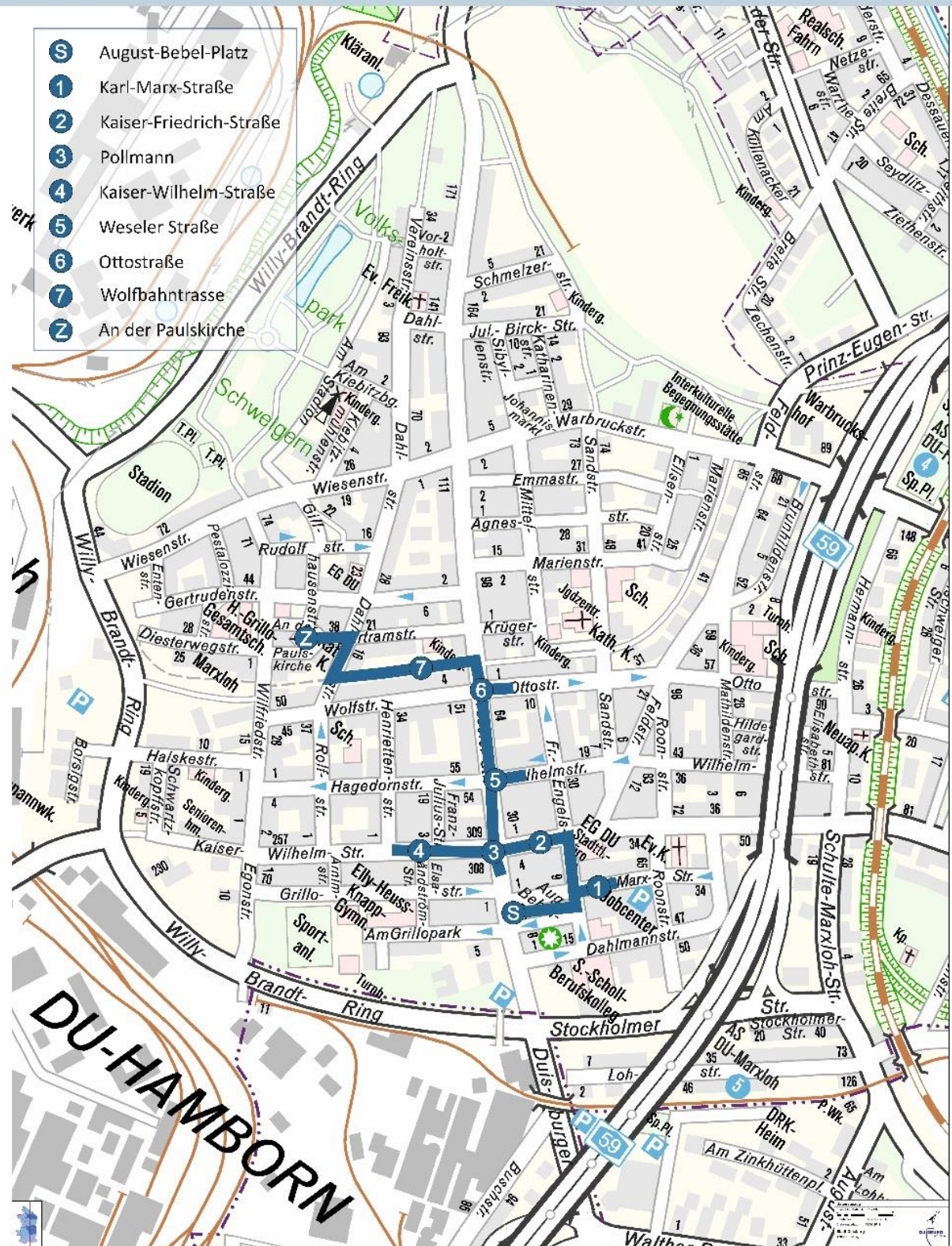
Herr Dr. Frehn, Frau Kraus und Herr Trappmann (Leiter des Amts für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg) bedanken sich für die rege Teilnahme und beenden den Abschlussworkshop mit der Verabschiedung.



