

## 8. Teilkonzept Fußgängerverkehr

### 8.1 Beschreibung der Fußgängerverkehrssituation im Untersuchungsgebiet

#### 8.1.1 Bedeutung des Fußgängerverkehrs im nördlichen Märkischen Kreis

Anhaltspunkte für die Bedeutung des Fußgängerverkehrs in den drei Städten des nördlichen Märkischen Kreises liefern die Ergebnisse von Haushaltsbefragungen, bei denen die Frage nach dem Verkehrsmittel, welches für unterschiedliche Wege/Erledigungen benutzt würde, eine zentrale Rolle einnimmt.

Die Haushaltsbefragung, die für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans in Hemer, Menden und Iserlohn durchgeführt wurde, liefert einen Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt wurden, von 16,9 %. Dies liegt unter den entsprechenden Aussagen der landesweiten Erhebung aus dem Jahr 2000 (LDS NRW 2000), die für die zu Fuß zurückgelegten Wege einen Anteil von rd. 19 % am gesamten werktäglichen Wegeaufkommen ausweisen.

Bei der Interpretation dieser Abweichungen ist zu berücksichtigen, dass die Haushaltsbefragung im nördlichen Märkischen Kreis sich lediglich auf Personen der Altersgruppe über 10 Jahre bezieht, so dass eine Bevölkerungsgruppe, die rd. 10 % der Gesamtbevölkerung ausmacht und zu einem erheblichen Teil zu Fuß unterwegs ist, ausgeklammert wurde. Eine unterdurchschnittliche fußläufige Mobilität ist für das Untersuchungsgebiet auch aufgrund der z.T. ländlichen Strukturen zu erwarten. Insofern erscheinen die Ergebnisse der Haushaltsbefragung durchaus realistisch. Dies zeigt auch ein Vergleich mit den Ergebnissen der Haushaltsbefragung, die 1993 im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans für den Märkischen Kreis durchgeführt wurde. Dieser Verkehrsentwicklungsplan weist für die drei Städte Hemer, Menden und Iserlohn Fußgängerverkehrsanteile zwischen 14,8 % (Hemer) und 16,7 % (Iserlohn) aus.

Der Gesamtverkehrsplan der Stadt Iserlohn aus dem Jahr 1990 weist einen Fußgängerverkehrsanteil von 29,4 % aus. Bei einer differenzierteren Betrachtung zeigt sich jedoch, dass dieser hohe Fußgängerverkehrsanteil durch die nicht weiter beschriebenen sonstigen Reisezwecke, die in der vorhandenen Auswertung immerhin einen Anteil von ca. 26 % am gesamten Verkehrsaufkommen haben, bedingt wird. Klammert man diesen Reisezweck aus, so ergibt sich ein durchschnittlicher Fußgängerverkehrsanteil von knapp 16 %, der zu den Ergebnissen der übrigen Haushaltsbefragungen passt.

Die Ursache für diese vergleichsweise geringe fußläufige Mobilität hat einerseits strukturelle und raumordnerische Gründe. Da fußläufige Mobilität nur für relativ kurze Wegeverbindungen in Frage kommt - hier liegt die Grenze bei ca. 3 km - können nur solche Wege fußläufig durchgeführt werden, deren Ziele innerhalb dieses Radius liegen. Deshalb weisen zentrale Orte, in denen die Einrichtungen des täglichen Bedarfs in fußläufiger Entfernung liegen,

i.d.R. deutlich überdurchschnittliche Fußgängerverkehrsanteile auf. Hinzu kommt, dass in größeren Ballungsräumen die Parkraumverfügbarkeit zum Problem wird, wodurch wiederum die Verkehrsarten des Umweltverbundes - und dazu gehört auch das „Zufußgehen“ - gefördert werden.

Dass das Zufußgehen als Verkehrsmittel durchaus über zusätzliches Potential verfügt, wird bei einer Analyse der Wegeentfernungen deutlich: In Nordrhein-Westfalen werden entsprechend der Untersuchung Verkehrsverhalten 2000 /G22/ nur 65% der Wege unter 1 km Länge zu Fuß zurückgelegt; für 15% dieser Wege wird das Kfz genutzt.

