



Region Hannover in Zusammenarbeit mit dem Mobilnetzwerk Hannover

ABSCHLUSSBERICHT FUßVERKEHRS-CHECKS

Förderung des Fußverkehrs in Städten und Gemeinden der Region Hannover



Region Hannover

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	3
Glossar	4
1 Der Fußverkehrs-Check im Rahmen des VEP 2035+ „Aktionsprogramm Verkehrswende“	7
2 Fußverkehrs-Checks in den Kommunen der Region Hannover	8
3 Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks Region Hannover	10
4 Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks 2023	11
Stadt Wunstorf	12
Stadt Lehrte	50
Stadt Sehnde	68
Stadt Springe	95
Gemeinde Wedemark – Ortsteil Bissendorf	126
5 Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks 2024	146
Stadt Burgwedel	147
Stadt Laatzen	174
Stadt Hemmingen	193
Stadt Gehrden	212
Stadt Seelze	236
Stadt Garbsen	263
6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	296
7 Fazit	301
Quellenverzeichnis	302

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Teilnehmerkommunen Fußverkehrs-Check 2023 und 2024	8
Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks	9

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW	Einwohnende
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
FVC	Fußverkehrs-Check
LSA	Lichtsignalanlage
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R-Anlage	Park and Ride-Anlage
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien des Bundes für Fußgängerüberwege
StVO	Straßenverkehrsordnung, Straßenverkehrsordnung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
VZ	Verkehrszeichen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Glossar

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit sichert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Menschen mit verschiedenen Einschränkungen haben unterschiedliche Barrierefreiheitsanforderungen. Ein Design für alle sollte daher Barrieren abbauen. Angesichts des demografischen Wandels ist dies für 10 % der Bevölkerung essenziell und für 30 % notwendig (vgl. DIMR 2018). Auch Personen mit temporären Mobilitätseinschränkungen profitieren davon.

Barrierefreie Rampe

Barrierefreie Rampen haben einen Steigungswinkel von unter 6 % und weisen ab 6 m Länge ein Zwischenpodest auf. Handläufe und rutschhemmende Oberflächen sind wichtig, ebenso eine Mindestbreite von 1,20 m und eine gerade Fahrspur für erhöhte Sicherheit (vgl. FGSV 2006: 93).

Elternhaltestelle

Elternhaltestellen bzw. Hol- und Bringzonen sind ausgewiesene Parkstände (im Abstand von ca. 250 m zur Schule), die von Eltern genutzt werden können, um ihre Kinder abzusetzen. Sie werden eingesetzt, um den durch Kfz aufkommenden Hol- und Bring-Verkehr im direkten Schulumfeld zu reduzieren und räumlich zu entzerren.

Fahrradstraße

Fahrradstraßen sind für den Radverkehr ausgewiesene Fahrbahnen. Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Scooter) sind zugelassen. Der Kfz-Verkehr (insbesondere Anliegerverkehr) kann durch Zusatzzeichen zugelassen werden. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Radfahrende dürfen auf der Fahrbahn nebeneinander fahren, unabhängig davon, ob dadurch andere Verkehrsteilnehmende behindert werden (im Unterschied zur Tempo-30-Zone). Voraussetzungen für die Anordnung von Fahrradstraßen sind (nach VwV-StVO) hohe (oder zu erwartende hohe) Radverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr oder eine untergeordnete Bedeutung der Straße für den Kfz-Verkehr.

Fußgängerüberweg

Fußgängerüberwege (FGÜ oder umgangssprachlich Zebrastreifen) sind eine speziell markierte Stelle auf der Fahrbahn, an der Zufußgehende sicher die Straße überqueren können. Er ist oft durch Zebrastreifen gekennzeichnet und in der Regel mit entsprechenden Verkehrsschildern ausgestattet. An einem Fußgängerüberweg haben Zufußgehende Vorrang vor Fahrzeugen, die anhalten müssen, um den Zufußgehenden das Überqueren zu ermöglichen.

Gehwegüberfahrt

Gehwegüberfahrten sind bauliche Gestaltungen von Einmündungen zu untergeordneten Straßen, so dass Gehwege vom Kfz-Verkehr überfahren werden müssen. Dies verdeutlicht zum einen den Vorrang des Fußverkehrs und ermöglicht zum anderen eine barrierefreie und niveaugleiche Querung der Einmündung für die Zufußgehenden (vgl. FGSV 2002, 25).

Gehwegparken

Gehwegparken bezeichnet das Abstellen von Fahrzeugen auf dem Gehweg, der eigentlich für Zufußgehende vorgesehen ist. In vielen Fällen ist Gehwegparken verboten, da es Zufußgehende behindern oder gefährden kann, insbesondere Menschen mit Kinderwagen, Rollstühlen oder Sehbehinderungen. In einigen Bereichen kann Gehwegparken jedoch durch entsprechende Beschilderung oder Markierungen erlaubt sein.

Laufbus

Mit einem Laufbus – auch Walking Bus genannt – laufen Kinder in einer Gruppe zur Schule und wieder zurück. Laufbusse laufen wie ein Linienbus nach einem festgelegten Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten Haltestellenschildern vorbei und sammeln die dort wartenden Kinder ein. Zu Beginn werden sie von Eltern begleitet, bis sie den Schulweg selbstständig als Gruppe laufen können.

Leitsystem

Querungsanlagen müssen nach den aktuellen Richtlinien barrierefrei mit einem Leitsystem ausgestattet werden. An gesicherten Querungsanlagen sollten getrennte Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen und Bodenindikatoren (Doppelbord) eingesetzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff). Das Doppelbord sollte entsprechend der DIN 32984 ausgeführt werden. Es beinhaltet eine 1 m breite Nullabsenkung mit Sperrfeld für Menschen mit rollenden Fortbewegungsmitteln und ein ca. 90 cm breites Bord für seheingeschränkte und blinde Personen mit einer Bordhöhe von 6 cm. Es ist mit einem Richtungsfeld ausgestattet, wodurch seheingeschränkte und blinde Personen die Kante des Gehwegs und die Gehrichtung mittels eines Langstocks ertasten können. Zu diesem Feld werden seheingeschränkte und blinde Personen über einen Auffindestreifen in Noppenstruktur geleitet. Durch das Sperrfeld bei der Nullabsenkung können seheingeschränkte Personen dieses Bord ebenfalls ertasten, um zu vermitteln, dass in diesem Bereich die Fahrbahn beginnt. Bei ungesicherten Querungsanlagen soll nur ein Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie ein verkürzter Auffindestreifen am Gehweg in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) angelegt werden.

Lichtsignalanlage

Eine Lichtsignalanlage (LSA), umgangssprachlich Ampel genannt, ist eine technische Vorrichtung im Straßenverkehr, die durch farbige Lichtsignale den Verkehrsfluss regelt. Sie zeigt nacheinander die Farben Rot, Gelb und Grün an, um den Verkehrsteilnehmenden anzuzeigen, wann sie anhalten, sich auf die Weiterfahrt vorbereiten oder fahren dürfen. Lichtsignalanlagen werden insbesondere an starkbefahrenen und großflächigen Kreuzungen und anderen Verkehrsknotenpunkten eingesetzt, um die Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr zu gewährleisten.

Parklet

(Meist temporäre) Sitzgelegenheiten auf Kfz-Stellflächen, die durch weitere Ausstattungen z. B. Pflanzen ergänzt sein können (s. auch Wanderbäume) und zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen.

Schulstraße

Schulstraßen sind Straßen (eine oder mehrere) im Umfeld einer Schule, die zu Beginn und meistens auch am Ende des Schultages gesperrt werden. Schulstraßen sind bislang nicht explizit in der StVO verankert. Es besteht jedoch der rechtliche Rahmen für eine Anordnung („Temporäre Durchfahrtbeschränkungen“) oder die temporäre Einführung als Verkehrsversuch bzw. Erprobungsmaßnahme (Experimentierklausel § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO). Sie steigern die Schulwegsicherheit und Selbstständigkeit der Schulkinder auf ihrem Weg zum und vom Schulgebäude, da im Nahbereich deutlich weniger (mögliche Ausnahmen für bspw. gehbeeinträchtigte Personen) bzw. kein Kfz-Verkehr stattfinden kann.

Schulwegplan

Ein Schulwegplan enthält Empfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege. Er enthält Routenempfehlungen und richtet sich zumeist an Eltern von Kindern, die neu eingeschult werden, sind aber für alle Eltern von Bedeutung und sollen aufzeigen, wie mit Problemstellen umgegangen werden kann und welche Routen empfohlen werden (BASt 2019: 3).

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen werden – im Gegensatz zu den verkehrsberuhigten Bereichen – die Verkehrsteilnehmenden separiert. Demnach sind Fahrbahn und Seitenraum weiterhin zu unterscheiden. Hier sind jedoch Teilaufpflasterungen oder Plateauaufpflasterungen denkbar, um den verkehrsberuhigenden Effekt zu erzielen (vgl. FGSV 2006: 108f.) Für eine effektive Reduzierung der Verkehrsbelastung sind neben der Gestaltung auch Änderungen im Verkehrsnetz denkbar, bspw. durch modale Filter oder der Beschränkung auf Anliegerverkehre. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge ist meist auf 20 km/h oder weniger begrenzt.

Verkehrsberuhigter Bereich

In verkehrsberuhigten Bereichen (umgangssprachlich auch Spielstraße genannt) gilt Schrittgeschwindigkeit und das Mischungsprinzip. Separate Gehwege entfallen damit und Parkstände müssen markiert werden. Die Anordnung kann in Nebenstraßen mit bis zu 4.000 Kraftfahrzeugen pro Tag erfolgen.

Vorgezogener Seitenraum (Gehwegnase)

Ein vorgezogener Seitenraum (auch Gehwegnase genannt) bezeichnet einen Bereich des Gehwegs, der an einer Einmündung oder Kreuzung in die Fahrbahn hinein verlängert wird. Dadurch wird der Abstand zwischen den Gehwegbereichen verkürzt, was Zufußgehenden das Überqueren der Straße erleichtert und die Sichtverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert. Diese Gestaltung soll vor allem die Sicherheit an Übergängen erhöhen und die Aufmerksamkeit von Autofahrenden auf querende Zufußgehende lenken.

Wanderbäume

(Meist temporäre) bewegliche Pflanzkübel mit einem Baum, Blumenbeeten und/ oder Sitzgelegenheiten, die in einem Stadtteil aufgestellt werden und alle paar Wochen durch den Stadtteil „wandern“, indem die Position verändert wird.

1 Der Fußverkehrs-Check im Rahmen des VEP 2035+ „Aktionsprogramm Verkehrswende“

Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“

Die Region Hannover legt mit dem Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“ (VEP 2035+) den Rahmen für die verkehrliche Entwicklung der nächsten Jahre fest. Der VEP 2035+ operationalisiert die Maßnahmen, die in der Region Hannover umgesetzt werden müssen, um das Ziel einer klimaneutralen Region und damit eine CO₂-Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen bis 2035 zu erreichen. Zusätzlich zielt dieser Plan auch auf eine höhere Aufenthalts- und Lebensqualität in der Region.

Mobilnetzwerk Hannover als Initiator

Eine Kernbotschaft des VEP 2035+ lautet: In allen aufgezeigten Themenfeldern müssen sowohl kurz- als auch langfristige Maßnahmenansätze zeitnah angegangen werden, um die Verkehrswende voranzutreiben. Dabei müssen neben Anreizen und Angebotsverbesserungen auch regulierende Maßnahmen (Push- und Pull-Maßnahmen) in den Fokus genommen und die Vorzüge von Straßenraumumverteilungen in der Praxis verdeutlicht werden.

Eine Kernaufgabe in der Umsetzungsstrategie des VEP übernimmt das **Mobilnetzwerk Hannover**. Das Mobilnetzwerk, als Netzwerk für nachhaltige Mobilität, verknüpft Akteur*innen, die sich für das Thema Verkehrswende und Verkehrssicherheit in der Region Hannover engagieren. Es bringt Menschen aus Kommunen und Verwaltung, dem Bereich Verkehrsplanung und -sicherheit wie aus Stadtgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft zusammen. Es unterstützt die Kommunen mit einem Anreizsystem und setzt mit ihnen zusammen zahlreiche Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans um.

Das Mobilnetzwerk hat das Ziel, die Nahmobilität¹ in den Kommunen zu verbessern und bietet interessierten Kommunen aus der Region Hannover die Möglichkeit, vor Ort sogenannte Fußverkehrs-Checks durchzuführen. Ziel des Fußverkehrs-Checks ist es, dass unterschiedliche Akteur*innen die Belange des Fußverkehrs aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchten und diskutieren. Es soll grundsätzlich für das Thema Fußverkehr sensibilisiert werden. Im Fokus steht dabei eine Begehung, bei der auf zuvor abgestimmten Routen, die aktuelle Fußverkehrs-Situation in der jeweiligen Kommune gemeinsam analysiert wird. Die Fußverkehrs-Checks wurden von dem Planungsbüro Planersocietät durchgeführt und fachlich begleitet.

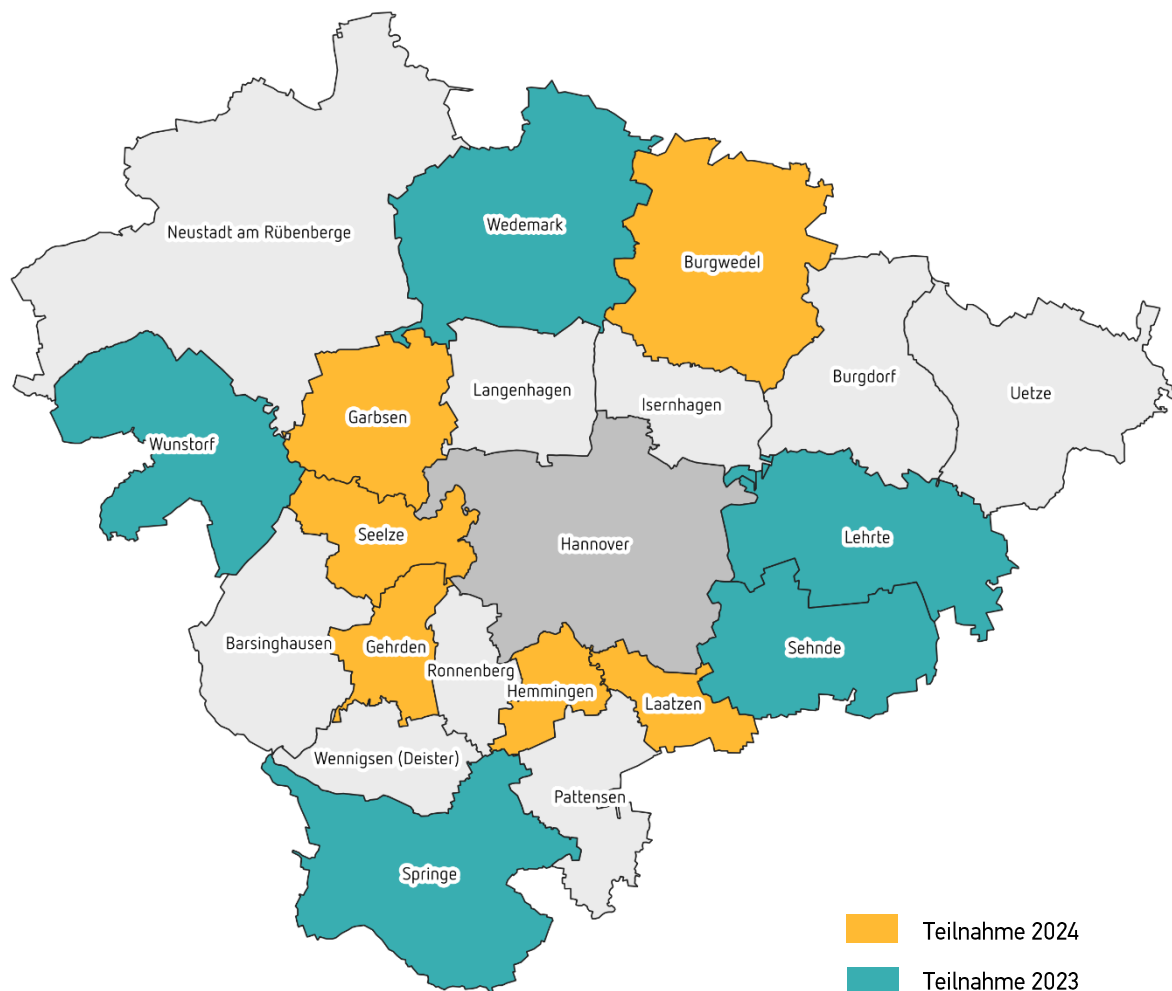
¹ „Nahmobilität bezieht sich auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben. Der zunehmend verwendete Begriff der „Nahmobilität“ ist dabei aus wissenschaftlicher Sicht zunächst nicht auf einzelne Verkehrsarten ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien zielen jedoch auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten, lokalen Konzepten. (FGSV 2014)“

2 Fußverkehrs-Checks in den Kommunen der Region Hannover

Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks in der Region Hannover 2023/ 2024

Während zwei kommunalübergreifender Informationsveranstaltungen im Juni 2023 hatten die zwanzig Kommunen der Region Hannover die Gelegenheit, sich über die Fußverkehrs-Checks zu informieren und erste räumliche und inhaltliche Schwerpunkte für die Fußverkehrsförderung in ihrer Kommune zu benennen. Das Interesse an einer Teilnahme war hoch. In der ersten Runde der Fußverkehrs-Checks 2023 haben insgesamt fünf Kommunen teilgenommen. Im Jahr 2024 gab es erneut die Möglichkeit einen Fußverkehrs-Check durchführen zu lassen. Das Angebot nahmen sechs Kommunen war (s. Abbildung 1).

Abbildung 1: Teilnehmerkommunen Fußverkehrs-Check 2023 und 2024



Ablauf der Fußverkehrs-Checks in der Region Hannover

Auf kommunaler Ebene umfasste jeder Fußverkehrs-Check einen Auftaktworkshop, eine Begehung sowie einen Abschlussworkshop. Im Rahmen eines Vorgesprächs wurden mit den Kommunen räumliche und thematische Schwerpunkte sowie ein Routenvorschlag für die Begehung abgestimmt. Der Auftaktworkshop wurde als öffentliche Veranstaltung durchgeführt und war damit offen für Verwaltung, Politik, Bürger*innen und weitere Interessierte. Inhalte waren ein Einführungsvortrag zum Thema Fußverkehr, die gemeinsame Sammlung von Stärken und Schwächen sowie die Diskussion des Routenvorschlags. Bei einer gemeinsamen Begehung wurden die gesammelten Stärken und Schwächen vor Ort diskutiert und erste Lösungsansätze besprochen. Darüber hinaus wurden auch weitere Hinweise aufgenommen, die sich im Laufe der Begehung als relevant herausstellten. Bei einem Abschlussworkshop wurden konkrete Maßnahmenvorschläge präsentiert, diskutiert und priorisiert. Die Begehung und der Abschlussworkshop waren ebenfalls öffentliche Veranstaltungen. Auf Grundlage aller Ergebnisse wurde für jede Kommune ein individueller Steckbrief mit den Ergebnissen der Veranstaltungen und den ausgearbeiteten Maßnahmenvorschlägen erarbeitet (s. Abbildung 2). Die Steckbriefe sind in den Kapiteln 4 und 5 zu finden.

Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks

VORBEREITUNGEN

Arbeitstermin Verwaltung, Teilnehmendenakquise, Bestandsaufnahme

AUFTAKTWORKSHOP

Verortung des Handlungsbedarfs, Stärken- und Schwächenanalyse, Routenentwicklung

BEGEHUNG

Stärken- und Schwächenanalyse vor Ort, Entwicklung von Maßnahmenideen

ABSCHLUSSWORKSHOP

Vorstellung und Diskussion der Maßnahmenvorschläge

NACHBEREITUNG

Kommunale Steckbriefe, Abschlussbericht

Quelle: Planersocietät

3 Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks Region Hannover

Kommunenübergreifende Ergebnisse

In den teilnehmenden Kommunen ähneln sich Probleme und Handlungsfelder in der Fußverkehrsförderung. So zeigte der Fußverkehrs-Check, dass Themen wie sicheres Queren, Schulwegesicherheit, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit immer wiederkehren. Überwiegend wurde das Blickfeld auf die Kernstädte und Zentrumsbereiche der Kommunen gelegt. Bei den Kommunen Seelze, Wedemark, Garbsen wurden jeweils die eher suburban und ländlich geprägten Ortsteile Harenberg, Bissendorf und Berenbostel für die Durchführung des Fußverkehrs-Checks ausgewählt. Obwohl der Prozess auf ein bestimmtes Untersuchungsgebiet beschränkt war, konnten anhand der Begehungen und der Auftakt- und Abschlussworkshops exemplarisch Ansätze für allgemeine Fußverkehrsmaßnahmen diskutiert sowie strukturelle und gesamtstädtische Möglichkeiten zur Gestaltung einer fußverkehrsfreundlichen Kommune erörtert werden. Die Bereitschaft zur aktiven Mitwirkung und das Interesse der Kommunen waren insgesamt erfreulich. Besonders auf den Begehungen wurde eine rege Teilnehmerschaft erreicht. Es wurden unterschiedliche Zielgruppen angesprochen: Bürger*innen, politische Vertretungen, Bürgermeister*innen, Verwaltungsmitarbeitende, Anwohnende, Polizei, Schulvertretungen, Eltern, örtliche Initiativen und Weitere. Eingebunden wurde auch die Presse, die überwiegend positiv über den Ansatz der partizipativen Fußverkehrsförderung mit dem gemeinsamen „Check“ berichtet hat. Mit den im Jahr 2023 gestarteten Fußverkehrs-Checks konnte der Baustein Fußverkehr des Verkehrsentwicklungsplans der Region Hannover erstmals in den teilnehmenden Kommunen in die Praxis übersetzt werden. So konnte das Fachbüro Planersocietät in Kooperation mit der Projektkoordination vom Mobilnetzwerk Hannover und zusammen mit den Teilnehmenden (kurzfristige) Maßnahmenvorschläge erarbeiten.

Kommunenspezifische Ergebnisse

Für die teilnehmenden Kommunen wurden im Folgenden Steckbriefe erstellt. Die einzelnen Steckbriefe geben zunächst einen Überblick über die Kommune und die durchgeführten Veranstaltungen. Dabei wird aufgezeigt, welche Stärken und Schwächen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks aufgedeckt werden konnten. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop sowie der Diskussionsbeiträge während der Begehung wurden für die ermittelten Schwächen, Maßnahmenvorschläge erarbeitet und konkretisiert (u. a. Beschreibung der Situation vor Ort, Umsetzungshinweise, Best-Practice-Beispiel). Zudem wird ein Zeithorizont für die Umsetzung sowie eine Priorisierung angegeben. Hierzu der Hinweis, dass die Priorisierung als Orientierung zu verstehen ist und sich diese aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und kleinteiligen Wegebeziehungen jedes Zufußgehenden auch verschieben kann.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden konnten. Dies betrifft vor allem Themen, die bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) auftreten. Alle Anmerkungen, auch diejenigen, die nicht im Rahmen des FVC behandelt werden konnten, wurden in den Dokumentationen der Veranstaltungen aufgenommen.

4 Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks 2023

Im Folgenden sind die Steckbriefe der Teilnehmerkommunen aus dem Jahr 2023 aufgeführt:

- Stadt Wunstorf
- Stadt Lehrte
- Stadt Sehnde
- Stadt Springe
- Gemeinde Wedemark

STADT WUNSTORF

42.388 Einwohnende

(Stand 15. März 2023)

Merkmale

20 km nordwestlich von Hannover

10 Ortschaften

Kernstadt Wunstorf als Siedlungsschwerpunkt

S-Bahn- und Regionalhalt

Weitere Handlungsfelder VEP

Bahnhofsumfeld, BarneLab,

Parkletförderung, Stadtexperiment

Badeinsel, Tempo-30

Kommunale Ansprechpartnerinnen

Sibylle Kutsche, Viktoria Waatsack



VERANSTALTUNGEN IN DER STADT WUNSTORF

AUFTAKT-WORKSHOP

07. September 2023, Barneviertel

BEGEHUNG

20. September 2023, Barneviertel (s. Abbildung 3)

28. Februar 2024, Bahnhof Wunstorf² (s. Abbildung 5)

ABSCHLUSS-WORKSHOP

09. November 2023, Barneviertel

TEILNEHMENDE

FVC Barneviertel: Kommunale Verwaltung, Politik, Polizei, Wunstorfer Bauverein, Lebenshilfe Betreuungsverein Wunstorf, Eltern und Lehrpersonal, Region Hannover sowie Bürger*innen

FVC Bahnhofsumfeld: Kommunale Verwaltung, Politik, Polizei, Deutsche Bahn (DB), Region Hannover sowie Bürger*innen

SCHWERPUNKTE

Querungen: Querungen von Fahrbahnen stellen für Zu Fußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

² Zusätzliche Begehung im Nachgang mit interner Rücksprache der Maßnahmenvorschläge

Längsverkehr: Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

Aufenthaltsqualität: Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Gehwege und Plätze erfüllen somit auch eine soziale Aufgabe in Form von Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel.

Verkehrssicherheit: Zufußgehende sind die am stärksten gefährdete Gruppe im Verkehrsgeschehen. Sichere Straßenräume spielen daher eine tragende Rolle, insbesondere für vulnerable Gruppen wie Kinder und ältere Menschen.

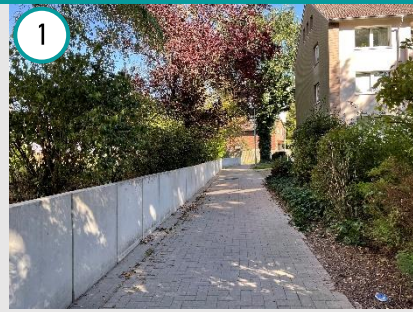
Barrierefreiheit: Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

STARKEN & SCHWACHEN DES FUßVERKEHRS VOR ORT

Bewertung	Beschreibung	Beispielbild
	2023 wurde der Barneplatz umgestaltet. Es sind verschiedene Sitz- und Spielmöglichkeiten entstanden. Die Straße weist einen Shared-Space-Charakter auf. Bäume werden noch gepflanzt.	
	Im Barneviertel gibt es mehrere Y-Kreuzungen, die in die Straße Am Hasenpfahl münden. An der Lukas-Cranach-Straße gibt es Planungen, die Kreuzung umzugestalten und dadurch fußverkehrsfreundlicher und sicherer zu gestalten.	



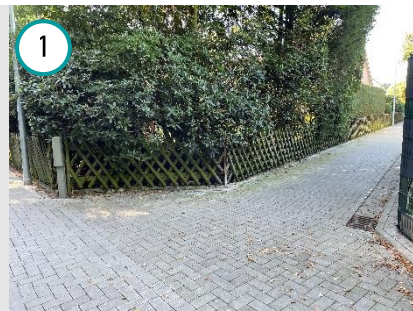
Im Barneviertel gibt es ein fast flächen-deckendes Wegenetz für den Fußver-kehr, das abseits des Kfz-Verkehrs ge-führt wird und das Viertel miteinander verbindet.



Auf Schulwegen sind an wichtigen Que-rungsstellen die Haltepunkte für Schul-kinder mit farbigen Fußspuren markiert. Diese sollen ein sicheres Queren begüns-tigen.



Der Gehweg am Barnewäldchen wird auch von vielen Radfahrenden genutzt. Derzeit ist Radverkehr nicht zugelassen, Um die Geschwindigkeit zu reduzieren und Konflikte zwischen Zufußgehenden und den Radfahrenden zu verringern, wurden barrierefreie Umlaufsperrn ein-gerichtet.



Ausreichende Gehwegbreite (2,50 m; Empfehlung der FGSV) z. B. entlang der Hindenburgstraße vorhanden.



Beleuchtung auf der Südseite des Bahn-hofs zwischen Bahnhof und Unterfüh-rung Adolph-Brosang-Straße gut.





Bushaltestellen Bahnhof Südseite barrierefrei ausgebaut, inkl. Wartehäuschen und Sitzgelegenheit.



Viele Querungsstellen weisen eine lange Querungsdistanz auf und sind gleichzeitig schlecht einsehbar. (Stichwort: Y-Kreuzungen)



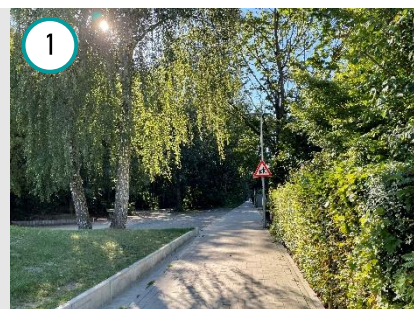
Die Gehwege entsprechen an vielen Stellen nicht der Mindestgehwegbreite (2,50 m; Empfehlung der FGSV). Darüber hinaus sind die Gehwege z. T. in einem schlechten Zustand.



Durch auf Gehwege wachsende Hecken und Sträucher sowie Bewuchs zwischen den Gehwegplatten sind diese stellenweise nur eingeschränkt nutzbar bzw. weisen ein Verletzungsrisiko auf.



Insbesondere auf dem abseits geführten Wegesystem befinden sich nur wenige (barrierefreie) Sitzgelegenheiten.





Wegweisung im und am Bahnhof nicht ausreichend. Wichtige Zielorte oder barrierefreie Wege sind nicht ausgewiesen.



Beleuchtung insbesondere auf der Nordseite des Bahnhofs, z. B. auf dem Vorplatz und der Hindenburgstraße sowie auf dem Parkplatz unter der Hochstraße nicht ausreichend.



Keine durchgängige Wegeverbindung zwischen Hindenburgstraße und Unterführung Adolph-Brosang-Straße sowie zwischen der P+R-Anlage Im Stadtfelde und den Gewerbebetrieben.



Zu wenig Sitzgelegenheiten z. B. in Richtung Innenstadt oder am Bahnhofsvorplatz/ZOB.



Rampen am Bahnhof und an der Adolph-Brosang-Straße haben keine Zwischenebenen oder taktilen Elemente, an der Adolph-Brosang-Straße fehlen Handläufe. Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr.





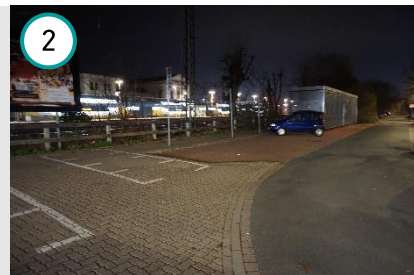
Ungepflegte und ungeordnete Situation an der Unterführung Adolph-Brosang-Straße und unter der Hochstraße. Gern genutzter Bereich auch internationaler Graffiti-Künstler*innen. Graffiti auf der Beleuchtung verdunkelt die Unterführung zusätzlich.



Zuwegung des Bahnhofs auf der Südseite ist für den Fußverkehr mangelhaft und ungeordnet. Es gibt keine eigene Infrastruktur, Bordsteinabsenkungen sind an den falschen Stellen. Es kommt zu Konflikten zwischen dem ruhenden und fahrenden Kfz-Verkehr mit dem Fußverkehr.



Parkplätze für Menschen mit Behinderung sind z. T. an falschen Stellen angeordnet, die die Zuwegung zum Bahnhof nicht gut möglich macht. Auch werden diese häufig missbräuchlich genutzt. Ähnliches gilt für die vorhandenen Frauenparkplätze.



Gestaltung des ZOBs und des Übergangs zwischen ZOB und dem Bahnhof Wunstorf (Zuständigkeit liegt bei der Region Hannover).



Wartezeiten an der Ampel Im Stadtfelde zu lang.



Abbildung 3: Begehungsrouten Fußverkehrs-Check Wunstorf – Barneviertel



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Abbildung 4: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte im Barneviertel



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

GRUNDSCHNITT

**Problem/
Mangel:**

Im gesamten Quartier (u. a. Lukas-Cranach-Straße, Hans-Holbein-Straße) sind die Gehwege stellenweise durch auf die Gehwege wachsende Hecken und Sträucher sowie Bewuchs zwischen den Gehwegplatten nur eingeschränkt nutzbar. Menschen mit eingeschränkter Sehkraft können nicht immer einwandfrei erkennen, ob Äste und Zweige auf den Gehweg ragen. So erhöht sich die Gefahr von Verletzungen; unter Umständen auch in sensiblen Bereichen wie dem Gesicht.

**Handlungs-
vorschlag:**

Der gehwegbegleitende Bewuchs ist kontinuierlich zu kontrollieren und bei Bedarf rückzuschneiden. Priorisiert werden sollten Gehwege, die zurzeit hohe Bordsteine aufweisen oder auf der Fahrbahn ein hohes Kfz-Aufkommen führen.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Befinden sich die betroffenen Grünstrukturen auf Privatgrundstücken, sollte mit den Eigentümer*innen Kontakt aufgenommen werden. Der stadteigene Mängelmelder kann für Hinweise genutzt werden und sollte diesbezüglich stärker beworben werden.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung****Bürgertipps - Mängelmelder****Betreff****Art des Tipps***

Straßen und Wege

- ☒ Beeinträchtigung des Verkehrs durch Pflanzenwildwuchs
- ☐ Kanaldeckel voll
- ☐ Öffentlicher Weg/Platz nicht gestreut
- ☐ Pflastersteine gelockert
- ☐ Rad- oder Gehweg schadhaft

Mängelmelder der Stadt Wunstorf, Quelle: Stadt Wunstorf

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurzfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr

**Weitere
Einsatzorte**

Gesamtes Stadtgebiet

MARKIERUNG STUFENKANTE

Problem/ Mangel:

Im Rahmen der Umgestaltung des Barneplatzes wurde auch ein barrierefreier Zugang eingerichtet. Dadurch entsteht im Bereich der Sonnenapotheke eine Stufenkante. Diese wurde von den Teilnehmenden als schlecht sichtbar bemängelt. Insbesondere bei Dunkelheit birgt die Kante ein hohes Gefahrenpotential für Zufußgehende aber auch Radfahrende.



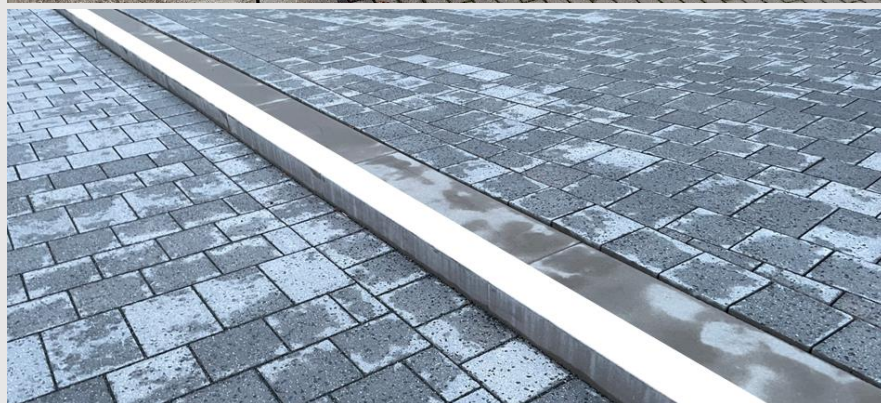
Handlungs- vorschlag:

Die Sichtbarkeit der Stufenkante kann durch den Einsatz einer hellen, reflektierenden Markierung verbessert werden. Hierfür kann die Treppenstufe mit einer z. B. weißen ca. 4-5 cm breiten Farbkante markiert werden.


Umsetzungs- hinweise:

Stufen und Treppen müssen zur barrierefreien Nutzung visuell markiert sein, um Fehlinformationen, die zu einem Stolpern, Abrutschen und Umknicken führen, zu vermeiden. Im öffentlichen Raum muss jede Stufe (auch Einzelstufe) daher mit einer Markierung versehen werden (vgl. DIN 18040-3:2014-12).

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Oben: Höpfingen, unten: Visualisierung Barneplatz; Quelle: Planersocietät

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
	kurzfristig	Aufenthaltsqualität Längsverkehr
Weitere Einsatzorte	-	

UMGESTALTUNG Y-KREUZUNG

Problem/ Mangel:

Die Straßen Lukas-Cranach-Straße, Hans-Holbein-Straße, Matthias-Grünwald-Straße, Ludwig-Richter-Straße und die Spitzwegstraße münden in Form einer Y-Kreuzung auf die Straße Am Hasenpfahl. Durch diese Gestaltung weisen die Kreuzungen lange Que-
rungsdistancen und schmale Geh-
wege auf, sind schlecht einsehbar
und bergen ein hohes Unfallpoten-
zial.



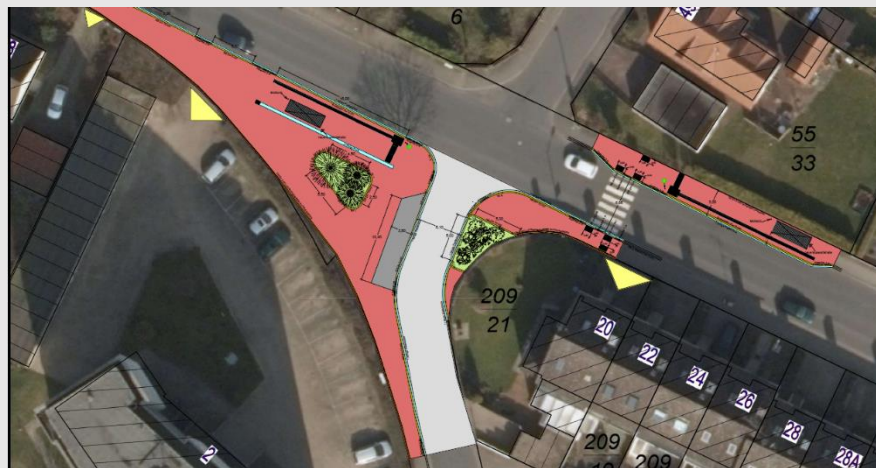
Handlungs- vorschlag:

Es liegen bereits Planungen für eine Umgestaltung der Y-Kreuzung an der Lukas-Cranach-Straße vor. Dabei werden die bisherigen Fahrspuren auf eine Fahrspur reduziert. So entsteht in den Seitenräumen mehr Platz für den Fußverkehr und die Situation wird für alle Verkehrsteilnehmenden übersichtlicher. Die übrigen Y-Kreuzungen sollten analog zu der Lukas-Cranach-Straße umgestaltet werden, sodass die bisherigen Fahrspuren auf eine Fahrspur reduziert werden.

