

# Protokoll

**Fußverkehrs-Checks NRW 2022**

**Sennegemeinde Hövelhof**

**1. Begehung am 24.08.2022**

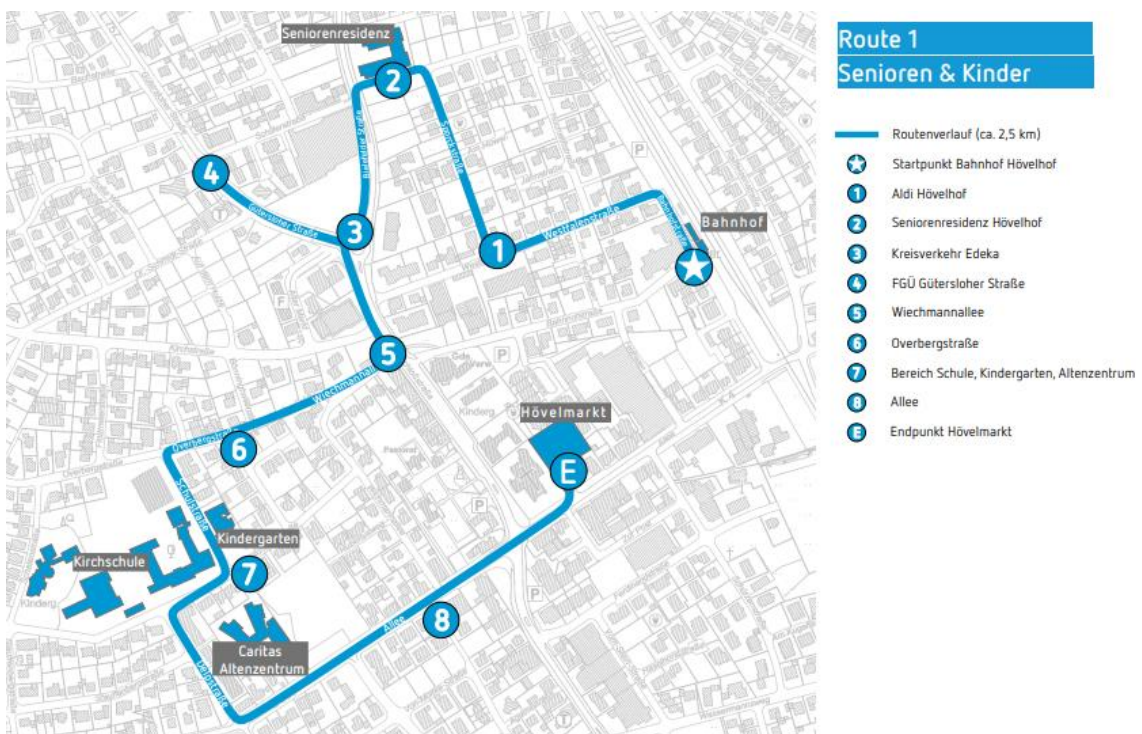
Ort: Hövelhof  
Datum: 24.08.2022  
Uhrzeit: 16:00-18:30 Uhr  
Anwesende: 18 Personen

## Begrüßung

Am 24.08.2022 fand die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks NRW 2022 in Hövelhof statt. Die Begehung begann um 16:00 Uhr am Bahnhof Hövelhof. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 18 Personen zusammen, darunter Mitarbeitende der kommunalen Verwaltung (Ordnungsamt, Bürgeramt, Schulamt, Tiefbauamt, Klimaschutzbereich, etc.), Interessensvertretende, Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitende des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät.

Frau Wohland von der Planersocietät begrüßt die Teilnehmenden, erläutert kurz das Konzept des Fußverkehrs-Checks sowie den derzeitigen Bearbeitungsstand des Projektes und stellt die Mitarbeitenden des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Planersocietät vor. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde aller Anwesenden gibt es eine Einführung zum Ablauf und zu den Hintergründen der Begehung. Zudem wird die zu begehende Route erläutert, die eine Länge von ca. 2,5 km in Anspruch nimmt.