Bei Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs ist zu beachten, dass der Entfernungsbereich unter 1 km besonders für das Zufußgehen geeignet ist. Aufgrund der kurzen Entfernungen, die zu Fuß zurückgelegt werden, und der Tatsache, dass über 95 % der Verkehrsleistung der Fußgänger im Innerortsbereich stattfindet, eine Bündelung der Fußgängerverkehrsströme auf Achsen i.d.R. nicht möglich. Vielmehr ergibt sich in den Siedlungsbereichen eine disperse Struktur der Fußwegerelationen, die über ein engmaschiges, dichtverknüpftes Fußwegenetz abgewickelt werden. Aufgrund der geringen Geschwindigkeit der Fußgänger besteht eine sehr starke Umwegempfindlichkeit.

Aus diesen Rahmenbedingungen ergibt sich, dass die Verkehrsqualität der Fußgänger in erster Linie eine Problemstellung ist, die auf Orts- bzw. sogar Ortsteilebene zu behandeln ist. Fußwegeverbindungen zwischen Orten und Ortsteilen sind nur von verkehrlicher Bedeutung, wenn die Entfernungen relativ gering sind oder die Verbindungen als Freizeitwege (Wanderrouten, Spazierwege) genutzt werden.

Neben der Angebotsplanung für den Fußgängerverkehr spielt die Verkehrssicherheit bei der Gestaltung von Fußgängerverkehrsinfrastruktur eine wichtige Rolle, da Fußgänger im Straßenverkehr besonders gefährdet sind; dies gilt vor Allem auch für Kinder.

### **8.1.2 Infrastruktur für den Fußgängerverkehr**

Das Straßennetz der Städte Hemer, Menden und Iserlohn verfügt in den Innerortsbereichen nahezu überall über separate Fußgängerverkehrsflächen, wobei diese Flächen im Bezug auf Breite und Oberfläche nicht immer den Anforderungen entsprechen. Lediglich auf Erschließungsstraßen in neueren Wohngebieten wird häufig das Mischprinzip verfolgt; diese Straßenabschnitte sind meist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, so dass auf den Verkehrsflächen eine Mischnutzung von Kfz-Verkehr, Fußgängern und Radfahrern vorgesehen ist.

Vorhandene Sackgassen verfügen häufig über Durchgänge zu benachbarten Straßenverbindungen, so dass die Vernetzung der Wege für Fußgänger i.d.R. gegeben ist. Die straßenbegleitenden Gehwege werden ergänzt durch Gehwege in Parks und Grünanlagen, die ebenfalls zur Vernetzung beitragen.

Durch Tempo-30-Zonen, die in allen drei Städten nahezu flächendeckend im Erschließungsstraßennetz der Wohngebiete eingerichtet sind, wird die Fußgängersicherheit erhöht und das Queren der Straßen deutlich erleichtert.

Hochbelastete Verkehrsstraßen erzeugen dagegen deutliche Trennwirkungen für den Fußgängerverkehr, da hier ein freies Queren der Straßen durch Fußgänger nicht mehr möglich ist. Querungshilfen sind insbesondere bei Straßen mit Verkehrsbelastungen von mehr als 3.000 bis 5.000 Kfz/24h erforderlich, um ein gefahrloses Queren zu ermöglichen. Die Anordnung erfolgt unter Berücksichtigung der auftretenden Fußgängerverkehrsströme, z.B. im Bereich von Straßenknoten oder sonstigen Punkten mit hohem Querungsbedarf der Fußgänger.

Eine Ausnahme bilden die Bereiche der Schulen (Grundschulen und weiterführende Schulen), wo auch bei geringeren Verkehrsbelastungen Querungshilfen zur Erhöhung der Schulwegesicherheit sinnvoll sind. In Hemer, Menden und Iserlohn verfügt das Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßennetz über eine Vielzahl von Querungshilfen, die das Queren der Straßen für Fußgänger deutlich erleichtern.