Umsetzungs- hinweise:

Für jede der Kreuzungen ist eine Einzelfallprüfung erforderlich. Wenn möglich sollten die betroffenen Bäume erhalten bleiben.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Planungen Lukas-Cranach-Straße, Quelle: Stadt Wunstorf

Priorisierung



Umsetzungshorizont

langfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr
Querungen

Weitere Einsatzorte

-

GEHWEGNASE EINRICHTEN

Problem/ Mangel:

An den Straßen Lukas-Cranach-Straße, Hans-Holbein-Straße und Matthias-Grünewald-Straße gibt es Querverbindungen des abseits geführten Wegesystems. Die Querungen zwischen den Wegen sind unübersichtlich und weisen für Schüler*innen eine lange Querungsdistanz auf. Das Parkverbot, welches durch Markierungen gekennzeichnet ist, wird häufig missachtet.



Handlungs- vorschlag:

Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h bietet sich der Einsatz von sogenannten Gehwegnasen an. Eine Gehwegnase erweitert den Gehweg auf die Fahrbahn. Bei dem Einsatz dieser Querungsanlage werden die Querungsdistanz verkürzt und die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern) verbessert.

Umsetzungs- hinweise:

Gehwegnasen können unterschiedlich ausgestaltet werden. Kurzfristig durch Markierung und/ oder langfristig durch bauliche Maßnahmen. Sie können zunächst auch provisorisch stattfinden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung





Oben: Esslingen, unten: Bad Säckingen; Quelle: Planersocietät

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurz- bis mittelfristig

Handlungsfelder

Querungen
Verkehrssicherheit

**Weitere
Einsatzorte**

Schulumfelder

VORGEZOGENER SEITENRAUM

Problem/ Mangel:

Die Querung der Rubensstraße weist eine lange Querungsdistanz auf und der ruhende Kfz-Verkehr schränkt die Einsehbarkeit ein. Besonders neuralgisch ist die Situation, da sie sich im direkten Schulumfeld sowie im Bereich eines Spielplatzes befindet.



Handlungs- vorschlag:

Ein vorgezogener Seitenraum erweitert den Gehweg auf die Fahrbahn und ist eine kurzfristige und kostengünstige Maßnahme. Bei dem Einsatz dieser Querungsanlage werden ebenfalls die Querungsdistanz verkürzt, die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern) verbessert, der Abbiegeradius verringert und damit einhergehend reduzierte Kfz-Abbiegeschwindigkeiten erzielt.

Umsetzungs- hinweise:

Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Frankfurt am Main, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Querungen
Verkehrssicherheit

Weitere Einsatzorte

-

ERHOHUNG DER AUFMERKSAMKEIT**Problem/
Mangel:**

Viele Straßen in den Wohngebieten des Quartiers (u. a. Hans-Holbein-Straße) sind auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Die Straßenraumgestaltung führt zu hohen Geschwindigkeiten. Separate Gehwege sind nicht vorhanden. An einigen Stellen werden die Straßen durch das abseits geführte Wegesystem gekreuzt, sodass hier gefährliche Querungen entstehen.

**Handlungs-
vorschlag:**

Durch eine optische Hervorhebung des neuralgischen Querungsbereichs, durch Piktogramme, eine farbliche Markierung oder eine Aufpflasterung (Fortführung des Gehwegpflasters) kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Ein rechtlicher Vorrang für Zufußgehende entsteht nicht. Dennoch kann durch eine entsprechende bauliche Ausführung eine geringere Geschwindigkeit erzielt und eine Verbesserung der Quersituation für Zufußgehende erreicht werden. Mit einer Aufpflasterung kann eine barrierefreie, niveaugleiche Querung ermöglicht werden. Eine zusätzliche Beschilderung kann die Situation verdeutlichen.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**



Oben: Berlin, unten: Bad Säckingen; Quelle: Planersocietät

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurzfristig

Handlungsfelder

Verkehrssicherheit

**Weitere
Einsatzorte**

Querverbindungen Lukas-Cranach-Straße, Hans-Holbein-Straße und Matthias-Grünwald-Straße, wenn die Einrichtung von Gehwegnasen nicht möglich ist.

VERKEHRSBERUHIIGTER BEREICH

Problem/ Mangel:

Viele Straßen in den Wohngebieten des Quartiers (u. a. Hans-Holbein-Straße) sind auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Die Straßenraumgestaltung führt zu hohen Geschwindigkeiten. Separate Gehwege sind nicht vorhanden. An einigen Stellen werden die Straßen durch das abseits geführte Wegesystem gekreuzt, sodass hier gefährliche Querungen entstehen.



Handlungs- vorschlag:

Als langfristige Lösung sollte die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs (umgangssprachlich als Spielstraße bekannt) geprüft werden. In einem verkehrsberuhigten Bereich haben Verkehrsteilnehmende ein Geh- und Aufenthaltsrecht. Für Autos gilt Schrittgeschwindigkeit.

Umsetzungs- hinweise:

Vor Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs in dieser Straße muss zunächst eine Umgestaltung des Straßenraumes erfolgen. Maßnahmen, die für eine Verkehrsberuhigung eingesetzt werden können, sind z. B. Aufpflasterungen und Blumenkübel.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Wunstorf, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

langfristig

Handlungsfelder

Verkehrssicherheit

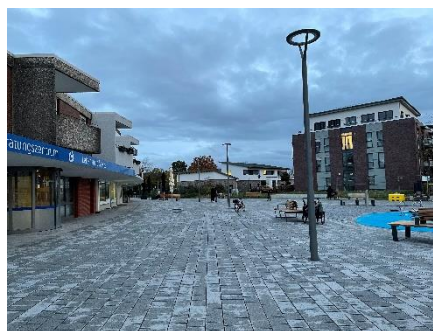
Weitere Einsatzorte

-

INSTALLATION SONNENSEGEL

Problem/ Mangel:

Der neu gestaltete Barneplatz weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf, aber es fehlen verschattete Bereiche in den Sommermonaten. In der Mitte des Platzes, in der Nähe des Spielplatzes, werden neue Bäume gepflanzt.



Handlungs- vorschlag:

Für die Sommermonate wird empfohlen, ein temporäres Sonnensegel auf dem Platz zu installieren, um weitere verschattete Bereiche zu schaffen. Insbesondere im Bereich der Bänke und Spielmöglichkeiten wäre dies sinnvoll. In den Wintermonaten kann das Sonnensegel demontiert werden.

Umsetzungs- hinweise:

Bei der Installation sollte der Sonnengang berücksichtigt werden, sodass die primär zu verschattenden Bereiche insbesondere während der heißen Mittags- und Nachmittagsstunden im Schatten liegen. Zudem sollte bei der Wahl auf ein nachhaltiges Produkt z. B. durch eine OEKO-TEX®-Zertifizierung geachtet werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Bad Herrenalb, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittelfristig

Handlungsfelder

Aufenthaltsqualität

Weitere Einsatzorte

-

SITZGELEGENHEITEN SCHAFFEN

Problem/ Mangel:

Entlang des Gehwegs zwischen Spitzwegstraße und Barnestraße, welcher durch das Barnewäldchen führt, gibt es nur vereinzelt Sitzmöglichkeiten. Ähnlich verhält es sich auf der Hindenburgstraße, der Verbindungsachse zwischen Bahnhof und Innenstadt.



Handlungs- vorschlag:

Ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten sind ein wichtiger Baustein der Fußverkehrsförderung, insbesondere auch für ältere Menschen. Aus diesem Grund sollten weitere, barrierefreie Sitzgelegenheiten in einem Abstand von mindestens 300 m eingerichtet werden (vgl. FGSV 2011: 60).

Umsetzungs- hinweise:

Die Gestaltung von Sitzgelegenheiten kann sehr vielfältig sein. Während Kinder und junge Menschen meist sehr einfache Gegebenheiten wie Mauern und Treppen akzeptieren, benötigen ältere Menschen häufig mehr Komfort. Für diese Personengruppe sind Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagerechten Sitzfläche auszustatten. Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen Personen die Möglichkeit zum Verweilen.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Wunstorf, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Aufenthaltsqualität

Weitere Einsatzorte

Bahnhofsvorplatz

EXKURS: EMPFEHLUNGEN BARNESTRASSE & PAUL-MOOR-WEG**Problem/
Mangel:**

Die Barnestraße ist die zentrale Nord-Süd-Achse des Barneviertels und bindet die dort ansässigen Schulen sowie verschiedene Freizeiteinrichtungen (Schwimmbad, Stadion) an. Die Barnestraße ist durch schmale Gehwege, Hindernisse auf den Gehwegen (z. B. Beleuchtungsmasten), den ruhenden Kfz-Verkehr und schlechte Sichtbeziehungen gekennzeichnet. Insbesondere als wichtige Schulwegverbindung, auf der täglich viele Kinder und Jugendliche unterwegs sind, ist dies als sehr problematisch einzustufen. Südwestlich der Barnestraße befindet sich der Paul-Moor-Weg, der die Paul-Moor-Schule anbindet. Die Paul-Moor-Schule hat den Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung, sodass hierdurch besonders vulnerable Gruppen den Paul-Moor-Weg nutzen. Derzeit gibt es keinen eigenständigen Gehweg, sodass die Schüler*innen und das Lehrpersonal zu Fuß die Fahrbahn nutzen müssen, die Mängel in der Oberflächenbeschaffenheit aufweist. Verschärft wird die Situation durch schlechte Sichtbeziehungen und z. T. schnell fahrende Fahrzeuge. Eine geeignete und sichere Fußverkehrsinfrastruktur von der Barnestraße und dem Paul-Moor-Weg in Richtung der Freizeiteinrichtungen gibt es nicht.



Oben: Blick in den Paul-Moor-Weg, unten: Barnestraße; Quelle: Planersocietät

Empfehlung: Für das südliche Barneviertel sind vielfältige Planungen vorgesehen. Dazu zählen u. a. die Modernisierung des Schwimmbads und die Erweiterung der Paul-Moor-Schule sowie des Wohngebietes Wunstorf-Süd. Aus diesem Grund wird derzeit ein Verkehrsgutachten für diesen Bereich erarbeitet, um die zu erwartenden Neuverkehre und Bedarfe in diesem Bereich abzuleiten und Vorschläge für die verkehrliche Erschließung des Gebiets zu erarbeiten. Der Fußverkehr sollte im besonderen Maße Berücksichtigung finden und Verbesserungen angestrebt werden. Für den Fußverkehr werden folgende Empfehlungen vorgeschlagen:

Häufig sind die Sichtbeziehungen aufgrund des ruhenden Verkehrs in den beiden Straßen eingeschränkt. Im Schulumfeld und auf Schulwegen gilt den Sichtbeziehungen aber ein besonderes Augenmerk, da die Schüler*innen oftmals aufgrund einer geringeren Körpergröße eine andere Sichtbeziehung haben, als Erwachsene. Aus diesem Grund ist anzustreben, den ruhenden Kfz-Verkehr zu ordnen, indem Parkstände markiert bzw. klar ausgewiesen sind. Zudem müssen Sichtdreiecke an Querungssituationen konsequent freigehalten werden. Im Paul-Moor-Weg sollte perspektivisch ein eigenständiger Gehweg eingerichtet werden. Die Breite des Gehwegs ist ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Die Mindestgehwegbreite von 2,50 m geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei Zufußgehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus (nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m). Geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel oder in engen dörflichen Hauptstraßen zulässig (FGSV 2006: 81ff). Kurzfristig könnte eine Fußwegemarkierung als Übergangslösung eingerichtet werden.

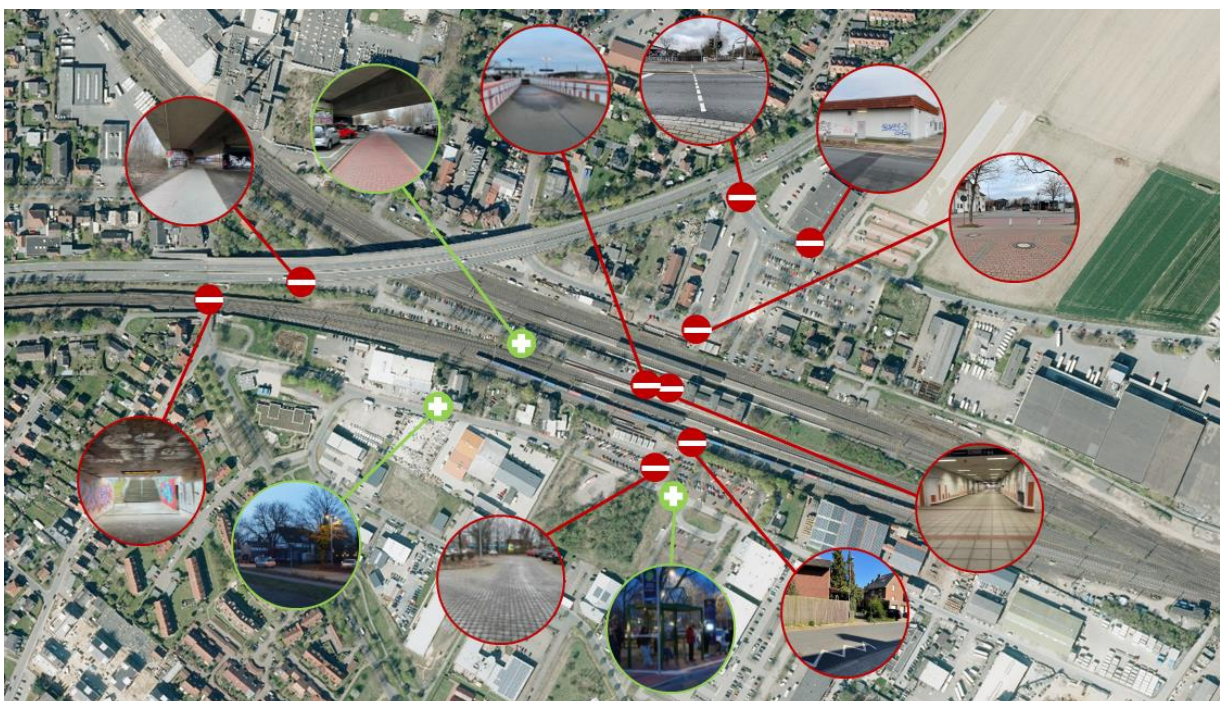
Darüber hinaus sollte die Infrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern auf dem Schulweg abgestimmt werden. Ziel der Schulwegsicherung muss es daher sein, dass Kinder den Schulweg ohne Gefährdung zurücklegen können, aber auch Freiraum zur persönlichen Entwicklung haben. Schulwege sollten vorwiegend auf separierten, ausreichend breiten Gehwegen, die frei von Hindernissen sind, geführt werden. Darüber hinaus sollte ein schulisches Mobilitätsmanagement eingesetzt werden. Dazu zählen z. B. die Erstellung von Schulwegplänen, die Einrichtung von Elternhaltestellen oder auch die Einführung eines Laufbusses.

Abbildung 5: Begehungsrouten Fußverkehrs-Check Wunstorf – Bahnhof Wunstorf



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Abbildung 6: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte im Bahnhof Wunstorf



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

WEGWEISUNG EINRICHTEN**Problem/
Mangel:**

Derzeit gibt es noch kein Fußwegeleitsystem in Wunstorf. Insbesondere die Situation am und im Bahnhof ist unübersichtlich. Wichtige Zielorte wie die Innenstadt sind z. T. nicht ausgewiesen bzw. schlecht sichtbar. Zudem sind barrierefreie Zuwegungen nicht beschildert, so dass Umwege entstehen können. Auch die bestehenden Beschilderungen im Bahnhof (z. B. Gleis 4 neben 7, der ZOB und Bahnhof Südseite) sind nicht eindeutig verständlich.

**Handlungs-
vorschlag:**

Am Bahnhof und an weiteren wichtigen Ankerpunkten der Stadt sollte eine Wegweisung eingeführt werden. Eine übersichtliche Wegeführung mit möglichst einheitlicher und barrierefreier Gestaltung sowie ein eigenständiges Wegweisungssystem bieten Orientierung, nicht nur für den einheimischen Fußverkehr, sondern insbesondere auch für ortsfremde Personen (vgl. FGSV 2002). Die Wegweisung kann neben der Imagesteigerung und den wirtschaftlichen Vorteilen für die Stadt auch ein Plus an Verkehrssicherheit mit sich bringen, wenn sichere Verbindungen abseits von stark befahrenen Hauptstraßen ausgewiesen werden.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Die Beschilderungen muss einheitlich, lesbar, wahrnehmbar und kontinuierlich sein (vgl. FGSV 2007). Die Zielauswahl für einen Planungsraum sollte auf wichtige Ziele konzentriert werden, um eine Überfrachtung der Wegweisung zu vermeiden. Denkbar sind z. B. die Innenstadt, ausgewählte öffentliche Einrichtungen, die Graffiti-Kunst unter der Hochstraße, öffentliche Toiletten und touristische Zielorte. Darüber hinaus sollten barrierefreie Wegeverbindungen ausgewiesen werden. Die Wegweisung sollte aus Stelen und Wegweisern bestehen.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Links: Stele Wesel, rechts: Zwischenwegweiser Neuenburg am Rhein; Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittelfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr

Weitere Einsatzorte

ZOB, Innenstadt, Südseite Bahnhof, Unterführung Adolph-Brosang-Straße

DURCHGÄNGIGE FUSSWEGEVERBINDUNGEN HERSTELLEN

Problem/ Mangel:

Zwischen der Hindenburgstraße und der Unterführung Adolph-Brosang-Straße gibt es abschnittsweise einen gut ausgebauten Gehweg der aber nicht durchgängig bis zur Hindenburgstraße geführt wird. Auch zwischen der P+R-Anlage Im Stadtfelde und dem ansässigen Gewerbe und Einzelhandel an der Straße Im Stadtfelde gibt es derzeit keine ausreichende Fußwegeverbindung.



Handlungs- vorschlag:

Es wird empfohlen, die bestehenden Netzlücken in den Fußwegeverbindungen zu schließen und somit ein zusammenhängendes, durchgehendes Fußwegenetz herzustellen. Ein Netz aus adäquaten Geh- und Fußwegen, Querungsanlagen und Plätzen ermöglicht es Zufußgehenden in möglichst kurzer Gehzeit ein Ziel zu erreichen (FGSV 2002.9).


Umsetzungs- hinweise:

Bei der Herstellung der Gehwege müssen entsprechende Gehwegbreiten vorgesehen werden. Nach aktuellem Stand der Technik ist eine Regelbreite für Zufußgehende von mindestens 2,50 m vorgesehen. Dies setzt sich aus einem Sicherheitsraum zur Hauswand von 0,20 m, einer Gehbahn von 1,80 m und einem Sicherheitsraum zur Fahrbahn von 0,50 m zusammen. Je nach Nutzung ist die Gehwegbreite entsprechend breiter zu dimensionieren (vgl. FGSV 2002: 17). Zudem sollte insbesondere im Bereich der Hochstraße eine ausreichende Beleuchtung sichergestellt werden. Attraktive Gestaltungselemente wie Pflanzkübel können eingesetzt werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Wuppertal, Quelle: Planersocietät

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
	mittelfristig	Längsverkehr Barrierefreiheit
Weitere Einsatzorte	-	

BELEUCHTUNG VERBESSERN

Problem/ Mangel:

Insbesondere im Bahnhofsumfeld, vorrangig der Nordseite (z. B. Bahnhofsvorplatz, Hindenburgstraße) wird die Beleuchtung als nicht ausreichend empfunden. Diese Bereiche werden teilweise als Angsträume wahrgenommen.