Abbildung 1: 1. Begehung Hövelhof - Routenverlauf



Quelle: Planersocietät (eigene Darstellung); Kartengrundlage: Land NRW 2020

## Startpunkt | Bahnhof Hövelhof

Abbildung 2: Treffpunkt der Begehung: Bahnhof Hövelhof



Quelle: Planersocietät

Von dem Treffpunkt Bahnhof Hövelhof begibt sich die Gruppe in Richtung Westfalenstraße. An dem Knotenpunkt zwischen Westfalenstraße und Bahnhofstraße gibt es die ersten Anmerkungen von Seiten der Teilnehmenden. Folgende Punkte werden angemerkt und diskutiert:

- Für Rollstuhlfahrende, Personen mit Rollatoren und Kinderwagen sind die Gehwege schlecht befahrbar. Es wird daher oft auf die Straße ausgewichen, woraus sich wiederum Konflikte mit dem Kfz-Verkehr ergeben. Es werden unterschiedliche Gründe angebracht:
  - Schäden im Oberflächenbelag des Gehweges
  - Starke Neigung des Gehweges (erschwert die Führung von Rollatoren & Rollstühlen)
  - Belegung der Wege durch Mülltonnen oder ruhenden Kfz-Verkehr > Restflächen auf dem Gehweg sehr schmal
  - Abgesenkte, aber nicht abgerundete Bordsteinkanten bzw. fehlende Absenkung, welche besonders für Rollstuhlfahrende kaum überwindbar sind
  - Geringe Gehwegbreiten

Abbildung 3: Westfalenstraße



Quelle: Planersocietät

### Station 1 | Aldi Hövelhof

An der ersten Station, am Aldi Hövelhof, werden ähnliche Bedenken zum Gehweg geäußert. Neben fehlenden oder nicht ausreichend abgesenkten Bordsteinen, werden folgende Anmerkungen gemacht:

- Hohe Geschwindigkeiten auf der Westfalenstraße und bei der Ausfahrt des Aldi Parkplatzes
  - Von einer Mutter wird angemerkt, dass ihre Kinder diesen Weg als Schulweg benutzen. Es ist keine Quermöglichkeit auf der Westfalenstraße vorhanden, die aber als hoch frequentiert bezeichnet wird.
  - Beim Ein-/ Ausfahren auf den Aldi-Parkplatz werden zu Fuß Gehende häufig missachtet.
- Fehlende Sichtachsen in die Sporckstraße, zum einen durch fehlenden Gehweg in der Sporckstraße, zum anderen durch Grünbewuchs (Hecken):
  - Diese Problematik lässt sich an mehreren Stellen im Gemeindegebiet herausstellen. Zu hohe Hecken versperren häufig die Sichtachsen; Hecken, die nicht regelmäßig geschnitten werden, verschmälern die ohnehin schmalen Gehwege enorm. An der Einmündung Sporckstraße könnte ein Lösungsansatz das Vorziehen des

Gehweges auf der Westfalenstraße in den Abbiegebereich sein. Dadurch werden die Sichtachsen durch gegenseitiges Sehen verbessert. Auch die Fortführung des Gehweges in die Sporckstraße könnte angestrebt werden, um den Wechsel der Straßenseite zu vermeiden und den Zigarettenautomaten zugänglich zu machen.

Abbildung 4: Sichtachse Sporckstraße



Quelle: Planersocietät

## Station 2 | Seniorenresidenz Hövelhof

Die zweite Station befindet sich an der Seniorenresidenz an der Bielefelder Straße. Die Bielefelder Straße zeichnet sich durch hohe Verkehrsmengen aus. In der Nähe der Station befindet sich eine Bushaltestelle, eine Mittelinsel zur Querung der Bielefelder Straße und eine Ein- und Ausfahrt zum Edeka. Alles Themen, die bei der Begehung diskutiert wurden:

- Die Bordsteinkante an dem Übergang aus der Sporckstraße auf den Fußweg der Seniorenresidenz wird als zu hoch und unkomfortabel für Rollstuhlfahrende bewertet.
- Auf die Frage nach dem Ausbau der Bushaltestelle auf der Bielefelder Straße wird von einem Mitarbeiter des Tiefbauamtes erläutert, dass diese auf Grund der Baustellen aktuell nur provisorisch eingerichtet sei und diese langfristig in Richtung Seniorenresidenz verschoben werde sowie ein barrierefreier Ausbau stattfinden werde.
- In der Ein- / Ausfahrt vom Edeka entstehen häufig Gefahrensituationen zwischen dem einbiegenden Kfz-Verkehr und dem Fuß- und Radverkehr im Seitenbereich. Autos würden

beim Einbiegen auf die Bielefelder Straße den Geh- und Radweg versperren, bis sie selbst fahren können. Zudem übersehen die Autofahrenden den Fuß- und Radverkehr häufig.

- Ein Vorschlag ist, die Ausfahrt zu schließen und nur zu einer Einfahrt umzubauen, sodass es nur eine Einfahrt und eine Ausfahrt auf den Edeka Parkplatz gibt.
- Der bestehende Verkehrsspiegel ist durch seine Entfernung nur schlecht erkennbar und wird häufig nicht wahrgenommen. Hier wird sich eine zusätzliche Markierung, die auf den Fußverkehr hinweist gewünscht.
- Positiv hervorgehoben wird die Mittelinsel zur Querung der Bielefelder Straße. Diese werde regelmäßig genutzt und wird als barrierefrei mit ausreichender Breite eingeschätzt.

Abbildung 5: Ein- und Ausfahrt des Edeka zur Bielefelder Straße



Quelle: Planersocietät

### Station 3 | Kreisverkehr Edeka

Die dritte Station ist der Kreisverkehr mit den Verkehrsarmen Bielefelder Straße, Gütersloher Straße und Schloßstraße. Durch Baustellen sind die Geh- und Radwege sowie das Querungsangebot am Kreisverkehr teilweise nur eingeschränkt nutzbar. Es wird angemerkt, dass Umleitungen kaum planbar seien, da die Baustelle wandert.

Frau Wohland merkt an, dass der Fußverkehr dennoch sicher die Straße geführt werden müsse

und nicht in einer Straßeneinfahrt enden dürfe, die keinen Gehweg bereithalte. Anmerkungen an dieser Stelle von Seiten der Teilnehmende sind:

- Autofahrende sollten allgemein rücksichtsvoller fahren und sich an Verkehrsregeln halten. Es sollte mehr für gegenseitige Rücksichtnahme geworben werden und thematisch aufgeklärt werden.
- Ein Teil des Seitenraums der Schloßstraße ist für den Kfz-Verkehr von der Straße „Alter Markt“ zu befahren. Eine klare Trennung der Verkehrsarten ist hier allerdings nicht erkennbar, sodass es schnell zu Konflikten führen kann. Hier wird sich eine klare Trennung zwischen Kfz-Verkehr sowie Fuß- und Radverkehr gewünscht.

#### **Station 4 | Fußgängerüberweg (FGÜ) Gütersloher Straße**

Die nächste Station liegt westlich der dritten Station und führt die Gruppe entlang der Gütersloher Straße bis zum FGÜ, besser bekannt unter Zebrastreifen. Anmerkungen an dieser Stelle sind folgende:

- Fehlender Grünschnitt auf dem westlichen Gehweg, welcher den Seitenraum einschränkt.
- Oberflächenschäden auf dem Gehweg können zum Stolpern führen.
- Der FGÜ wird von Autofahrenden nicht immer beachtet, da dieser nicht frühzeitig zu erkennen ist.
  - Lösungsvorschläge gestalten sich schwierig, da es zu Konflikten mit dem benutzungspflichtigem Radweg kommen könnte. Zudem ist das Land als Baulastträger für diese Straße verantwortlich.
  - Verkehrsschilder, die frühzeitig auf den FGÜ hinweisen könnten als kleine Maßnahme helfen oder auch Piktogramme als Fahrbahnmarkierungen.
  - Einengungen der Fahrbahn in Form von Gehwegnasen werden auf Grund des Radweges als kritisch bewertet. Dieser müsse dann im Bereich des FGÜs im Mischverkehr geführt werden, was die Teilnehmenden als gefährlich bewerten.
- Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h wird häufig nicht beachtet.
- Zusätzlich wird angemerkt, dass der Radfahrstreifen häufig vom Kfz-Verkehr beparkt wird und folge dessen der Radverkehr auf die Straße oder den Gehweg ausweicht.