Eine differenzierte Analyse des Fußgängerverkehrsnetzes erfolgte im Rahmen der Arbeiten zum Verkehrsentwicklungsplan nicht; diese muss Detailuntersuchungen vorbehalten bleiben.

Im Außerortsbereich fehlt häufig eine gesicherte Führung der Fußgänger parallel zu den Hauptverkehrsstraßen. Die hier vorhandenen Mängel entsprechen im wesentlichen denen, die auch im Rahmen des Teilkonzepts für den Radverkehr identifiziert wurden.

### 8.1.3 Fußwegenetz in den Stadtzentren

Aufgrund des besonders hohen Fußgängerverkehrs in den zentralen Bereichen der Städte Hemer, Menden und Iserlohn ist das Netz der Fußwegeverbindungen in den **Anlagen 8.1-1 bis 8.1-4** wiedergegeben. Dargestellt sind die separaten Fußwege und Fußgängerzonen, das Erschließungs- und Sammelstraßennetz, das so geringe Verkehrsbelastungen aufweist, dass ein problemloses Queren für Fußgänger auch ohne Querungshilfe möglich ist, sowie das Hauptverkehrsstraßennetz mit hohen Verkehrsbelastungen, auf dem Querungshilfen erforderlich sind.

Insgesamt weisen die Fußwegenetze in den zentralen Bereichen eine sehr enge Vermaschung auf. Wesentliche Trennwirkungen werden vornehmlich durch die hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen bedingt.

In Hemer durchschneidet der Nord-Süd-Straßenzug der Bahnhofstraße/Hauptstraße den Ortskern und trennt den zentralen Einkaufsbereich im Umfeld der Hauptstraße von den Siedlungsgebieten im Osten (Hemer-Mitte-Ost). Durch eine Vielzahl signalisierter Überwege wird diese Trennwirkung abgemindert.

In Menden ist ein Großteil des Straßennetzes in der historischen Altstadt als Fußgängerzone bzw. verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen oder auf-

grund der sehr engen Straßenraumsituation ohnehin nur im Schrittempo zu befahren. Die hochbelasteten Ringstraßen Westwall, Nordwall und Ostwall bedingen eine deutliche Trennwirkung. Dies gilt auch für die Bodelschwingstraße und die Unnaer Straße im Norden sowie für Walramstraße, Kolpingstraße und Wilhelmstraße im Süden. Durch signalisierte Fußgängerüberwege wird auch hier die Trennwirkung abgemindert.

Der Bahnkörper der Eisenbahnlinie bildet zusammen mit der Westtangente eine in Nordwest-Südost-Richtung verlaufende trennende Achse, die nur an wenigen Stellen durch Fußgänger gequert werden kann (Märkische Straße, Heimkerweg, Iserlohner Landstraße). Hierdurch wird die Anbindung der südwestlichen Ortsteile an das Zentrum jedoch nur geringfügig beeinträchtigt, da die Straßennetzstrukturen zu den vorhandenen Querungsmöglichkeiten ausgerichtet sind.

Das mit wenigen Ausnahmen als Fußgängerzone ausgewiesene Zentrum von Iserlohn wird durch den inneren Straßenring (Theodor-Heuss-Ring, Konrad-Adenauer-Ring, Hohler Weg, Kurt-Schumacher-Ring) eingeschnürt. Obwohl eine Vielzahl von Querungsmöglichkeiten (signalisierte Fußgängerüberwege, Brücken, Unterführung) bestehen, bleibt dieser Einschnüreffekt zumindest teilweise erhalten. Dies gilt insbesondere für den Theodor-Heuss-Ring und den Konrad-Adenauer-Ring mit den großzügig dimensionierten Straßenquerschnitten.