Handlungs- vorschlag:

Gemäß EFA ist für alle öffentliche Verkehrsflächen eine ausreichende Beleuchtung herzustellen, die bauliche Anlagen, Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrsteilnehmende (insbesondere Zufußgehende) erkennen lässt (vgl. FGSV 2002: 30). Dies sollte insbesondere in den stark frequentierten Bereichen des Bahnhofsumfeldes und in Richtung Innenstadt sichergestellt werden. Eine regelmäßige und durchgängige Beleuchtung hat positiven Einfluss auf das Sicherheitsempfinden und auf die Lebensqualität der Menschen (vgl. DIN 13201-1 2021). Mit innovativen Beleuchtungskonzepten wie z. B. mit Lichtstelen und Bodeneinbauleuchten können Straßen aufgewertet werden. Gleichzeitig kann damit auch eine Wegweisung kommuniziert werden.


Umsetzungs- hinweise:

Unter Umständen kann es erforderlich sein, getrennte Leuchtmasten für Gehweg und Fahrbahn oder Masten mit Doppelleuchten auf unterschiedlicher Höhe aufzustellen (vgl. FGSV 2002: 31). Um jedoch die Lichtverschmutzung durch öffentliche Straßenbeleuchtung möglichst gering zu halten, empfiehlt es sich, einige Aspekte zu beachten. Lichtfarbe, Richtung und Höhe, Lichtmenge sind einige Faktoren, die das Ausmaß der Lichtverschmutzung beeinflussen (vgl. TAB 2020).

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



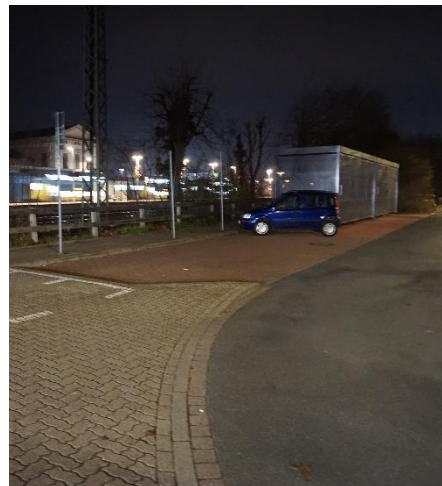
Rudersberg, Quelle: Planersocietät

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
	mittelfristig	Längsverkehr Aufenthaltsqualität Barrierefreiheit
Weitere Einsatzorte	-	

VERLAGERUNG VON BEHINDERTENPARKPLATZEN

Problem/ Mangel:

Mit der derzeitigen Anordnung der Behindertenparkplätze auf der Südseite des Bahnhofs ist eine barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs nicht gegeben, da eine Bordsteinkante überwunden werden muss. Für einen ebenerdigen Zugang muss auf die Fahrbahn ausgewichen werden, wodurch ein hohes Gefahrenpotenzial durch ein- und ausfahrende Pkw entsteht.



Handlungs- vorschlag:

Es wird empfohlen die Behindertenparkplätze mit den derzeitigen Parkständen für Motorräder zu tauschen. So können mindestens zwei Stellplätze ebenerdig auf der Südseite des Bahnhofs eingerichtet werden. Durch eine Verlagerung muss keine Bordsteinkante mehr überwunden werden und die Konflikte mit dem ein- und ausfahrenden Kfz-Verkehr werden vermieden.

Umsetzungs- hinweise:

-

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Derzeitige Motorrad-Stellplätze Bahnhof Südseite, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

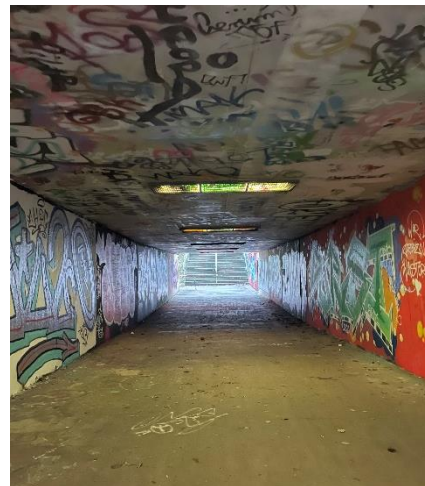
Weitere Einsatzorte

-

UNTERFÜHRUNG GESTALTEN

Problem/ Mangel:

Die Unterführung zwischen Hindenburgstraße und Adolph-Brosang-Straße sowie die umliegenden Flächen der Hochstraße werden regelmäßig, auch von internationalen Graffiti-Künstler*innen, besprayt. Über die Jahre wurden auch die Lampen der Unterführung überdeckt, sodass die Unterführung sehr dunkel ist und stellenweise schlecht einsehbar.



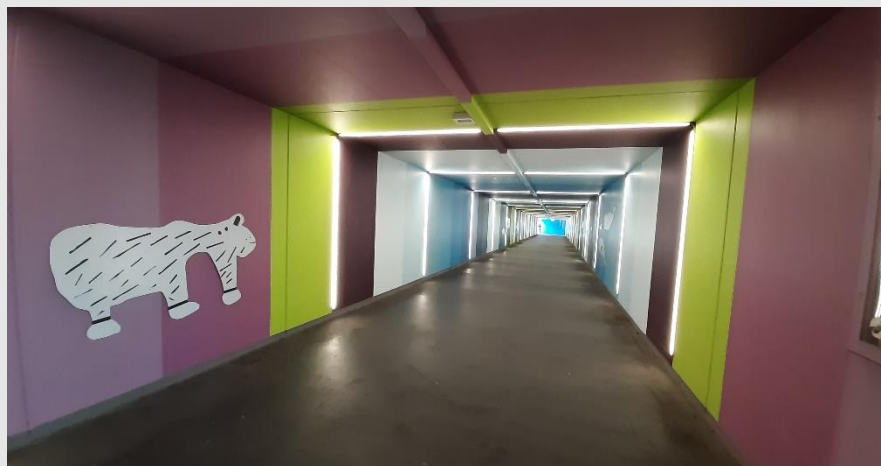
Handlungs- vorschlag:

Die Unterführung sollte insbesondere in Hinblick auf die Beleuchtung neugestaltet werden und innovative Beleuchtungselemente zum Einsatz kommen. In diesem Zusammenhang sollte auch eine Neugestaltung der Fassaden angestrebt werden.

Umsetzungs- hinweise:

Die Unterführung kann als Kunstprojekt gemeinsam mit Graffiti-Künstler*innen neugestaltet werden. Die Flächen rund um die Unterführung könnten weiterhin von Graffiti-Künstlern frei genutzt werden. Eine entsprechende Beschilderung könnte eingesetzt werden. Es sollte geprüft werden, ob das Sauberhalten der Unterführung und den umliegenden Bereich durch den Bahnhofskümmerer übernommen werden kann.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Singen, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

langfristig

Handlungsfelder

Aufenthaltsqualität

Weitere Einsatzorte

-

BARRIEREFREIE GESTALTUNG VON RAMPEN

Problem/ Mangel:

Die Rampen am Bahnhof und an der Adolph-Borsang-Straße werden als zu steil empfunden und sind z. T. nicht barrierefrei ausgebaut. An der Adolph-Borsang-Straße kommt es zu Konflikten mit schnell fahrendem Radverkehr (Beschilderung: Gehweg mit Radverkehrsfreigabe).



Handlungs- vorschlag:

Die Rampen als Zuwegung zum Bahnhof sollten auf ihre Steigung geprüft werden. Darüber hinaus sollte die Rampe an der Adolph-Brosang-Straße barrierefrei ausgebaut werden (s. Umsetzungshinweise). Die Oberflächenschäden sollten ausgebessert werden und der Übergang zur Unterführung barrierefrei gestaltet werden. Um Konflikte mit dem Radverkehr zu vermeiden, können Piktogramme eingesetzt werden, die auf eine gemeinsame Rücksichtnahme hinweisen.

Umsetzungs- hinweise:

Der Steigungswinkel bei Rampen sollte den Wert von 6 % nicht über längere Streckenabschnitte übersteigen. Bei Steigungsstrecken, die weiter als 6 Meter zu befahren sind, sollte ein Zwischenpodest eingerichtet werden. Steigungsstrecken sind im besten Fall mit Handläufen zu begleiten. Als Mindestbreite sollte für Rampen eine begehbbare Breite von 1,20 m errichtet werden. Rampen wie Treppen sind mit rutschhemmenden Oberflächen zu errichten (vgl. FGSV 2006: 93).

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Schweinfurt, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

langfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

-

BARRIEREARME GESTALTUNG VON TREPPEN

Problem/ Mangel:

Die derzeitige Treppenanlage an der Adolph-Brosang-Straße ist in die Jahre gekommen und entspricht nicht den Anforderungen der DIN 18040-1. Darüber hinaus ist sie in einem ungepflegten Zustand.



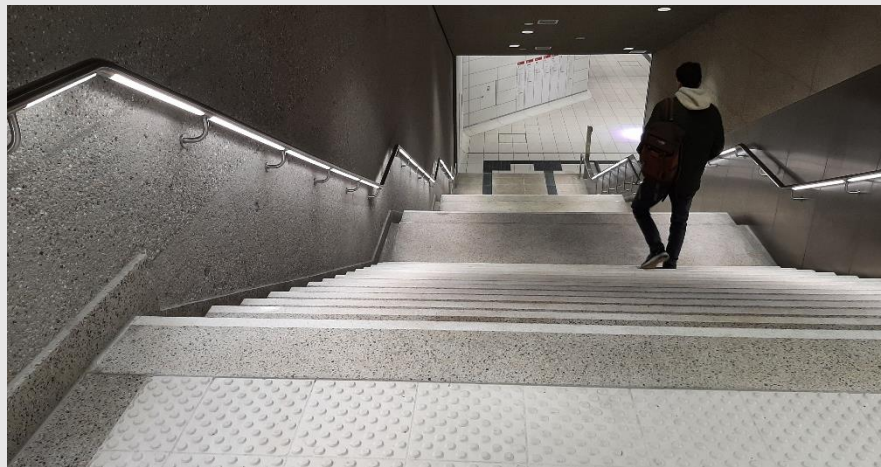
Handlungs- vorschlag:

Als kurzfristige Maßnahme wird empfohlen, die Stufenkanten mit Stufenmarkierungen zu versehen, um die Treppenstufen im Dunkeln und für sehingeschränkte Personen besser sichtbar zu machen. Zudem sollte perspektivisch an der obersten Stufe ein Aufmerksamkeitsfeld mit Bodenindikatoren vorgesehen werden, um eine Sturzgefahr zu verringern. Die Handläufe sollten ersetzt werden (DIN 18040-1).

Umsetzungs- hinweise:

Die Handläufe sollten griffsicher und gut umgreifbar sein sowie rund oder oval mit einem Durchmesser von 30 bis 45 mm ausgeführt werden (DIN 18040-1).

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Karlsruhe, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis mittelfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

-

VERKEHRSFREUNDLICHE AMPELSCHALTUNG

Problem/ Mangel:

An der Lichtsignalanlage (LSA, umgangssprachlich Ampel) an der Straße Im Stadtfelde ist die Wartezeit für den Fußverkehr lang und demnach nicht fußverkehrsfreundlich. Die Wartezeit (Rotphase), die Freigabezeit (Grünphase) und die Räumzeit³ haben großen Einfluss auf das Sicherheits- und Komfortempfinden von Zufußgehenden.



Handlungsvorschlag:

Eine Verbesserung der Schaltung der LSA zu Gunsten des Fußverkehrs sollte geprüft werden. Das Signalprogramm der LSA sollte eine Wartezeit von 40 Sekunden nicht überschreiten, da sich der Anteil an Rotlichtverstößen im Fußverkehr sonst deutlich erhöht (vgl. FGSV 2002: 23)

Umsetzungshinweise:

Die Summe aus Freigabe und Räumzeit sollte so gewählt sein, dass ein entspanntes Queren auch für weniger schnelle Zufußgehende ermöglicht wird. Die Geschwindigkeiten von Zufußgehenden variiert; Regelwerke gehen von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,2 m/s aus (FGSV 2015: 25). Senior*innen oder Menschen mit Behinderungen sind in vielen Fällen jedoch langsamer. Um eine fairere Räumzeit zu gewährleisten, soll eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 1 m/s angenommen werden (FGSV 2015: 26).

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Querungen

Weitere Einsatzorte

Priorisiert auf wichtigen Fußverkehrsverbindungen

³ Zeitraum in dem sowohl die Lichtsignalanlage für Zufußgehende als auch die des Kfz-Verkehrs rot zeigt – die Zeit also, die Zufußgehenden bleibt, um die Fahrbahn „zu räumen“.

NEUORDNUNG BAHNHOF SÜDSEITE

Problem/ Mangel:

Auf der Südseite des Bahnhofs gibt es eine gut genutzte P+R-Anlage. Für Zufußgehende ist die Situation sehr unübersichtlich. Eine eigene Fußverkehrsinfrastruktur gibt es nicht. Eine eindeutige und direkte Zuwegung von der Wegeverbindung Portlandstraße und der Bushaltestelle Bahnhof Südseite gibt es nicht. Bordsteinabsenkungen aus Richtung der Bushaltestelle sind an der falschen Stelle angeordnet.



Handlungs- vorschlag:

Zwischen den einzelnen Parkständen wird empfohlen eine Markierung bzw. niveaugleiche Pflasterung für den Fußverkehr herzustellen. Diese ist nach wie vor durch den Kfz-Verkehr bei den Ein- und Ausfahrten überfahrbar, verdeutlicht jedoch die Gehgassen für den Fußverkehr und steigert die Aufmerksamkeit. Darüber hinaus sollte eine Wegeverbindung zwischen der Wegeverbindung Portlandstraße und den Zugängen des Bahnhofs geschaffen werden. Hierzu sollten ähnlich wie am P+R am ZOB durchgängige Bereiche zwischen den Parkständen freigehalten und entsprechend gekennzeichnet werden.

Umsetzungs- hinweise:

-

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Hamburg, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

langfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr
Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

-

EXKURS: EMPFEHLUNGEN UMGESTALTUNG ZOB**Problem/
Mangel:**

Für die Verknüpfung des regionalen Bahnverkehrs mit dem Wunstorfer Busverkehr ist der Wunstorfer ZOB von zentraler Bedeutung. Jedoch ist der ZOB in die Jahre gekommen und bietet keinen attraktiven Umsteigepunkt mehr. Der ZOB ist z. B. nicht barrierefrei ausgebaut. Es gibt keine attraktiven Wartebereiche oder digitalen Abfahrtstafeln. Zudem ist die Verbindung zwischen dem ZOB und dem Bahnhof für umsteigende Fahrgäste nicht optimal. Es kommt regelmäßig zu Konflikten zwischen dem querenden Fußverkehr und dem die Bahnhofstraße passierenden Kfz-Verkehr. Insbesondere zu Stoßzeiten und bei ankommenden Zügen besteht diese Problematik. Von den Teilnehmenden der Begehung wurde der Straßenraum als undurchsichtig und hektisch beschrieben. Ein attraktiver Bahnhofsvorplatz mit ausreichender Beleuchtung und Sitzgelegenheiten fehlt derzeit. Uneinheitliche, nicht barrierefreie Pflasterungen sowie, lange, nicht intuitiv erfassbare Wege führen auch bei Tag zu Problemen. Die Herausforderungen sind der Stadt Wunstorf bekannt. Die Zuständigkeit der z. T. schon angelauten Planungen liegt jedoch bei der Region Hannover.



Oben: ZOB, unten: ZOB; Quelle: Planersocietät

Empfehlung: Bei der Neugestaltung des ZOB durch die Region Hannover sind zahlreiche Verbesserungen vorgesehen. Der Fußverkehr sollte im besonderen Maße Berücksichtigung finden und Verbesserungen angestrebt werden. Für den Fußverkehr werden folgende Empfehlungen vorgeschlagen:

Zwischen dem ZOB und dem Bahnhof sollten intuitive und direkte Wegeverbindungen hergestellt werden. Diese sollten so ausgestaltet sein, dass Konflikte zwischen Fußverkehr und Bussen sowie anderem Kfz-Verkehr auch zu Stoßzeiten vermieden werden. Dabei sollte die Querungssituation zwischen dem ZOB und dem Bahnhof im besonderem Maße Berücksichtigung finden. Ebenso sollte der Bahnhofsvorplatz als Eingangsbereich ansprechend gestaltet werden. Dazu zählen u. a. Sitzmöglichkeiten und Grünstrukturen. Zudem sollte die Gestaltung von Querungen und den Haltestellenbereichen den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Ausreichend überdachte Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeiten sollten geschaffen werden sowie eine ausreichende Beleuchtung im gesamten Umfeld. Seitens der Stadt Wunstorf könnte eine flächige farbliche Markierung an der Querungssituation angebracht werden, um die Querungssituation zu verdeutlichen. Bauliche Maßnahmen werden aufgrund der Neuplanung als nicht sinnvoll eingestuft.



Oben: Neuenburg, unten: Bahnhof Siegburg; Quelle: Planersocietät

Fazit der Fußverkehrs-Checks in Wunstorf

Die Fußverkehrs-Checks in Wunstorf haben verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnten zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzenden-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge für die Verbesserung des Fußverkehrs in Wunstorf formuliert werden (s. Tabelle 1). Die Maßnahmenvorschläge bilden dabei einen bunten Blumenstrauß aus unterschiedlichen Handlungsfeldern, Umsetzungshorizonten und Priorisierungen. Dabei lagen Schwerpunkte v. a. darin, die Querungssituationen im Quartier Barne zu verbessern und für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer zu gestalten. Aber auch die Themen Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität haben eine wesentliche Rolle gespielt, auch am Bahnhof Wunstorf. So spielte z. B. die barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofes und auch die barrierefreie Verknüpfung mit den umliegenden Bereichen, wie dem ZOB eine große Rolle. Als kurzfristig umzusetzende Pilotprojekte werden die Markierung der Stufenkante am Barneplatz und die Verlagerung der Behindertenparkplätze empfohlen. Eine Finanzierung der Maßnahmen kann, in Abhängigkeit der Maßnahme, durch Fördergelder unterstützt werden. Möglichkeiten der Förderung und Förderprogramme werden im Kapitel *Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung* im Endbericht aufgezeigt.