Abbildung 6: FGÜ und Gehwegsituation an der Gütersloher Straße



Quelle: Planersocietät

Nach dieser Station macht die Gruppe eine Trinkpause im Rathaus der Gemeinde Hövelhof. Die Gruppe wird hier mit Wasser und Säften versorgt. Vielen Dank an die Gemeinde Hövelhof!

### Station 5 | Wiechmannallee

Die fünfte Station liegt an der Wiechmannallee und der Lichtsignalanlage (LSA), welche der Querung von zu Fuß Gehenden dient. Die LSA ist ein wichtiger Knotenpunkt von Schulwegen. Die LSA kann deshalb, nachdem sie für zu Fuß Gehende auf rot gesprungen ist, nochmals betätigt werden. So kann die Grünphase direkt wiederholt werden und ermöglicht mehr Personen das Queren der Straße.

Die Wiechmannallee ist am Knotenpunkt zur Schloßstraße aus der Wiechmannallee für den Kfz-Verkehr gesperrt. Die Verkehrsmengen sind daher gering. Neben der Fahrbahn gibt es einen einseitigen Gehweg. Frau Wohland fragt die Teilnehmenden, ob der Gehweg genutzt wird. Viele der Teilnehmenden verneinen die Frage mit dem Hinweis, dass die Bordsteinkante beispielsweise für Rollstuhlfahrende zu hoch und nicht abgerundet sei. Die Fahrbahn lade durch geringe Verkehrsmengen zur Nutzung ein. Weitere Anmerkungen sind zudem:

- Der Querungsbereich Wiechmannallee/ Schloßstraße wird als Konfliktstelle beschrieben, da besonders auf der Schloßstraße die Radfahrenden schnell und unachtsam fahren würden.



- Die Allee bietet durch die Begrünung ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität, jedoch fehlen Sitzmöglichkeiten in diesem Bereich.
- Übergang von Wiechmannallee in An der Gräfte (Höhe Café Manuela) uneindeutig und weist viele Schäden in der Oberfläche auf. Die Grünfläche am Café Manuela werde teilweise als Parkfläche genutzt.
  - Seitens der Gemeinde wird erläutert, dass sich über die Zuständigkeit der Fläche informiert wird und entsprechend eine klare Führung und die Oberfläche angepasst werden solle. Zudem könne in diesem Bereich oder auch zwischen den Baumreihen der Wiechmannallee eine weitere Sitzmöglichkeit installiert werden.

An dem Übergang zu dem Gehweg An der Gräfte verteilt Frau Wohland Brillen, die unterschiedliche Augenkrankheiten simulieren, und einen Blindenleitstock. Mithilfe dieser Hilfsmittel können sich die Teilnehmenden in die Perspektive sehbehinderter Menschen versetzen und erfahren, worauf bei der Planung und Gestaltung des Straßenraums zu achten ist. Negativ fällt an dieser Stelle der fehlende Grünschnitt An der Gräfte auf, der für sehingeschränkte Personen nicht erkennbar ist und die Gehwege verengt.

Abbildung 7: Teilnehmende mit Brillen und Blindenleitstock



Quelle: Planersocietät

## Station 6 | Overbergstraße

Der Knotenpunkt der Overbergstraße und der Levinus-Richter-Straße ist die sechste Station. Frau Wohland weist die Gruppe auf den einseitig fehlenden Gehweg hin. Trotz teilweise hohem

Verkehrsaufkommen sehen viele Teilnehmende darin kein Problem. Problematisch sind dagegen fehlende Absenkungen der Bordsteinkanten an der Overbergstraße zu An der Gräfte und zur Levinus-Richter-Straße. Zusätzlich schränken geringe Gehwegbreiten und fehlender Grünschnitt die Nutzung der Gehwege ein. Auch eine klare Führung des Fußverkehrs an dieser Stelle sei von Nöten, um Gefahrensituationen zu vermeiden.