In Letmathe erweist sich insbesondere die Schwerter Straße als breiter, hochbelasteter Straßenriegel, der den Einkaufsbereich von den westlichen Stadtteilen trennt. Querungshilfen sind im Bereich der Berliner Allee, der Von-der-Kuhlen-Straße und der Fußgängerzone Hagener Straße vorhanden.

#### **8.1.4 Mängel im derzeitigen Fußwegenetz**

Als Netz für den Fußgängerverkehr kommen in erster Linie nicht befahrbare Wohnwege, Anliegerwege, selbständig geführte und straßenbegleitende Gehwege sowie Fußgängerbereiche in Frage. Werden diese Elemente zu einem Netz zusammengefügt, so ergeben sich für die Kernbereiche von Hemer, Menden, Iserlohn und Letmathe dichte Netzstrukturen. Restriktionen werden in erster Linie durch Hauptverkehrsstraßen mit hohen Verkehrsbelastungen, die erhebliche Trennwirkungen bedingen, hervorgerufen. Mängel ergeben sich dort, wo der Abstand der vorhandenen Querungshilfen zu groß ist und deshalb erhebliche Umwege in Kauf genommen werden müssen.

Dort, wo straßenbegleitende Fußwege vorhanden sind - und dies trifft auf den überwiegenden Teil des innerörtlichen Straßennetzes zu - entsprechen diese teilweise nicht den Anforderungen des Fußgängerverkehrs. So sollten Gehwege eine Mindestbreite von 1,50 m haben, um Begegnungsverkehre bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen (Erwachsener und Kind) zu ermöglichen.

In der Vergangenheit wurde auch in Erschließungsstraßen von Wohngebieten i.d.R. das Trennprinzip verfolgt, so dass die Fußwege durch Hochborde von der Fahrbahn abgetrennt sind. Aufgrund des häufig engen zur Verfügung

stehenden Straßenraumes entfallen auf die Fußwege dann nur Restflächen, die kaum nutzbar sind. In solchen Fällen wird bei aktuellen Planungen fast immer das Mischprinzip verfolgt, bei dem der Straßenraum durch sämtliche Verkehrsteilnehmer gemeinsam genutzt wird. Eine Umgestaltung kommt aufgrund der damit verbundenen Kosten allerdings meist nicht in Frage.

Bei der Querschnittsgestaltung der Hauptverkehrsstraßen und Hauptsammelstraßen im Innerortsbereich wurden die Belange der Fußgänger (Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion) in der Vergangenheit häufig nur unzureichend berücksichtigt. Die Fußgängerverkehrsflächen wurden auf sog. Restflächen reduziert, die straßenbegleitend immer dann eingerichtet wurden, wenn entsprechender Raum verfügbar war. Fahrspureinengungen oder Restriktionen für den ruhenden Verkehr zugunsten erweiterter Fußgängerverkehrsflächen wurden meist nicht realisiert. Dies zeigt sich auch an vielen Stellen des innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetzes der drei betrachteten Städte.

Bei der Signalsteuerung an den signalisierten Fußgängerüberwegen wird der Fußgängerfreundlichkeit häufig nur eine geringe Priorität eingeräumt. Dadurch bestehen lange Wartezeiten für Fußgänger - auch an bedarfsgesteuerten Fußgängerampeln - obwohl dies aus verkehrstechnischer Sicht nicht erforderlich wäre.

In den Außerortsbereichen bestehen erhebliche Netzlücken im Fußwegnetz. Auch wenn diese Fußwegerelationen nur sehr geringe Nutzungsraten aufweisen, besteht ein hohes Unfallrisiko für Fußgänger aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, so dass eine separate Führung zusammen mit dem Radverkehr erforderlich ist.

## **8.2 Konzept für den Fußgängerverkehr**

### **8.2.1 Zielsetzung**

Ziel des Konzepts für den Fußgängerverkehr ist die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Fußgänger in Hemer, Menden und Iserlohn. Dabei sind die Aspekte Fußgängersicherheit und Nutzungskomfort zu berücksichtigen.

Fußgängerverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil urbanen Lebens, so dass die Fußgängerverkehrseinrichtungen nicht nur Verbindungsfunktion sondern auch in erheblichem Umfang Aufenthaltsfunktion übernehmen müssen.

Da aufgrund der vorhandenen Straßen- und Wegeinfrastruktur dichte Fußgängerverkehrsnetze verfügbar sind, liegt der Schwerpunkt des Konzeptes auf

- einer Verbesserung der Querungsmöglichkeiten hochbelasteter Straßen im Innerortsbereich,
- der Verbesserung der Qualität vorhandener Fußgängerverkehrsanlagen (i.d.R. Verbreiterung),
- Netzergänzungen vorwiegend im Außerortsbereich sowie

- einer Verbesserung der gefahrlosen Erreichbarkeit der Grundschulen.

Im Rahmen des Fußgängerverkehrskonzepts werden keine Einzelmaßnahmen vorgeschlagen. Diese sind im Rahmen von Detailbetrachtungen zu erarbeiten. Vielmehr werden generell Aussagen zur Verbesserung der Fußgängerverkehrsinfrastruktur in Hemer, Menden und Iserlohn erarbeitet, die in zukünftigen Detailplanungen - z.B. im Rahmen des Umbaus/Ausbaus einzelner Straßenabschnitte oder Knotenpunkte - berücksichtigt werden sollten. Eine Detailanalyse würde den Rahmen des Interkommunalen Verkehrsentwicklungsplans überschreiten.

## **8.2.2 Fußwegenetz in den Innerortsbereichen**

Im folgenden wird auf die grundsätzlichen Mängel im innerörtlichen Fußwegenetz eingegangen und es werden Handlungsansätze vorgeschlagen.

### **Unzureichende Vermaschung der innerörtlichen Straßennetze**

Eine überschlägige Analyse der Netzstrukturen zeigte keine Hinweise auf eine mangelhafte Vernetzung. Insofern ist die Ergänzung des Fußwegenetzes im Innerortsbereich nicht erforderlich.

### **Unzureichende Breite straßenbegleitender Fußwege**

Aus dem Anspruch, dass Fußwege von zwei Personen nebeneinander zu begehen sind (Erwachsener und Kind) und dass Begegnungsverkehr möglich sein soll, ergibt sich eine minimale Fußwegebreite von 1,50 m. Diese wird bei vielen straßenbegleitenden Fußwegen unterschritten.

Für Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen kann eine Unterschreitung dieses Mindestmaßes noch am ehesten akzeptiert werden, da das Konfliktpotential aufgrund der geringen Pkw-Geschwindigkeit reduziert ist und deshalb in Einzelfällen ein Ausweichen der Fußgänger auf die Fahrbahn hingenommen werden kann.

Für Innerortsstraßen, auf denen höhere Geschwindigkeiten zugelassen sind, ist dieses Mindestmaß in jedem Fall einzuhalten. Dabei sind die Ansprüche aus der Aufenthaltswirkung, die für innerstädtische Straßen gegeben sein sollte, noch nicht berücksichtigt. Auf Straßen mit angrenzender Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung sind je nach zu erwartendem Fußgängeraufkommen Mindestbreiten von 2,50 m bis 5,00 m erforderlich.

Insgesamt ist bei Umbaumaßnahmen die Straßenraumaufteilung zu überprüfen, um den Ansprüchen aller Verkehrsarten gerecht zu werden und nicht einseitig den motorisierten Straßenverkehr zu bevorzugen.

### **Fehlende Querungshilfen an hochbelasteten Straßen**

Die vorhandenen Querungshilfen im Straßenraum konzentrieren sich entweder an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen, in denen eine lichtsignalisierte Abwicklung des Fußgängerverkehrs erfolgt. Darüber hinaus sind Querungshilfen an hochbelasteten Straßen im Bereich von Schulen meist vorhanden.