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Handlungsfelder	Priorisierung	Umsetzungshorizont
Grünschnitt	Längsverkehr	● ● ○	kurzfristig
Markierung Stufenkante	Längsverkehr Verkehrssicherheit	● ● ●	kurzfristig
Umgestaltung Y-Kreuzung	Längsverkehr Querungen	● ● ●	langfristig
Gehwegnase einrichten	Querungen Verkehrssicherheit	● ● ○	kurz- bis mittelfristig
Vorgezogener Seitenraum	Querungen Verkehrssicherheit	● ○ ○	kurzfristig
Erhöhung der Aufmerksamkeit	Verkehrssicherheit	● ● ○	kurzfristig
Verkehrsberuhigter Bereich	Verkehrssicherheit	● ○ ○	langfristig
Installation Sonnensegel	Aufenthaltsqualität	● ● ●	mittelfristig
Sitzgelegenheiten schaffen	Aufenthaltsqualität	● ● ○	kurzfristig
Wegweisung einrichten	Längsverkehr	● ● ●	mittelfristig
Durchgängige Fußwegeverbindungen herstellen	Längsverkehr Barrierefreiheit	● ● ○	mittelfristig

Beleuchtung verbessern

Längsverkehr



mittelfristig

Aufenthaltsqualität

Barrierefreiheit

**Verlagerung von
Behindertenparkplätzen**

Barrierefreiheit



kurzfristig

Unterführung gestalten

Aufenthaltsqualität



langfristig

**Barrierefreie Gestaltung von
Rampen**

Barrierefreiheit



langfristig

**Barrierearme Gestaltung von
Treppen**

Barrierefreiheit



kurz- bis mittelfristig

**Verkehrsfreundliche
Ampelschaltung**

Querungen



kurzfristig

Neuordnung Bahnhof Südseite

Längsverkehr



langfristig

Barrierefreiheit

STADT LEHRTE

44.369 Einwohnende

(Stand 2021)

Merkmale

16 km westlich von Hannover

9 Ortschaften

Kernstadt Lehrte als Siedlungsschwerpunkt

S-Bahn- und Regionalhalt

Weitere Handlungsfelder VEP

Bahnhofsumfeld, Tempo-30

Kommunaler Ansprechpartner

Niklas Nave (Fachdienstleitung
Straßen und Verkehr)



VERANSTALTUNGEN IN DER STADT LEHRTE

AUFTAKT-WORKSHOP

30. August 2023, Stadtwerke Lehrte

BEGEHUNG

11. September 2023, Rathaus Lehrte

ABSCHLUSS-WORKSHOP

07. November 2023, Stadtwerke Lehrte

TEILNEHMENDE

Kommunale Verwaltung, Politik, Eltern und Bürger*innen

SCHWERPUNKTE

Längsverkehr: Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

Barrierefreiheit: Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

Verkehrssicherheit: Zufußgehende sind die am stärksten gefährdete Gruppe im Verkehrsgeschehen. Sichere Straßenräume spielen daher eine tragende

Rolle, insbesondere für vulnerable Gruppen wie Kinder und ältere Menschen.

Schulwegeplanung: Wenn Schüler*innen zu Fuß zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder Situationen im Verkehr anders einschätzen als Erwachsene.

STARKEN & SCHWACHEN DES FUßVERKEHRS VOR ORT

Bewertung	Beschreibung	Beispielbild
+	Mit der Neuentwicklung der ehemaligen Bahnanlagen „Alter Bahndamm“ ist ein wichtiger Grünzug mit einer eigenständigen Fuß- und Radwegeverbindung Richtung Bahnhof und Zentrum entstanden.	
+	Im Zuge der Umgestaltung des Rathausplatzes wurde die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert und es sind vielfältige Sitzgelegenheiten entstanden.	
+	Die Bushaltestelle Iltener Straße ist barrierefrei ausgestattet. Es gibt ein Blindenleitsystem, ein Wartehäuschen und eine Sitzmöglichkeit.	
+	Die Iltener Straße wird neugestaltet. Die Planungen sehen u. a. eine neue Mittelinsel auf Höhe des Eiscafés vor. Diese wird das Queren der Iltener Straße vereinfachen und sicherer machen.	



Lehrte ist Mitgliedskommune bei der Initiative Lebenswerte Städte. Die Initiative setzt sich dafür ein, dass Städte und Gemeinde mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Geschwindigkeiten bekommen.



Querungen und Gehwege sind größtenteils nicht barrierefrei. Es gibt keine differenzierten Bordhöhen oder ein taktiles Leitsystem. Ampeln haben keine akustischen Signalgeber und z. T. keine Ampeltaster.



Viele Bushaltestellen sind ebenfalls nicht barrierefrei. Sie weisen kein taktiles Leitsystem auf und haben keinen Witterungsschutz oder eine Sitzgelegenheit.



Aufgrund unklarer Beschilderungen und Pflasterungen, kommt es in den Seitenräumen zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr.



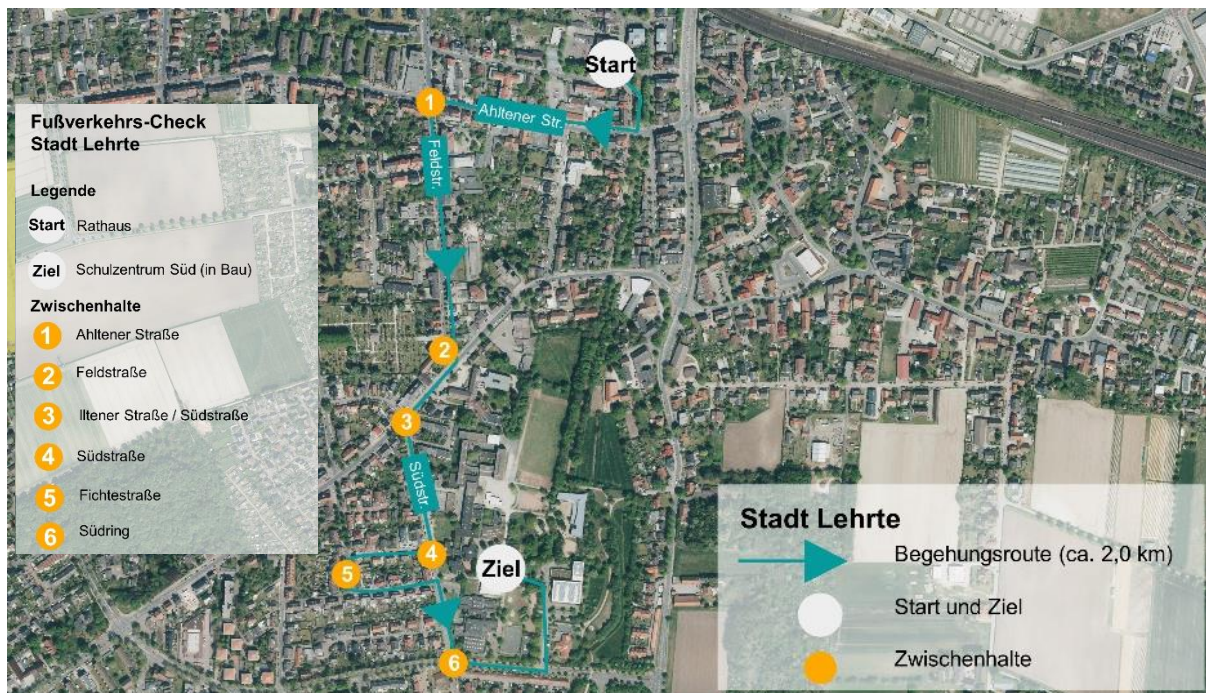
Vorhandene Gehwege sind stellenweise durch Bewuchs oder Mobiliar (z. B. Aufsteller von Geschäften) in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt. Die Breite der Wege ist dadurch vermindert.



Im Bereich der Schulen gibt es viele Hol- und Bringverkehre durch Eltern, sogenannte „Elterntaxis“. Dadurch entsteht ein hohes Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn und -ende, welches die Verkehrssicherheit mindert.



Abbildung 7: Begehungsroute Fußverkehrs-Check Lehrte



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Abbildung 8: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

QUERUNGEN BARRIEREFREI GESTALTEN**Problem/
Mangel:**

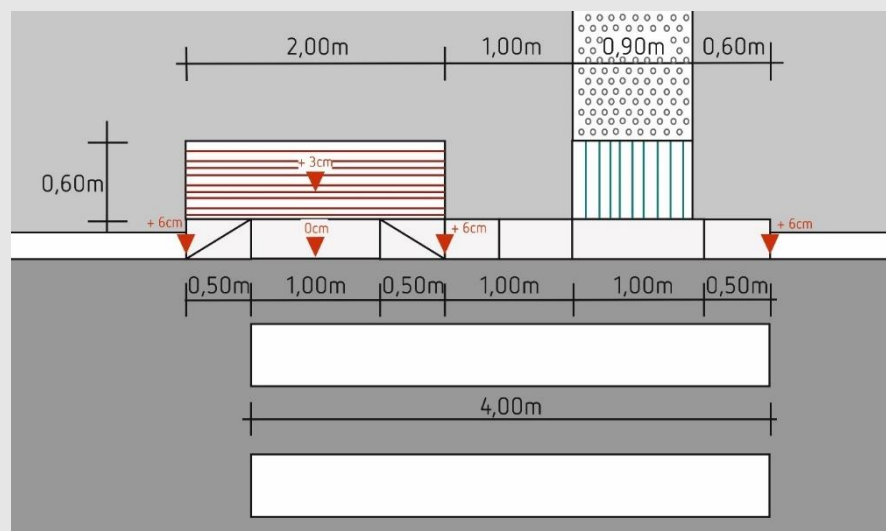
Querungen an der Ahlterer Straße, der Ittener Straße und der Südstraße/ Südring sind nicht barrierefrei gestaltet. Es gibt keine differenzierten Bordhöhen oder ein taktiler Leitsystem. An der Ahlterer Straße sind zudem keine Ampeltaster vorhanden. Je nach Ausstattung können diese sehingeschränkten Personen akustische Signale geben oder zeigen über eine Prägung die Art der Querung bzw. deren Querschnitt an.

**Handlungs-
vorschlag:**

Querungsanlagen müssen nach den aktuellen Richtlinien barrierefrei ausgestaltet werden. Im Rahmen von zukünftigen Neubau- und Umbaumaßnahmen sollten Querungen flächendeckend barrierefrei ausgebaut werden. Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten. An Fußgängerüberwegen und Ampeln ist aufgrund der Furtbreite eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) sinnvoll.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen. Beim Einsatz von Kompromisslösungen ist dabei auf eine korrekte Bauausführung und geringe Einbautoleranz zu achten. Insbesondere an gesicherten Querungen sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von Ampeln durch Zusatzeinrichtungen – wie akustische Signalgeber – ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff).

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


Oben: Skizze Bodenindikatoren, unten: Dortmund; Quelle: Planersocietät

Priorisierung

Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

**Weitere
Einsatzorte**

Gesamtes Stadtgebiet

BUSHALTESTELLE BARRIEREFREI GESTALTEN

Problem/ Mangel:

Derzeit sind nur 36 % der Bushaltestellen in Lehrte barrierefrei. In der gesamten Region sind es 43 % (vgl. NVP Hannover). Die Bushaltestellen an der Feldstraße und Südstraße sind ebenfalls nicht barrierefrei. Das bedeutet, dass sie kein taktils Leitsystem aufweisen und Wartehäuschen sowie Sitzgelegenheiten z. T. fehlen. Damit ist eine Aufenthaltsqualität bei dem Warten auf den Bus nicht gegeben.



Handlungs- vorschlag:

Die Stadt Lehrte setzt sich dafür ein, dass jährlich 1 bis 2 Bushaltestellen barrierefrei umgestaltet werden. Neben den Standards der Barrierefreiheit werden zusätzliche Ausstattungsmerkmale wie Sitzgelegenheiten und Wartehäuschen eingerichtet.

Umsetzungs- hinweise:

Die Standards der Barrierefreiheit an Bushaltestellen in der Region Hannover sind im Nahverkehrsplan Hannover enthalten. Das Land Niedersachsen fördert den barrierefreien Um- und Ausbau von Bushaltestellen im Linienverkehr mit einer Förderquote von 75 %.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Karlsruhe, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

Gesamtes Stadtgebiet

TEMPO 30 ANORDNEN (PERSPEKTIVISCH)**Problem/
Mangel:**

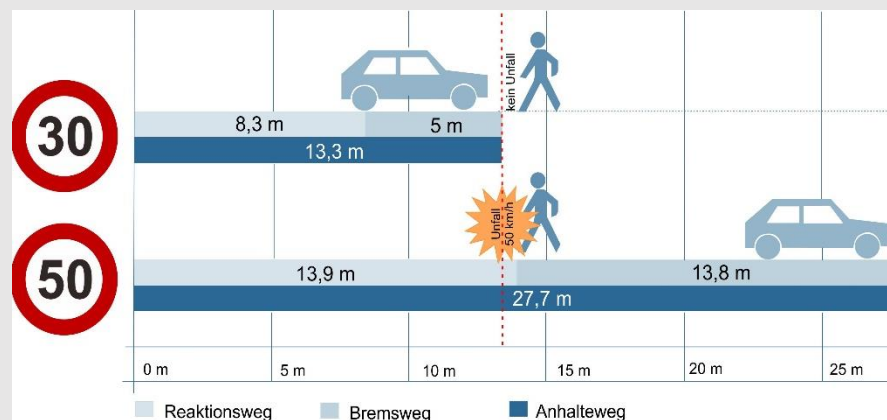
Die Straße Südring ist derzeit mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h ausgewiesen. Es besteht der Wunsch für die Straße Tempo 30 km/h anzuordnen. Dazu gibt es bereits einen Ratsbeschluss. Die derzeit gültige Rechtslage macht eine Anordnung derzeit noch nicht möglich. Die Novellierung der Straßenverkehrsordnung ist derzeit noch in Arbeit.

**Handlungs-
vorschlag:**

Die Stadt Lehrte ist bereits Mitglied der Initiative Lebenswerte Städte und setzt sich auch in Zukunft für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung ein. Sollte die Gesetzeslage eine Anordnung am Südring möglich machen, wird diese von der Stadt umgesetzt.

**Umsetzungs-
hinweise:**

-

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Verkehrssicherheit von Tempo-30, Quelle: Planersocietät

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

langfristig

Handlungsfelder

Verkehrssicherheit

**Weitere
Einsatzorte**

Gesamtes Stadtgebiet

VERKEHRSBERUHIGUNG

Problem/ Mangel:

In vielen Wohngebieten in Lehrte, wie u. a. in der Fichtestraße sind die Straßenräume sehr eng. Es sind nur sehr enge Gehwege vorhanden, die zusätzlich durch den ruhenden Kfz-Verkehr eingeschränkt werden. Der Fußverkehr hat nur wenig Platz und die Situation ist unübersichtlich.



Handlungs- vorschlag:

Die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs (umgangssprachlich als Spielstraße bekannt) sollte geprüft werden. In einem verkehrsberuhigten Bereich haben Verkehrsteilnehmende ein Geh- und Aufenthaltsrecht. Separate Gehwege entfallen, sodass mehr Platz entsteht. Für Autos gilt Schrittgeschwindigkeit. Parkstände müssen markiert werden.

Umsetzungs- hinweise:

Vor Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs muss zunächst eine Umgestaltung des Straßenraumes erfolgen. Maßnahmen, die für eine Verkehrsberuhigung eingesetzt werden können, sind z. B. Aufpflasterungen und Blumenkübel.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Wunstorf, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

langfristig

Handlungsfelder

Verkehrssicherheit

Weitere Einsatzorte

-

ELTERNHALTESTELLE EINRICHTEN

Problem/ Mangel:

Vor dem Schulzentrum-Süd und der Grundschule St. Bernward gibt es ein hohes Verkehrsaufkommen, welches durch sogenannte „Eltern-taxis“ entsteht. Eltern, die ihre Kinder bis vor die Schule fahren. Dadurch entstehen viele unübersichtliche und gefährliche Situationen insbesondere für die Schüler*innen.



Handlungs- vorschlag:

Für das Schulzentrum Süd ist bereits die Einrichtung von Elternhaltestellen vorgesehen. Eine Elternhaltestelle ist eine Haltezone für Eltern für Halte- und Aussteigevorgänge mit einer Mindestentfernung von 250 m zu der Schule. Bei der Umsetzung ist eine klare Kennzeichnung erforderlich, um die Elternhaltestelle sichtbar zu machen. Dies kann z. B. durch Bodenmarkierungen und einer Beschilderung erfolgen. Auch für die Grundschule St. Bernward wird die Einrichtung einer Elternhaltestelle geprüft. Dafür werden geeignete, bestehende Parkstände in der Ahltener Straße und Rosenstraße identifiziert und geprüft.


Umsetzungs- hinweise:

Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist ebenfalls möglich. Die Thematik kann im Rahmen einer Weiterentwicklung/ Neuauflage der Schulwegeplanung (s. Steckbrief Schulwegplan erstellen) mitberücksichtigt werden und mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Eltern-taxi an Grundschulen“ des ADAC geprüft werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Bergisch Gladbach, Quelle: Planersocietät

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
	kurz- bis mittelfristig	Verkehrssicherheit
Weitere Einsatzorte	Schulumfelder im gesamten Stadtgebiet	

SCHULWEGPLAN ERSTELLEN

Problem/ Mangel:

Vor dem Schulzentrum-Süd und der Grundschule St. Bernward gibt es ein hohes Verkehrsaufkommen, welches durch sogenannte „Eltern-taxis“ entsteht. Eltern, die ihre Kinder bis vor die Schule fahren. Dadurch entstehen viele unübersichtliche und gefährliche Situationen insbesondere für die Schüler*innen. Sichere Wegeverbindungen und Querungsstellen zu den Schulen sind häufig nicht bekannt.



Handlungs- vorschlag:

Auf Grundlage bereits bestehender Schulwegepläne werden diese aktualisiert bzw. neue Schulwegepläne für das Schulzentrum Süd und die Grundschule St. Bernward erstellt. Ein Schulwegeplan gibt Auskunft über Routenempfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege. Er enthält in der Regel ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegesicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zu Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen


Umsetzungs- hinweise:

Gefahrenstellen und Querungsstellen auf den Schulwegen können zusätzlich durch Fußstapfen markiert werden. Dies erfolgt bereits an vielen Stellen in Lehrte.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Schulwegplan St. Leon-Rot, Quelle: Gemeinde St. Leon-Rot

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
	kurzfristig	Schulwege
Weitere Einsatzorte	Schulen im gesamten Stadtgebiet	

EINRICHTUNG FAHRRADSTRAßE PRÜFEN**Problem/
Mangel:**

Auf der Feldstraße gilt eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Das heißt, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren muss. Aufgrund einer alten Pflasterung wird im Seitenraum ein Radweg suggeriert. In Verbindung mit einem hohen Unsicherheitsempfinden auf der Fahrbahn fahren viele Radfahrende auf dem Gehweg, auf dem es regelmäßig zu Konflikten kommt. Der Gehweg wird zusätzlich durch parkende Autos verengt.

**Handlungs-
vorschlag:**

Es wird empfohlen die Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen. Eine Fahrradstraße würde zu einer Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn führen, sodass in den Seitenräumen mehr Platz für den Fußverkehr wäre. Zudem würde die Verkehrssicherheit im Bereich der St. Bernward Grundschule verbessert werden. Eine Fahrradstraße bedeutet, dass Tempo-30 angeordnet wird, der Radverkehr nebeneinander fahren darf und eine klare Kennzeichnung von Parkständen erfolgen muss.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Nach einem Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover (Urteil vom 13.08.2021 - 7 A 5667/19, Rn. 66) soll eine Fahrradstraße eine Mindestbreite von 4,75 m aufweisen. Das bedeutet eine 4,0 m breite Fahrgasse zzgl. $\geq 0,75$ m Abstand zu etwaigen seitlichen Parkständen. Die Breitenanforderung wird in der Feldstraße erfüllt. Neben der Breitenanforderung sollte eine übersichtliche und eindeutige Gestaltung der Fahrradstraße erfolgen. Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße werden viele Ziele, die im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) festgesetzt wurden positiv berührt.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


Oben: Hamburg, unten: Münster; Quelle: Planersocietät

Priorisierung

Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Verkehrssicherheit

**Weitere
Einsatzorte**

Schulumfelder im gesamten Stadtgebiet

GRUNDSCHNITT

**Problem/
Mangel:**

Die Gehwege in der Südstraße und der Feldstraße sind stellenweise durch auf die Gehwege wachsende Hecken und Sträucher sowie Bewuchs zwischen den Gehwegplatten nur eingeschränkt nutzbar. Menschen mit eingeschränkter Sehkraft können nicht immer einwandfrei erkennen, ob Äste und Zweige auf den Gehweg ragen. So erhöht sich die Gefahr von Verletzungen; ggf. auch in sensiblen Bereichen wie dem Gesicht.