## 7 Anhang

## Fußverkehrs-Checks NRW 2019: Duisburg

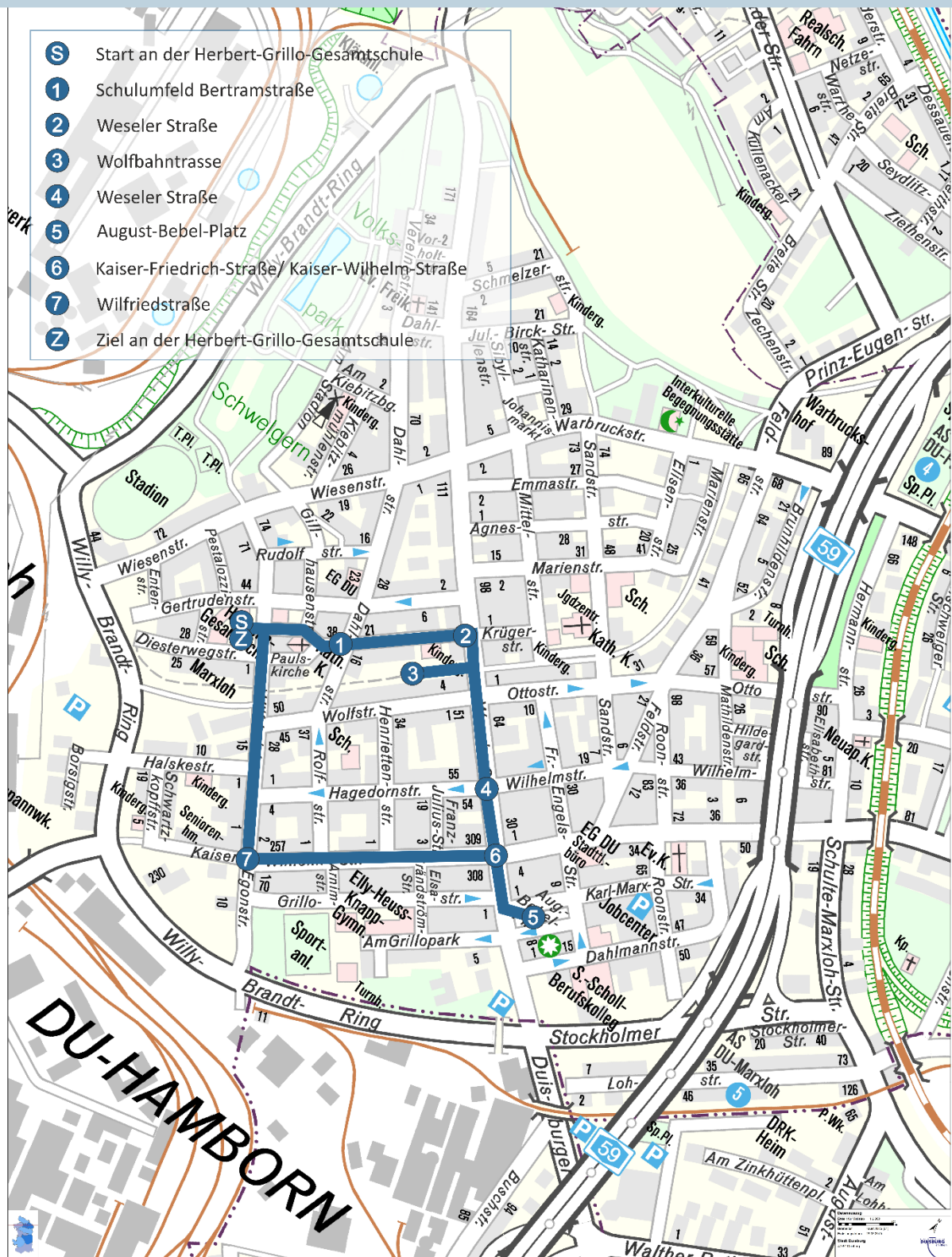
Route 1, Marxloh, ca. 1,9 km



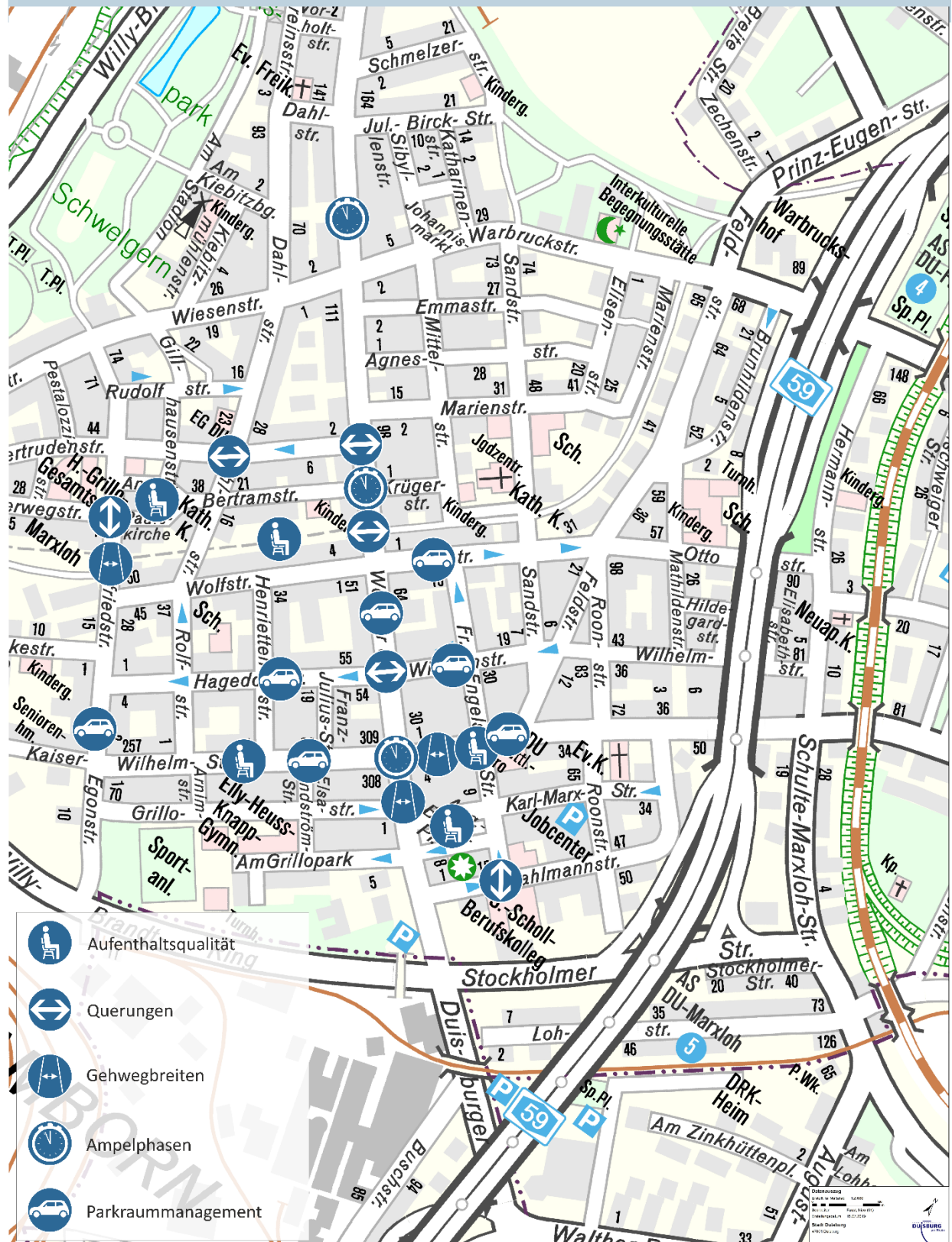


## Fußverkehrs-Checks NRW 2019: Duisburg

Route 2, Marxloh mit SchülerInnen der Herbert-Grillo-Gesamtschule, ca. 2,1 km



## Fußverkehrs-Checks NRW 2019: Duisburg



## 8 Quellenverzeichnis

**bast – Bundesanstalt für Straßenwesen (2012):** Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. Bergisch Gladbach, 2012.

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019):** Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Ausgabe September 2019

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

**FGSV-Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006):** Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren. Köln. 2006

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

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

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

**Hygro care:** Mehr Freiheit und Bequemlichkeit für barrierefreie Treffpunkte, unter: <https://www.hygrocare.com/infos/mehr-freiheit-und-bequemlichkeit-fuer-barrierefreie-treffpunkte/> (abgerufen am 30.01.2020)

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

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

**Openroute service:** Isochronen, unter: <https://maps.openrouteservice.org/reach?n1=49.409445&n2=8.692953&n3=13&b=0&i=0&j1=30&j2=15&k1=en-US&k2=km> (abgerufen am 30.01.2020)

**Stadt Duisburg (2015):** Ergebnisbericht Mobilitätsbefragung. Duisburg. 2015.

**Stadt Duisburg b:** Marxloh, unter: <https://www.duisburg.de/wohnenleben/geografisch/stadtbezirke/marxloh.php>

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

**VM BW 2017 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017):** Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Stuttgart, 2017.