Generell sollte jedoch angestrebt werden, dass an nahezu sämtlichen Stellen, an denen nachgeordnete Straßen hochbelastete Straßen queren, auch eine Absicherung der querenden Fußgängerströme erfolgt. Beispiele hierfür sind die Straßen An der Wertwiese und Haarweg in Hemer, wo Hilfen zum Queren der stark belasteten B7 fehlen. Die genauen Orte solcher ergänzenden Fußgängerquerungshilfen sind im Rahmen von Detailbetrachtungen festzulegen.

### **Lange Wartezeiten an lichtsignalgeregelten Fußgängerüberwegen**

Entsprechend dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2001 fließt in die Gesamtqualität von lichtsignalgeregelten Knotenpunkten auch die Wartezeit für die Fußgängerverkehrsströme ein. Eine mangelhafte Verkehrsqualität ist dann gegeben, wenn die durchschnittliche Fußgängerwartezeit 30 s übersteigt. An den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten ist deshalb eine Unterschreitung dieses Orientierungswertes anzustreben. Außerdem sollten lichtsignalgeregelte Fußgängerüberwege mit Bedarfsanforderung so geschaltet werden, dass kurz nach der Anforderung auch Fußgängergrün gegeben wird, da ansonsten die Akzeptanz abnimmt.

### **Dominanz des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs bei der Straßenraumaufteilung**

Eine Korrektur der Straßenraumaufteilung kommt i.d.R. nur dann in Frage, wenn eine komplette Neugestaltung des Straßenraums - z.B. nach Kanalbaumaßnahmen - erforderlich wird. In solchen Fällen ist der Straßenraum so zu gestalten, dass den Anforderungen des Fußgängerverkehrs Rechnung getragen wird.

In bestehenden Straßenräumen sind - soweit möglich - die Mindestflächen für den Fußgängerverkehr in jedem Fall sicherzustellen, auch wenn dadurch Flächen für den ruhenden Verkehr eingeschränkt werden müssen.

### **8.2.3 Fußwegenetz im Außerortsbereich**

Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte grundsätzlich an Außerortsstraßen, die mit Geschwindigkeiten über 50 km/h befahren werden, eine separate Führung der Fußgänger- (und Rad-)Verkehre gewährleistet sein. Insofern korrespondiert diese Anforderung mit den Zielen, die im Rahmen des Radverkehrskonzepts verfolgt werden.

Hohe Priorität haben dabei kurze zwischenörtliche Verbindungen, die aufgrund der Fußwegeentfernung auch ein entsprechendes Potential haben. Dazu gehören beispielsweise

- die Verbindung zwischen Rheinen und Hennen,
- die Verbindung zwischen Stübecken und Letmathe,
- die Anbindung von Schwitten an den Hauptort Menden.

An diesen Strecken sollten vordringlich straßenbegleitende Fußwege realisiert werden.

#### 8.2.4 Schulwegsicherung

Eine besondere Bedeutung im Bezug auf die Fußgängersicherheit kommt der Schulwegsicherung zu, dabei sind insbesondere die Grundschulen zu berücksichtigen, da

- die Grundschüler häufig die Schule zu Fuß erreichen und
- Kinder im Straßenverkehr besonders gefährdet sind.

Ein bewährtes Mittel zur Überprüfung der Schulwegsicherheit sind sog. Schulweggrundpläne, in denen die Routen, über die die Schüler die Schule erreichen, nachgezeichnet werden. Dabei lassen sich Problembereiche und Gefahrenpunkte identifizieren, die dann - falls noch nicht geschehen - durch gesonderte Maßnahmen abzusichern sind. Bei der Festlegung der Fußwegrouten ist zu berücksichtigen, dass Kinder meist nicht bereit sind, Umwege in Kauf zu nehmen und deshalb auch hochbelastete Straßen auf kürzestem Wege queren. Hier ist entsprechende Vorsorge zu treffen.

Aus den Schulwegegrundplänen lassen sich dann auch sog. Schulwegpläne ableiten, in denen die empfohlenen Wege zur Schule verzeichnet sind. Diese Pläne werden den Eltern bei der Einschulung zur Hand gegeben, um den Schulweg mit ihren Kindern zu trainieren und so gewährleisten, dass eine möglichst sichere Route zur Schule gewählt wird.