**Handlungs-
vorschlag:**

Der gehwegbegleitende Bewuchs ist kontinuierlich zu kontrollieren und bei Bedarf rückzuschneiden. Priorisiert werden sollten Gehwege, die zurzeit hohe Bordsteine aufweisen oder auf der Fahrbahn ein hohes Kfz-Aufkommen führen. Nach Erstellung eines Fußwegenetzes sollte das Hauptfußwegenetz und Vorrangnetz prioritär freigehalten werden.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Befinden sich die betroffenen Grünstrukturen auf Privatgrundstücken, sollte mit den Eigentümer*innen Kontakt aufgenommen werden. Das stadteigene Beschwerdemanagement Bürgertipps (www.buergertipps-lehrte.de) kann für Hinweise genutzt werden und sollte diesbezüglich stärker beworben werden.

**Best-Prac-
tice-Beispiel
/
Visualisie-
rung**

Erstellen Sie Ihre Anregung

Melden Sie uns Schäden und/oder Mängel an öffentlichen Einrichtungen, an Straßen und Wegen oder der Straßenbeleuchtung bequem mit Hilfe unseres Online-Formulars.
Helfen Sie mit, Ihre Gemeinde intakt zu halten. Wir danken für Ihre Mithilfe!

Straßen und Wege

☐ Fahrbahnabsenkung
☐ Fahrbahndecke schadhaft
☐ Gehweg schadhaft
☐ Parkverstöße
☐ Pflanzenbewuchs im öffentlichen Straßenraum
☐ Pflastersteine gelockert
☐ Kanaldeckel hat sich gelöst
☐ Kanaldeckel oder Einlaufschächte voll

Bürgertipps Lehrte, Quelle: Stadt Lehrte

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurzfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr

**Weitere
Einsatzorte**

-

FUSSWEGENETZ DEFINIEREN

Problem/ Mangel:

Bisher gibt es kein Fußwegenetz in Lehrte, welches wichtige Fußwegeachsen definiert. Aus diesem Grund ist es schwierig Maßnahmen gezielt und nach einer klaren Priorisierung umzusetzen.



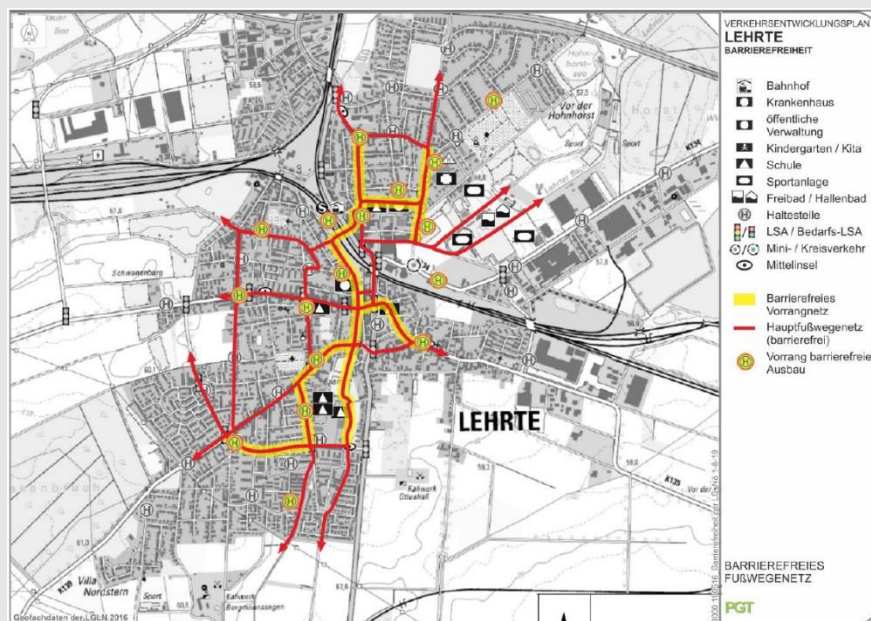
Handlungs- vorschlag:

Es wird dem Vorschlag aus dem Lehrter VEP gefolgt ein Fußwegenetz zu definieren. Dabei sollte auf den Vorschlag aus dem VEP aufgebaut werden und ein Hauptfußwegenetz und Vorrangnetz (barrierefreier Ausbau wird prioritär umgesetzt) entwickelt werden.

Umsetzungs- hinweise:

Ein Fußwegenetz trifft Aussagen über wichtige Fußwegeachsen. Auf diesen sollten Ampelschaltungen und ihre Grünphasen für den Fußverkehr überprüft werden und bei Bedarf fußgängerfreundlich angepasst werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Barrierefreies Fußwegenetz, Quelle: PGT

Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittelfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr

Weitere Einsatzorte

-

Fazit des Fußverkehrs-Checks in Lehrte

Der Fußverkehrs-Check in Lehrte hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzenden-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge für die Verbesserung des Fußverkehrs in Lehrte formuliert werden (s. Tabelle 1). Die Maßnahmenvorschläge bilden dabei einen bunten Blumenstrauß aus unterschiedlichen Handlungsfeldern, Umsetzungshorizonten und Priorisierungen. Dabei lagen die Schwerpunkte v. a. darin, Barrierefreiheit flächendeckend herzustellen, insbesondere an Querungsstellen. Durch die Neuplanungen des Schulzentrums Süd stand zudem das Thema Schulwege und wie diese sicher und nachhaltig gestaltet werden können im Fokus. Aus diesem Grund wird die Prüfung der Einrichtung einer Elternhaltstelle an der St. Bernward Grundschule als erste Pilot-Maßnahme empfohlen. Eine Finanzierung der Maßnahmen kann, in Abhängigkeit der Maßnahme, durch Fördergelder unterstützt werden. Möglichkeiten der Förderung und Förderprogramme werden im Kapitel *Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung* im Endbericht aufgezeigt.

Tabelle 2: Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Handlungsfelder	Priorisierung	Umsetzungshorizont
Querungen barrierefrei gestalten	Barrierefreiheit	● ● ●	mittel- bis langfristig
Bushaltestelle barrierefrei gestalten	Barrierefreiheit	● ● ○	mittel- bis langfristig
Tempo 30 anordnen (perspektivisch)	Verkehrssicherheit	● ● ●	langfristig
Verkehrsberuhigung	Verkehrssicherheit	● ○ ○	langfristig
Elternhaltestellen einrichten	Schulwege	● ● ●	kurz- bis mittelfristig
Schulwegplan erstellen	Schulwege	● ● ○	kurzfristig
Einrichtung Fahrradstraße prüfen	Längsverkehr	● ● ●	kurzfristig
Grünschnitt	Längsverkehr	● ○ ○	kurzfristig
Fußwegnetz definieren	Längsverkehr	● ● ○	mittelfristig

STADT SEHNDE

25.104 Einwohnende

(Stand 30. Juni 2023)

Merkmale

ca. 21 km südöstlich von Hannover

15 Ortschaften

Kernstadt Sehnde als Siedlungsschwerpunkt

S-Bahn-Anschluss

Weitere Handlungsfelder VEP

Bahnhofsumfeld, Parkletförderung; Tempo-30

Kommunale Ansprechpartnerin

Birgit Gerasch (Fachdienst Stadtentwicklung und Straßen, Grünflächen und Klimaschutz)



VERANSTALTUNGEN IN DER STADT SEHNDE

AUFTAKT-WORKSHOP

08. September 2023, Ratssaal Stadt Sehnde

BEGEHUNG

22. September 2023, Grundschule Breite Straße

ABSCHLUSS-WORKSHOP

01. Dezember 2023, Ratssaal Stadt Sehnde

TEILNEHMENDE

Kommunale Verwaltung, Bürgermeister, Politik, Polizei, Mobilnetzwerk Hannover, Planungsbüro Gertz Gutsche Rümenapp, Bürger*innen, Presse

SCHWERPUNKTE

Längsverkehr: Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

Querungen: Querungen von Fahrbahnen stellen für Zufußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

Barrierefreiheit: Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein.

Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

Schulwegeplanung: Wenn Schüler*innen zu Fuß zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder Situationen im Verkehr anders einschätzen als Erwachsene.

STARKEN & SCHWACHEN DES FUßVERKEHRS VOR ORT

Bewertung	Beschreibung	Beispielbild
+	In der Kernstadt Sehndes sind überwiegend barrierefreie Bushaltestellen mit taktilen Bodenindikatoren vorhanden.	
+	Das Innenstadtkonzept „Neue Mitte Sehnde“ dient als integriertes Gesamtkonzept für die zukünftige Gestaltung Sehndes. Es beinhaltet unter anderem Aussagen zur Verkehrssituation für Zufußgehende und formuliert Vorschläge zur Stärkung des Fußverkehrs im Innenstadtbereich.	
+	Die Planungen für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sehen eine attraktivere Wegeverbindung für Zufußgehende und Orte des Aufenthalts vor.	



Auf Schulwegen sind an einigen wichtigen Querungsstellen, die Haltepunkte für Schulkinder mit farbigen Fußspuren in Gelb markiert. Diese sollen ein sicheres Queren begünstigen.



Am Kurt-Lau-Weg befindet sich ein Seniorenwohnheim und eine Kita. Auf Grund dieser sensiblen Einrichtungen und zur Ermöglichung einer sicheren Überquerung der Lehrter Straße (B 443), wird zeitnah eine Lichtsignalanlage in Höhe des Kurt-Lau-Weges an der Lehrter Straße eingerichtet.



Viele Querungsstellen weisen stellenweise eine lange Querungsdistanz auf und sind gleichzeitig schlecht einsehbar (z. B. Straße des Großen Freien/ Breite Straße).



Die Treppenanlagen an der Peiner Straße sind nicht barrierefrei. Dadurch, dass die Stufenkanten farblich nicht hervorgehoben sind, sind diese insbesondere im Dunkeln schlecht erkennbar.



Viele Querungsstellen sind im Untersuchungsgebiet nicht vollständig barrierefrei. So verfügen beispielsweise die Lichtsignalanlagen an der Kreuzung Peiner Straße/ Breite Straße und an der Kreuzung Nordstraße/ Peiner Straße nicht über differenzierte Bordhöhen, einem taktilen Leitsystem und Ampeltaster (wenn vorhanden keine akustischen Signalgeber).





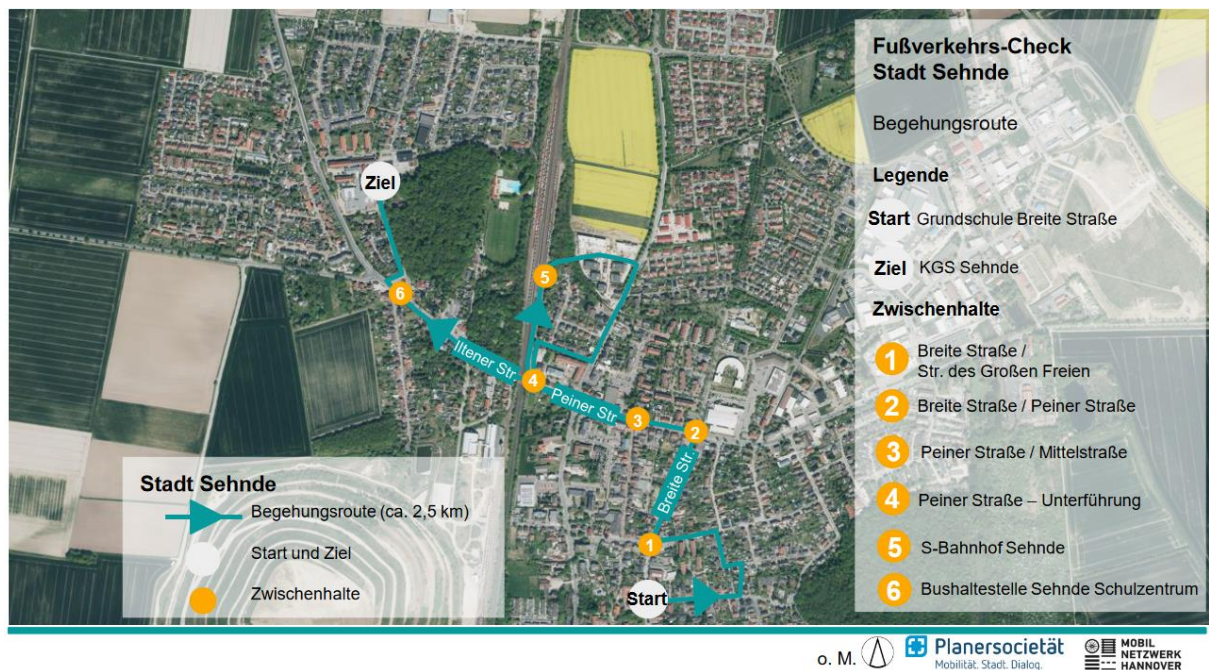
Besonders in den Wohngebieten ist eine starke Dominanz des ruhenden und fließenden Verkehrs wahrnehmbar. Mit negativen Folgen für den Fußverkehr. So reduziert das Parken am Straßenrand und das teilweise vorkommende Gehwegparken die Gehwegbreite. Außerdem werden Sichtbeziehungen für Zufußgehende, vor allem für Kinder, verschlechtert.



Im Umfeld der Grundschule Breite Straße und der Kooperativen Gesamtschule Sehnde (KGS Sehnde) ist zu Schulbeginn und -ende eine hohe Anzahl an Hol- und Bringvorgängen sogenannten „Elterntaxis“ zu beobachten. Durch die dadurch zeitweise verengten und versperrten Straßen kann es zu gefährlichen Situationen für zu Fuß gehende Schüler*innen kommen.

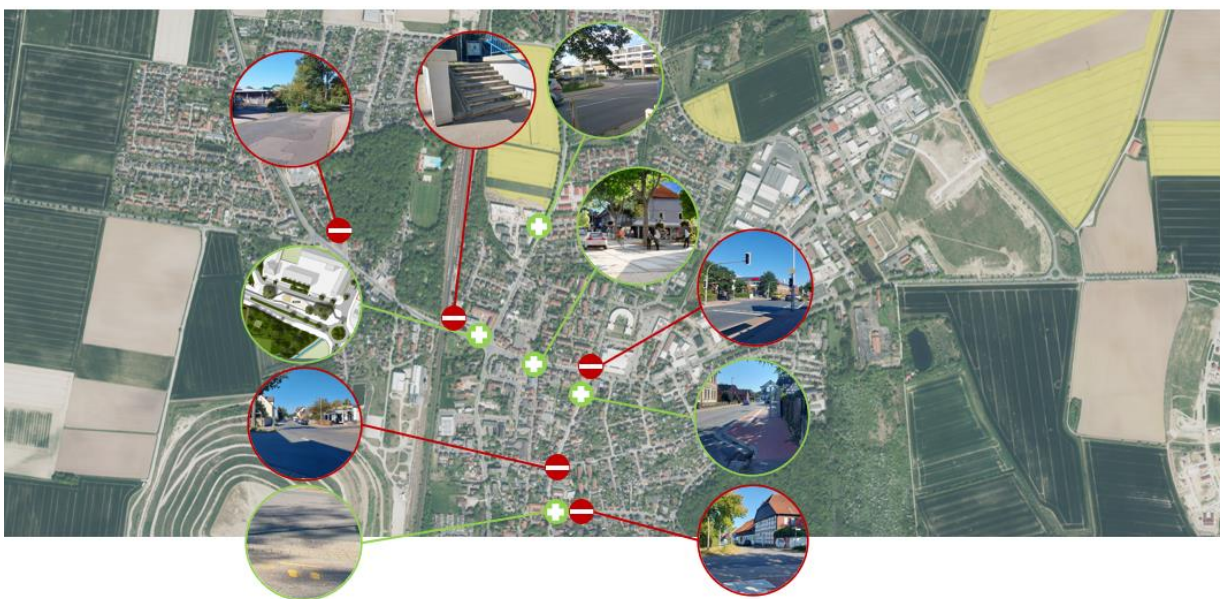


Abbildung 9: Begehungsrouten Fußverkehrs-Check Sehnde



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Abbildung 10: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

STRUKTURIERUNG RUHENDER VERKEHR

Problem/ Mangel:

Das Parken am Straßenrand und das teilweise vorhandene Gehweg-parken reduziert die Gehwegbreite beispielsweise in der Ladeholzstraße und Breiten Straße. Zu Fuß gehende Schüler*innen und mobilitätseingeschränkte Personen sind benachteiligt und können durch schlechte Sichtbeziehungen das Verkehrsgeschehen nicht erkennen.



Quelle: Google Maps

Handlungs- vorschlag:

Durch eine Strukturierung des ruhenden Verkehrs mittels Markierung und Festsetzung des Parkens auf einer Seite sowie der Durchführung von Kontrollen z. B. im sensiblen Umfeld von Schulen mit Ahndung von Verstößen kann die Situation für den Fußverkehr verbessert werden.


Umsetzungs- hinweise:

Für jede Straße (z. B. Ladeholzstraße, Breite Straße) ist eine Einzelfallprüfung erforderlich. Laut der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ist das Parken von Kraftfahrzeugen vor und hinter Kreuzungen, Einmündungen und Querungshilfen des Fußverkehrs bis zu je 5 m von den Schnittpunkten und bis zu 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten, wenn rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, verboten (vgl. § 12 StVO). Zur Sicherstellung der erforderlichen nutzbaren Gehwegbreite oder der Sichtbeziehungen an Querungen können Kommunen die Freihaltung des Gehwegs z. B. durch Satzungen regeln und durch ordnungsrechtliche Maßnahmen kontrollieren. Das Parken auf Gehwegen ist nur zulässig, wenn es mit VZ 315 „Parken auf Gehwegen“ ausdrücklich erlaubt ist. Dennoch wird es vielerorts auch ohne Erlaubnis geduldet.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



St- Leon-Rot; Quelle: Planersocietät

Priorisierung 	Umsetzungshorizont kurzfristig	Handlungsfelder Längsverkehr Schulwegeplanung
Weitere Einsatzorte	-	

GEHWEGBREITEN

Problem/ Mangel:

Die Gehwege in der Lageholzstraße werden als zu schmal empfunden. Es besteht derzeit nicht ausreichend Platz zum Nebeneinandergehen (Schulkinder). Die geringe Gehwegbreiten stellen auch einen Nachteil für Personen mit Kinderwägen und mobilitätseingeschränkte Personen dar.



Quelle: Google Maps (bearbeitet)

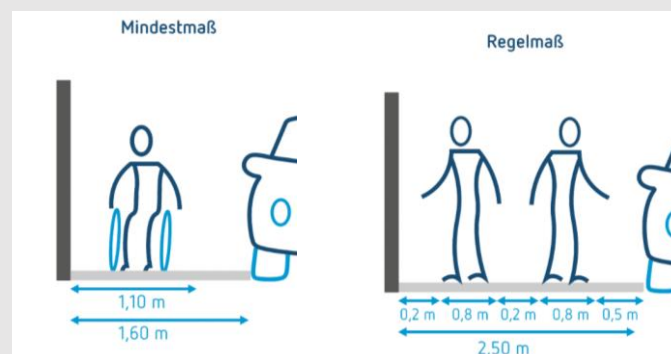
Handlungs- vorschlag:

Es gilt, die Gehwegbreiten zu überprüfen und möglichst ausreichende Gehwegbreiten herzustellen.