### Station 7 | Bereich Schule, Kindergarten, Altenzentrum

An der Schule fragt Frau Wohland die Teilnehmenden und insbesondere den Mitarbeiter des Schulamts, ob die Elternhaltstellen an der Schule gut angenommen und genutzt werden. Seit der Einrichtung kam es zu keinen Beschwerden. Weitere Anmerkungen im Schulbereich sind:

- Viele der Gehwege sind zu schmal und werden durch fehlenden Grünschnitt oder Hindernisse wie Stromkästen eingeschränkt.
- Neigung der Gehwege zu groß, besonders in den Kurvenbereichen
- An dem Knotenpunkt Dr.-Sonnenschein-Straße und Delpstraße:
  - Abgesenkte Borsteine fehlen an der nördlichen Seite
  - Gully vor einem abgesenkten Bordstein, wodurch Reifen von beispielsweise Rollstühlen oder Reifen von Fahrrädern stecken bleiben könnten.

Abbildung 8: Stromkasten an der Schulstraße



Quelle: Planersocietät

Abbildung 9: Gullydeckel an der Delpstraße



Quelle: Planersocietät

### Station 8 | Allee

Die achte Station befindet sich an der Allee am Knotenpunkt zur Ansgarstraße und Wiechmannallee. Der getrennte Geh- und Radweg auf der südlichen Seite der Allee ist das erste Thema an dieser Station. Einen möglichen Konflikt sehen die Teilnehmenden durch geringe Breiten nicht. Bemängelt wird jedoch die Beschaffenheit des Radweges. Dieser ist durch Baumwurzeln uneben und es bilden sich schnell Pfützen. Besonders im Winter kann dies durch Eisflächen gefährlich werden. Zudem tendieren Radfahrende durch die Beschaffenheit eher zum Fahren auf der Fahrbahn. Es wird zudem angemerkt, dass viele Radfahrende die Allee in diesem Bereich queren. Eine Querungshilfe fehle an dieser Stelle sowohl für den Radverkehr als auch den Fußverkehr.

Ein weiterer Kritikpunkt betrifft den ruhenden Verkehr im Bereich der Station. Pkws parken häufig auf dem Gehweg oder die Fahrzeuge ragen auf den Gehweg. Als Grund dafür wird die schlecht erkennbare Markierung auf dem Platz vor den Zahnarztpraxen nach einer Umgestaltung genannt. Die Umgestaltung des Henkenplatzes wird jedoch positiv herausgestellt. Es wird zwar fehlender Schatten bemängelt. Dieser wird durch die Bäume in Zukunft aber größer werden.

Abbildung 10: ruhender Verkehr schränkt den Gehweg ein



Quelle: Planersocietät

### Station E | Hövelmarkt

Die letzte Station ist der Hövelmarkt. Dieser wurde ebenfalls umgestaltet und mit einem weitreichenden taktilen Leitsystem ausgestattet. Die umgesetzten Maßnahmen kommen gut bei den Teilnehmenden an. Kritikpunkte an dem Platz sind:

- Fehlender Schatten zu den Sonnenstunden.
- Das taktilen Leitsystem wird an einigen Stellen durch Deckel von Versorgungsschächten und Bestuhlung der Außengastronomie unterbrochen. Damit ist die Durchgängigkeit eines taktilen Leitsystems nicht gegeben. Gastronomen sollten dazu angehalten werden, diesen Bereich freizuhalten.

Abbildung 11: durch Außengastronomie unterbrochenes taktiles Leitsystem am Hövelmarkt



Quelle: Planersocietät

### Verabschiedung und Ausblick

Frau Wohland bedankt sich für die rege Teilnahme und wünscht allen Teilnehmenden einen schönen Abend. Im Anschluss lädt die Mitarbeiterin der Planersocietät zur zweiten Begehung am 29.08.2022 um 17:00 Uhr ein und beendet die Begehung.

Dortmund, 30. August 2022

gez. Hannes van der Heyden, Lara Wohland