In **Anlage 8.2-1** sind die Grundschulen der Städte Hemer, Menden und Iserlohn eingezeichnet und mit einem 1.000 m-Radius versehen, der den fußläufigen Einzugsbereich der Grundschulen abbilden soll. Dabei zeigt sich, dass in diesem Einzugsbereich häufig hochbelastete Straßen zu queren sind. Insofern ist die Schulwegplanung ein wesentliches Mittel zur Verbesserung der Schulwegsicherheit.

#### 8.2.5 Anbindung der ÖPNV-Verknüpfungspunkte und -Haltestellen

Da die Wege im Vor- und Nachlauf des ÖPNV nahezu immer zu Fuß zurückgelegt werden, ist eine günstige fußläufige Erreichbarkeit sicherzustellen. Dazu gehören neben einer Fußweganbindung, die jede Haltestelle aufweisen muss, auch Querungshilfen hochbelasteter bzw. mit hohen Geschwindigkei-

ten befahrener Straßen, um ein sicheres Erreichen der Haltestellen zu gewährleisten.

Im Rahmen einer Detailbetrachtung sind Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen zu entwickeln.

### 8.3 Zusammenfassende Konzeptempfehlung

Bei der Erarbeitung des Fußgängerverkehrskonzepts wurden keine konkreten Einzelmaßnahmen vorgeschlagen, da diese i.d.R. zu kleinräumig für die Behandlung im Rahmen eines Interkommunalen Verkehrsentwicklungsplans sind. Deshalb beschränkt sich die Zusammenstellung in **Tabelle 8.3-1** auf eine Auflistung genereller Maßnahmen, die zur Erhöhung der Fußgängerverkehrssicherheit durchzuführen sind. Häufig lassen sich schon durch kleine Maßnahmen punktuell deutliche Verbesserungen der Fußgängerverkehrssicherheit erreichen.

Nr.	Maßnahme	Zielsetzung	Zeithorizont
GE01	Gewährleistung einer ausreichenden Breite Straßenbegleitender Fußwege an Innerortsstraßen (mindestens 1,5m, an Straßen mit Einzelhandelsnutzung 2,50m bis 5,00m)	Erhöhung der Nutzungsqualität für den Fußgängerverkehr	kurz- / mittel- / langfristig
GE02	Ergänzung der Querungshilfen an hochbelasteten Straßen mit Querungsbedarf für Fußgänger	Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger	kurz- / mittelfristig
GE03	Optimierung der Lichtsignalanlagen an Fußgängerquerungen mit dem Ziel, die Wartezeit für Fußgänger zu reduzieren	Erhöhung der Akzeptanz durch Fußgänger und damit Verbesserung der Verkehrssicherheit	kurzfristig
GE04	Realisierung einer fußgängerfreundlichen Straßenraumaufteilung bei Um-/Neuplanung von Straßenquerschnitten	Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußgängerverkehr	mittel- / langfristig
GE05	Realisierung von straßenbegleitenden Fußwegen (Fuß-/Radwegen) zwischen den Stadtteilen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger	mittel- / langfristig
GE06	Erstellung von Schulweg-Grundplänen für die Grundschulen im Untersuchungsgebiet zur Identifikation von Konflikten im Einzugsbereich der Grundschulen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schüler	kurzfristig
GE07	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schüler	kurz- / mittelfristig
GE08	Erstellung von Schulwegplänen für die Grundschulen in Hemer, Menden und Iserlohn	Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Grundschüler	kurzfristig
GE09	Realisierung von Querungshilfen im Bereich der ÖPNV-Haltestellen	Erhöhung der Verkehrssicherheit für ÖPNV-Nutzer	kurz- / mittelfristig

**Tab. 8.3-1:** Handlungsansätze des Teilkonzepts Fußgängerverkehr für das Gesamtgebiet