Umsetzungs- hinweise:

Nach den Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sollten Gehwege im Seitenraum ein Mindestmaß von 2,50 Meter aufweisen, um ausreichend Platz zu gewähren (vgl. FGSV 2002: 17). In der Lageholzstraße sollte dies, wenn möglich, auf einer Seite umgesetzt werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittelfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr
Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

Gesamtes Stadtgebiet

MARKIERUNG STUFENKANTEN

Problem/ Mangel:

Die Treppenanlagen an der Peiner Straße sind nicht barrierefrei. Dadurch, dass die Stufenkanten farblich nicht hervorgehoben sind, sind diese insbesondere im Dunkeln schlecht erkennbar.



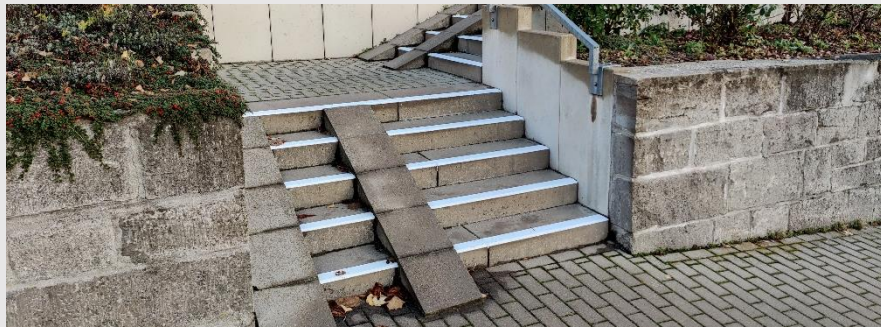
Handlungs- vorschlag:

Die Sichtbarkeit der Stufenkanten kann durch den Einsatz einer hellen, kontrastreichen Markierung verbessert werden. Hierfür kann jede Treppenstufe mit einer z. B. weißen ca. 4-5 cm breiten Farbkante optisch markiert werden.

Umsetzungs- hinweise:

Stufen und Treppen müssen zur barrierefreien Nutzung visuell markiert sein, um Fehlinformationen, die zu einem Stolpern, Abrutschen und Umknicken führen, zu vermeiden. Im öffentlichen Raum muss jede Stufe (auch Einzelstufe) daher mit einer Markierung versehen werden (vgl. DIN 18040-3:2014-12).

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



oben: Höpfingen, unten: Visualisierung Treppe an der Peiner Straße; Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr
Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

Sukzessiv im gesamten Stadtgebiet

QUERUNGEN PRUFEN UND EINRICHTEN**Problem/
Mangel:**

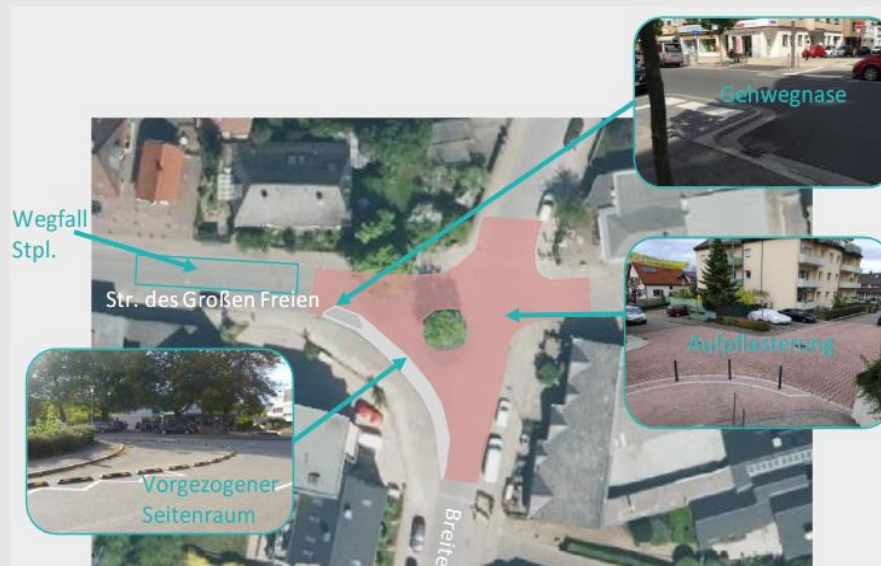
Die Quersungssituation an der Kreuzung Str. des Großen Freien/ Breite Str. ist unübersichtlich und gefährlich (insb. für (Schul-) Kinder). Zum sicheren Überqueren fehlen Quersungsmöglichkeiten für Zufußgehende. Zusätzlich ist ein relativ großer Kurvenradius vorhanden, der Auto Fahrende dazu verleiten kann, in hoher Geschwindigkeit abzubiegen.

**Handlungs-
vorschlag:**

Eine Aufpflasterung des gesamten Kreuzungsbereichs kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden steigern und zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs beitragen. Die Einrichtung von Quersungsmöglichkeiten wie Gehwegnase und vorgezogener Seitenraum sollte geprüft werden. Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h haben sich diese Maßnahmen als sinnvoll erwiesen. Ein vorgezogener Seitenraum und eine Gehwegnase erweitern den Gehweg auf die Fahrbahn. Bei deren Einsatz wird die Quersungsdistanz verkürzt, die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern) verbessert, der Abbiegeradius verringert und damit einhergehend reduzierte Kfz-Abbiegegeschwindigkeiten erzielt.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Gehwegnasen und vorgezogene Seitenräume können unterschiedlich ausgestaltet werden. Kurzfristig durch Markierung und/ oder langfristig durch bauliche Maßnahmen. Sie können zunächst auch provisorisch stattfinden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden. Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig. Eine Aufpflasterung (Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau) oder eine optische Hervorhebung des gesamten Kreuzungsbereichs (flächig) kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Ein rechtlicher Vorrang für Zufußgehende entsteht dadurch jedoch nicht.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


Oben: Frankfurt am Main, unten: Visualisierung (Skizze, Sehnde); Quelle: Planersocietät

Priorisierung

Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig

Handlungsfelder

Querungen
Längsverkehr

**Weitere
Einsatzorte**

-

AUPFFLASTERUNG ZUR VERKEHRSBERUHINGUNG**Problem/
Mangel:**

Viele Straßen in den Wohngebieten im Untersuchungsgebiet in Sehnde (u. a. Ladeholzstraße) sind auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Die Straßenraumgestaltung führt zu hohen Geschwindigkeiten. Insbesondere für zu Fuß gehende Schüler*innen können so auf dem Schulweg Gefahrensituationen entstehen.

**Handlungs-
vorschlag:**

Durch eine optische Hervorhebung des neuralgischen Querungsbereichs, durch Piktogramme, eine farbliche Markierung oder eine Aufpflasterung (Fortführung des Gehwegpflasters, Anhebung der Fahrbahn auf Gehweg-niveau), kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Ein rechtlicher Vorrang für Zufußgehende entsteht durch eine Aufpflasterung nicht. Dennoch kann durch eine entsprechende bauliche Ausführung, geringere Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs erzielt (Verkehrsberuhigung) und eine Verbesserung der Querungssituation für Zufußgehende erreicht werden. Mit einer Aufpflasterung kann eine barrierefreie, niveau-gleiche Querung ermöglicht werden. Eine zusätzliche Beschilderung kann die Situation verdeutlichen.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

		
oben: Bad Säckingen, unten: Visualisierung (Skizze, Sehnde); Quelle: Planersocietät		
Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
● ○ ○	kurz- bis mittelfristig	Querungen
Weitere Einsatzorte	-	

QUERUNGEN BEI NEU- UND UMBAUMAßNAHMEN BARRIEREFREI GESTALTEN

Problem/ Mangel:

Viele Querungsstellen sind im Untersuchungsgebiet nicht vollständig barrierefrei. So verfügen beispielsweise die Lichtsignalanlagen an der Kreuzung Peiner Straße/ Breite Straße und an der Kreuzung Nordstraße/ Peiner Straße nicht über differenzierte Bordhöhen, einem taktilen Leitsystem und Ampeltaster (wenn vorhanden keine akustischen Signalgeber).



Handlungsvorschlag:

Die Querungen sollten bei Neubau- und Umbaumaßnahmen barrierefrei gestaltet bzw. ausgebaut werden. Für gehbehinderte Menschen sind ebene Übergänge von Bedeutung. Für sehbehinderte Menschen gehören starke Kontrastierung sowie Tastkanten zu den wichtigen Infrastrukturelementen. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen.

Umsetzungshinweise:

An Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten mit Lichtsignalanlagen und an Mittelinseln erleichtern getrennte Überquerungsstellen mit differenzierten Bordhöhen und Bodenindikatoren das Überqueren und sollten zum Standard gehören sowie im Fall von Ampeln durch Zusatzeinrichtungen wie z. B. akustische Signalgeber ergänzt werden. (vgl. FGSV 2011: 48ff). Die getrennten Überquerungsstellen sind entsprechend der DIN 32984 (6 cm hohes Bord mit Richtungsfeld sowie einer Nullabsenkung mit Sperrfeld) auszuführen. Dabei ist zwischen gesicherten und ungesicherten Querungen zu unterscheiden. Bei gesicherten Anlagen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) soll das Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie am Gehweg ein durchgezogener Auffindestreifen in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) bis zum Richtungsfeld durchgezogen werden (vgl. DIN 32984). Bei ungesicherten Querungsanlagen soll nur ein Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie am Gehweg ein verkürzter Auffindestreifen in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) bis zum Abstand von 90 cm (60 cm) zum Richtungsfeld angelegt werden. Diese Lücke sollte mindestens 90 cm Breite nicht unterschreiten (vgl. DIN 32984).

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


Dortmund, Quelle: Planersocietät

Priorisierung

Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit
Querungen

**Weitere
Einsatzorte**

Sukzessiv im gesamten Stadtgebiet

(STADTWEITES) WEGELEITSYSTEM**Problem/
Mangel:**

Bei der Begehung des Fußverkehrs-Checks zeigte sich, dass lediglich ein Stadtplan am Bahnhof zur Orientierung vorhanden ist. Ein Wegeleitsystem mit Richtungspfeilen für Zufußgehende fehlt derzeit in Sehnde. Wichtige Wegebeziehungen z. B. vom Bahnhof in die Innenstadt sind vor allem für ortsfremde Personen dadurch nicht einfach zu erkennen.

**Handlungs-
vorschlag:**

Einrichtung eines Wegeleitsystems für Zufußgehende mit Richtungspfeilen und Gehdistanzen in Metern zur Ausweisung wichtiger Ziele (Mittelstraße, Bahnhof, Rathaus, Spielplätze etc.). Eine Wegweisung kann dazu beitragen, den Fußverkehr zu lenken, komfortable Wege aufzuzeigen sowie Umwege und Reisezeitverluste zu vermeiden.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Bei der Umsetzung ist das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr der FGSV aus dem Jahr 2007 zu beachten. Nach diesem ist beispielsweise auf ein einheitliches und leitverständliches Design zu achten (auch für Menschen mit Sehschwächen) (vgl. FGSV 2007: 8ff). Es empfiehlt sich zudem, Pfeilsymbole in der Wegweisung zu verwenden. Wegweiser sollen an wichtigen Stellen im Stadtgebiet aufgestellt werden, z. B. an Plätzen, wichtigen Einrichtungen oder Kreuzungspunkten im Fußwegenetz. Bestandteile eines Leitsystems zur Wegweisung können Objektstelen, Richtungsstelen, Informationssäulen, Bodenmarkierungen und digitale Stelen sein. Leit- und Informationssysteme können auch einen Beitrag zur Barrierefreiheit leisten, indem sie z. B. Angaben von Distanzen machen und mögliche Hindernisse und vorhandener Alternativrouten aufzeigen.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


oben: Bocholt, unten: Hennef; Quelle: Planersocietät

Priorisierung

Umsetzungshorizont

mittelfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

**Weitere
Einsatzorte**

Wichtige Zielorte in der Kernstadt.

(BARRIEREFREIE) SITZGELEGENHEITEN SCHAFFEN**Problem/
Mangel:**

Während der Begehung ist aufgefallen, dass kaum Sitzgelegenheiten auf dem Weg zu wichtigen Zielen (Innenstadt, Einkaufen, Bahnhof) in Sehnde vorhanden sind. Komfortable und regelmäßige Sitzgelegenheiten sind allerdings ein wichtiger Baustein der Fußverkehrsförderung, insbesondere auch für Ältere.

**Handlungs-
vorschlag:**


Sitzbänke sollten nach Möglichkeit in einem regelmäßigen Abstand von mindestens 300 Metern entlang von Hauptverkehrsrouten und an Plätzen aufgestellt werden (vgl. FGSV 2011: 60). Die Gestaltung kann dabei sehr vielfältig sein und sich an unterschiedlichen Ansprüchen orientieren. Für Senior*innen gilt es ein großes Angebot an ergonomischen Sitzgelegenheiten gemäß den Einsatzkriterien der H BVA zu realisieren. Die Lage von Sitzmöglichkeiten spielt ebenfalls eine Rolle bei der Häufigkeit der Nutzung. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Wind- und Blickrichtung.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Die Gestaltung von Sitzgelegenheiten kann sehr vielfältig sein. Während Kinder und junge Menschen meist sehr einfache Gegebenheiten wie Mauern und Treppen akzeptieren, benötigen ältere Menschen häufig mehr Komfort. Für diese Personengruppe sind Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagrechten Sitzfläche auszustatten. Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen Personen die Möglichkeit zum Verweilen.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Wunstorf, Quelle: Planersocietät

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
	kurzfristig	Barrierefreiheit
Weitere Einsatzorte	Im gesamten Stadtgebiet sollte eine Überprüfung stattfinden, an welchen Stellen Sitzgelegenheiten fehlen. Dazu können beispielsweise auch die Bürger*innen befragt werden.	

ELTERNHALTESTELLEN EINRICHTEN

Problem/ Mangel:

Im Umfeld der Grundschule Breite Straße und der Kooperativen Gesamtschule Sehnde (KGS Sehnde) ist zu Schulbeginn und -ende eine hohe Anzahl an Hol- und Bringvorgängen sogenannten „Elterntaxis“ zu beobachten. Durch die dadurch zeitweise verengten und versperrten Straßen kann es zu gefährlichen Situationen für zu Fuß gehende Schüler*innen kommen.



Handlungs- vorschlag:

Die Einrichtung von Elternhaltestellen bringen mehrere positive Effekte mit sich. Durch die Verlagerung auf mehrere Standorte, möglichst in einer Mindestentfernung von 250 m zur Schule wird der Hol- und Bringverkehr entzerrt und die Verkehrssituation vor dem Schulgebäude entspannt. Die körperliche Bewegung bei Zurücklegung des letzten Teils des Schulwegs zu Fuß fordert die Gesundheit, Koordination und Aufmerksamkeit.

Umsetzungs- hinweise:

Für die Ermittlung des Stellplatzangebots sind die Anzahl der Schüler*innen, der Anteil der Schüler*innen, die als Mitfahrer*innen zu Schule kommen und die Dauer des Halte- bzw. Aussteigevorgangs für die morgendlichen Bringvorgänge ausschlaggebend. Des Weiteren sollte berücksichtigt werden, dass durch ein zu großes Angebot das Signal an die Eltern gesendet wird, dass Hol- und Bringdienste „normal“ sind (ADAC 2022). Bei der Standortwahl sind Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsstärken zu berücksichtigen. Auch die Platzverhältnisse im Straßenraum, das Angebot an Fußgängeranlagen im Längs- und Querverkehr, die bestehenden Regelungen zum ruhenden Verkehr, die Verkehrsführung und die Fahrzeugfolge im Busverkehr sollten beachtet werden. Mit Hilfe der Checkliste zur Standortbeurteilung des ADAC „Elterntaxi an Grundschulen“ kann schnell eine erste Einschätzung getroffen werden, ob sich Bereiche als Haltezonen eignen.⁴ Um Maßnahme auch wirkungsvoll umzusetzen ist eine breite Information gegenüber den Eltern mit Unterstützung der Schule notwendig.

⁴ Diese ist verfügbar unter: https://assets.adac.de/image/upload/v1654586800/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/Elternhaltestelle-Checkliste_06-2022_ggzhrrp.pdf

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Bergisch Gladbach, Quelle: Planersocietät

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurz- bis mittelfristig

Handlungsfelder

Schulwege

**Weitere
Einsatzorte**

Schulumfelder im gesamten Stadtgebiet

LAUFBUS EINRICHTEN**Problem/
Mangel:**

Im direkten Schulumfeld (z. B. an der Grundschule Breite Straße und der Kooperativen Gesamtschule Sehnde, KGS Sehnde) kommt es nach Äußerungen der Teilnehmenden des Fußverkehrs-Checks zu Konflikten zwischen Elterntaxis und Schüler*innen. Einigen Eltern ist nicht bewusst, dass sie durch das Bringen ihrer Kinder ein Verkehrschaos begünstigen und dadurch für zu Fuß gehende Schüler*innen der Schulweg gefährlich werden kann.

**Handlungs-
vorschlag:**

Um die Situation der Elterntaxis zu reduzieren und die eigenständige und aktive Mobilität von Kindern zu fördern, sollte die Maßnahme eines Laufbusses an den (Grund-)Schulen in Sehnde eingeführt werden. Mit einem Laufbus – auch Walking Bus genannt – können Kinder gemeinsam sicher zu Fuß zu Schule kommen. Dabei laufen die Kinder in einer Gruppe wie ein Linienbus nach einem festgelegten Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten Haltestellenschildern vorbei und sammeln dort wartende Kinder ein; bzw. werden zumindest in der Anfangszeit, von einem Erwachsenen (meist Elternteil) zur Schule und wieder zurück nach Hause begleitet.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Hinweise zur Einführung eines Laufbusses können auf der Website des ADAC entnommen werden (vgl. ADAC 2020). Die Linien und Fahrplanzeiten der Laufbusse sollten im Schulwegeplan verzeichnet werden. Aufgrund der geringen Entfernungen innerhalb der Kommune bietet der Laufbus eine gute Möglichkeit, Grundschulkinder für das Zufußgehen zu begeistern und für das Verhalten im Straßenverkehr zu sensibilisieren.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Lörrach, Quelle: Planersocietät

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurzfristig

Handlungsfelder

Schulwege

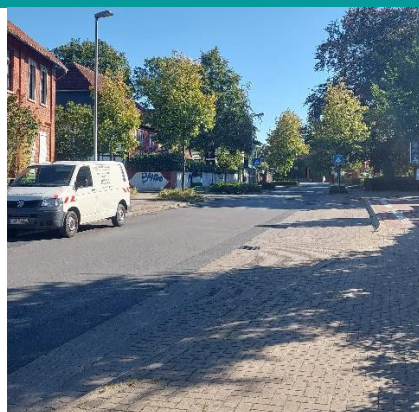
**Weitere
Einsatzorte**

An sämtlichen (Grund-)Schulen im Stadtgebiet.

SCHULWEGEPLAN ERSTELLEN

Problem/ Mangel:

Während des Fußverkehrs-Checks in Sehnde stellte sich heraus, dass sichere Wegeverbindungen und Querungsstellen auf den Schulwegen bei Schüler*innen, Lehrpersonal und Eltern zum Teil nicht bekannt sind. So kommt es teilweise zur Nutzung von gefährlichen Straßenabschnitten durch Schulkinder auf dem Schulweg.



Handlungs- vorschlag:

Die Stadt Sehnde stellt in Kooperation mit den Schulen Schulwegepläne auf. Schulwegepläne sind eine dokumentierte Empfehlung überprüfter und geeigneter Schulwege und damit die Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung. Im Zuge der Erarbeitung der Schulwegepläne können Maßnahmen schulischen Mobilitätsmanagements (z. B. Elternhaltestellen oder Laufbus-Angebote) diskutiert und in die Schulwegepläne inkludiert werden.

Umsetzungs- hinweise:

Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegplans sollte demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegsicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zu Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg sowie mit Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein (BAST 2019: 3). Gefahrenstellen und Querungsstellen auf den Schulwegen können zusätzlich durch „gelbe Füße“ markiert werden. Dies erfolgt bereits an einigen Stellen in Sehnde.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



St- Leon-Rot, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Schulwege

Weitere Einsatzorte

An sämtlichen (Grund-)Schulen im Stadtgebiet.

SCHULSTRAßE AM PAPENHOLZ (VERKEHRSVERSUCH)

Problem/ Mangel:

Aus dem Fußverkehrs-Checks resultierte die Erkenntnis, dass ein hohes Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn und -ende an der KGS Sehnde herrscht. Zusätzlich bewegt sich ein „Pulk“ von Schüler*innen, die zu Fuß gehen durch die Straße Am Papenholz, sodass es vermehrt zu unübersichtlichen und auch gefährlichen Situationen kommt.



Handlungs- vorschlag:

Zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs vor der KGS Sehnde und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wird vorgeschlagen, die Straße Am Papenholz als Schulstraße auszuweisen. Schulstraßen sind Straßen (eine oder mehrere) im Umfeld einer Schule, die zu Beginn und meistens auch am Ende des Schultages (ca. 30 Minuten) für den Kfz-Verkehr gesperrt werden (Ausnahme: Anwohnende und Einsatzfahrzeuge).

Umsetzungs- hinweise:

Schulstraßen sind bislang nicht explizit in der StVO verankert. Es besteht jedoch der rechtliche Rahmen für eine Anordnung („Temporäre Durchfahrtbeschränkungen“) oder die temporäre Einführung als Verkehrsversuch bzw. Erprobungsmaßnahme (Experimentierklausel § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO). Die Einrichtung einer Schulstraße mit der Beschilderung eines Durchfahrtsverbots setzt voraus, dass eine besondere Gefahrenlage vorliegt. Diese kann mit der kritischen Verkehrssituation begründet werden, die regelmäßig vor den Schulen entsteht, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto bringen oder abholen und dabei gefährlich geparkt oder gewendet wird. Für die Einrichtung einer Schulstraße ist die Zusammenarbeit von unterschiedlichen Akteur*innen (u. a. Schulleitung, Elternvertretung, Verwaltung, Anwohnende, Initiativen, Polizei) erforderlich.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



links: Visualisierung (Skizze, Sehnde), rechts: Köln; Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Schulwege

Weitere Einsatzorte

-

ERHOHUNG DER AUFMERKSAMKEIT

Problem/ Mangel:

Das hohe Verkehrsaufkommen im Umfeld der Schulen in Sehnde birgt Gefahren für Schüler*innen auf dem Schulweg. Teilweise kommt es zu überhöhten Geschwindigkeiten und Auto Fahrende rechnen nicht mit (querenden) Schüler*innen.



Handlungs- vorschlag:

Um die Verkehrssicherheit im Schulumfeld zu erhöhen (z. B. an der Grundschule Breite Straße, KGS Sehnde) gilt es, die Aufmerksamkeit zu erhöhen und den Fußverkehr sichtbar zu machen. Mit Hinweisschildern und Piktogrammen auf der Fahrbahn (z. B. VZ 136 „Achtung Kinder“) sowie dem Einsatz von Dialogdisplays mit Hinweisbildern kann die Verkehrssicherheit vor sensiblen Einrichtungen verbessert werden. Auch die bereits in Sehnde vorzufindende Markierung von geeigneten Haltepunkten an Querungsstellen mit „gelben Füßen“ sollte weiter fortgeführt werden.

Umsetzungs- hinweise:

Das Verkehrszeichen VZ 136 „Achtung Kinder“ nach StVO kann durch entsprechende Zusatzzeichen erweitert oder beschränkt werden. Beispielsweise kann etwa vor Schulen der Zeitraum der Gültigkeit angegeben werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



links: Dialogdisplay, mitte: Simonswald, rechts: Sehnde; Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Schulwege

Weitere Einsatzorte

Schulumfelder im gesamten Stadtgebiet

Fazit des Fußverkehrs-Checks in Sehnde

Der Fußverkehrs-Check in Sehnde hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte einige Verbesserungspotenziale ermitteln. Auf Grundlage der Beobachtungen und Äußerungen der Teilnehmenden, konnten für die einzelnen Stationen der Begehungsrouten (Zwischenhalte) praxisnahe Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in Sehnde formuliert werden (s. Tabelle 1). Diese unterteilen sich dabei in unterschiedliche Handlungsfelder, Umsetzungshorizonte und Priorisierungen. Die Schwerpunkte lagen v. a. darin, die Querungssituationen in der Kernstadt zu verbessern und für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer zu gestalten. Aber auch die Themen Längsverkehr, Barrierefreiheit und Schulwege haben eine wesentliche Rolle gespielt. Als ein kurzfristig umzusetzendes Pilotprojekt als Resultat des Fußverkehrs-Checks wird die Markierung der Stufenkanten der Treppenanlagen an der Peiner Straße empfohlen. Eine Finanzierung der Maßnahmenvorschläge kann, in Abhängigkeit der Maßnahme, durch Fördergelder unterstützt werden. Möglichkeiten der Förderung und Förderprogramme werden im Kapitel *Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung* im Endbericht aufgezeigt.

Tabelle 3: Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Handlungsfelder	Priorisierung	Umsetzungshorizont
Strukturierung ruhender Verkehr	Längsverkehr Schulwege	● ● ●	kurzfristig
Gehwegbreiten	Längsverkehr Barrierefreiheit	● ● ○	mittelfristig
Markierung Stufenkanten	Längsverkehr Barrierefreiheit	● ● ●	kurzfristig
Querungen prüfen und einrichten	Querungen Längsverkehr	● ● ●	mittel- bis langfristig
Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung	Querungen	● ○ ○	kurz- bis mittelfristig
Querungen barrierefrei gestalten	Barrierefreiheit Querungen	● ● ●	mittel- bis langfristig
(Stadtweites) Wegeleitsystem	Barrierefreiheit	● ○ ○	mittelfristig
(Barrierefreie) Sitzgelegenheiten schaffen	Barrierefreiheit	● ● ○	kurzfristig
Elternhaltestellen einrichten	Schulwege	● ● ●	kurzfristig
Laufbus einrichten	Schulwege	● ● ○	kurzfristig
Schulwegeplan erstellen	Schulwege	● ● ○	kurzfristig
Schulstraße Am Papenholz	Schulwege	● ● ○	kurzfristig
Erhöhung der Aufmerksamkeit	Schulwege	● ● ○	kurzfristig

STADT SPRINGE

30.189 Einwohnende

(Stand 01. Januar 2024)

Merkmale

ca. 30 km südlich von Hannover

12 Ortschaften

Kernstadt Springe als Siedlungsschwerpunkt

S-Bahn-Anschluss

Weitere Handlungsfelder VEP

Bahnhofsumfeld, Parkletförderung, Tempo-30

Kommunaler Ansprechpartner

Henrik Stadnischenko
(Fachdienst Umwelt)



VERANSTALTUNGEN IN DER STADT SPRINGE

AUFTAKT-WORKSHOP

18. September 2023, Grundschule Hinter der Burg

BEGEHUNG

25. September 2023, S-Bahnhof Springe

ABSCHLUSS-WORKSHOP

30. Januar 2024, Grundschule Hinter der Burg

TEILNEHMENDE

Kommunale Verwaltung, Bürgermeister, Politik, Polizei, Mobilnetzwerk Hannover, Schulleitung, Bürger*innen, Presse

SCHWERPUNKTE

Längsverkehr: Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

Querungen: Querungen von Fahrbahnen stellen für Zu Fußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

Barrierefreiheit: Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder

die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

Schulwegeplanung: Wenn Schüler*innen zu Fuß zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder Situationen im Verkehr anders einschätzen als Erwachsene.

STARKEN & SCHWACHEN DES FUßVERKEHRS VOR ORT

Bewertung	Beschreibung	Beispielbild
+	Springe ist Mitgliedskommune bei der Initiative Lebenswerte Städte. Die Initiative setzt sich dafür ein, dass Städte und Gemeinde mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Geschwindigkeiten bekommen.	
+	Das Gestaltungskonzept Innenstadt dient als Handlungsleitfaden für die zukünftige Gestaltung Springes. Es beinhaltet unter anderem Analysen zum Verkehrsraum und formuliert Handlungsvorschläge zur Stärkung des Fußverkehrs im Innenstadtbereich.	
+	Als positiv für den Fußverkehr erweist sich der Ausbau der Fünfhausenstraße (Höhe Zum Niederntor bis Kreuzung Friedrichsstraße/ Rosenstraße). So wurde eine ausreichende Gehwegbreite und Barrierefreiheit (u. a. abgesenkte Bordsteine, taktile Bodenindikatoren) hergestellt.	
+	Auf Schulwegen sind an wichtigen Querungsstellen, die Haltepunkte für Schulkinder mit farbigen Fußspuren in Gelb markiert. Diese sollen ein sicheres Queren begünstigen.	



Die Planungen für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sehen mehr sichere Quermöglichkeiten für Zufußgehende und Orte des Aufenthalts vor.



In der Bahnhofstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Fehlende Markierungen und Beschilderungen von Rad- und Gehweg führen dazu, dass z. T. Radfahrende auf dem Gehweg ausweichen. Hinzu kommt, dass insbesondere der Gehweg zu Schulbeginn- und ende stark frequentiert ist.



Auf wichtigen Fußwegeverbindungen fehlt es an Querungsanlagen (z. B. Bahnübergang Jägerallee). Ein leichtes und sicheres Überqueren ist somit derzeit nicht möglich.



Viele Querungsstellen sind im Untersuchungsgebiet nicht vollständig barrierefrei. So verfügen beispielsweise die Lichtsignalanlagen an der Kreuzung Bahnhofstraße/ Völksener Straße/ Hinter der Burg nicht über differenzierte Bordhöhen, einem taktilen Leitsystem und Ampeltaster (wenn vorhanden keine akustischen Signalgeber).



Durch auf die Gehwege wachsende Hecken und Sträucher sowie Bewuchs zwischen den Gehwegplatten sind diese stellenweise nur eingeschränkt nutzbar und können ein Verletzungsrisiko aufweisen. Zudem wird die Breite der Wege durch Bewuchs eingeschränkt.

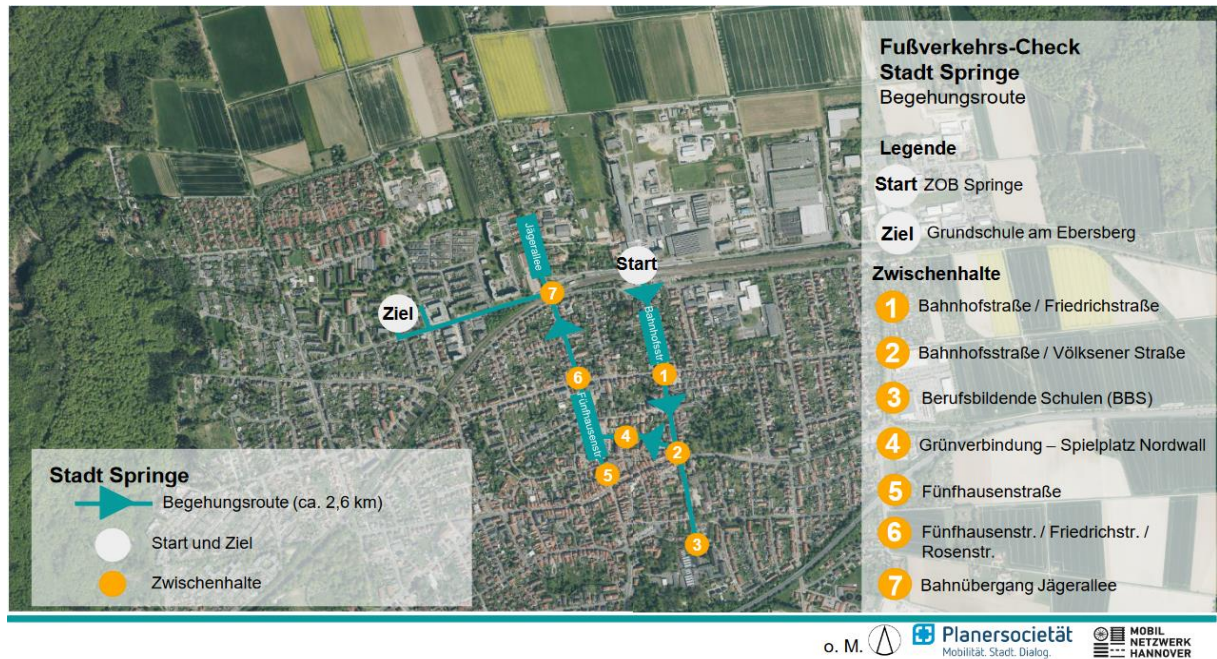




Im Schulumfeld (z. B. Grundschule Hinter der Burg, Grundschule am Ebersberg) kommt es zu Schulbeginn und -ende zu einer hohen Anzahl an Hol- und Bringvorgängen der Eltern. Durch die „Eltern-taxen“ kann es zu gefährlichen Situationen für zu Fuß gehende Schüler*innen kommen.

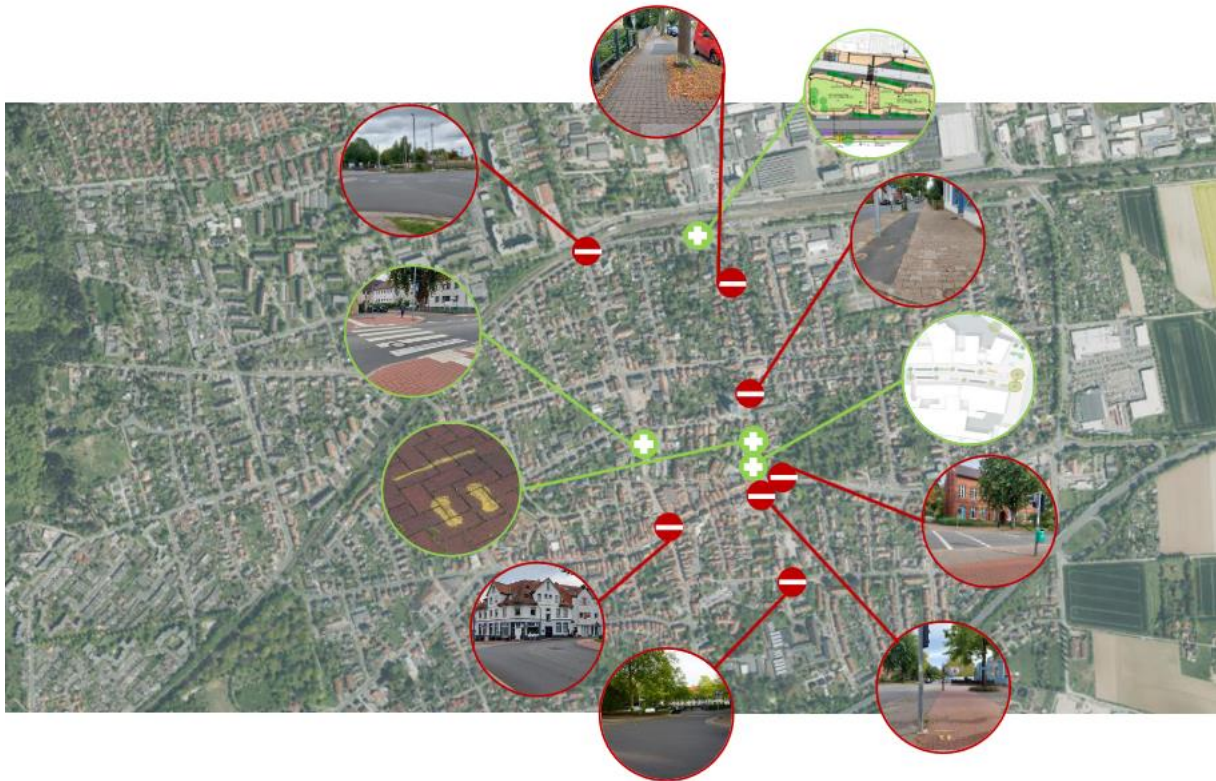


Abbildung 11: Begehungsrouten Fußverkehrs-Check Springe



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Abbildung 12: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

GRUNDSCHNITT

**Problem/
Mangel:**

Während des Fußverkehrs-Checks wurde festgestellt, dass die Nutzbarkeit einiger Gehwege in Springe (z. B. Am Kalkwerk, Wegeverbindung Jägerallee) durch Hecken und Sträucher sowie Bewuchs zwischen den Gehwegplatten eingeschränkt ist. Für Menschen mit eingeschränkter Sehkraft birgt die Nutzung solcher Gehwege eine Gefahr, da sie nicht immer einwandfrei erkennen können, ob Äste und Zweige auf den Gehweg ragen. So erhöht sich die Gefahr von Verletzungen; ggf. auch in sensiblen Bereichen wie dem Gesicht.

**Handlungs-
vorschlag:**

Zur sicheren Nutzung der Gehwege sollte der gehwegbegleitende Bewuchs regelmäßig kontrolliert werden und ist bei Bedarf rückzuschneiden. Dabei sollte Gehwege mit hohen Bordsteinen und solche an viel befahrenen Straßen priorisiert werden, da diese ein erhöhtes Gefahrenpotenzial aufweisen.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Handelt es sich bei den Grünstrukturen um privaten Überwuchs, sollte mit den Eigentümer*innen des Privatgrundstückes Kontakt aufgenommen werden. Zusätzlich kann der stadteigene Mängelmelder „Bürger-tipps“ für Hinweise und Anregungen genutzt und sollte diesbezüglich stärker beworben werden.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung****Eingabe Bürgertipps**

Hier können Sie Ihre Tipps, Anregungen und Missstände an die Stadtverwaltung senden. Sie können die Meldungen anonym, mit Angabe Ihrer Kontaktdaten oder über Ihr Servicekonto tätigen.

Durch die Angabe von Kontaktdaten, insbesondere einer E-Mail-Adresse, kann systemseitig eine genauere Information über den Sachstand und eine einfachere Bearbeitung, z.B. durch Rückfragen, erfolgen.

Wenn Sie sich mit Ihrem Servicekonto anmelden, werden Ihre Kontaktdaten automatisch übernommen und Sie ersparen sich die erneute Eingabe. Die Anmeldemaske finden Sie rechts, bzw. am Seitenende, wenn Sie die Seite über ein Handy geöffnet haben.

Bäume und Grünflächen

- ☐ Mäharbeiten städtische Grünflächen
- ☐ privater Überwuchs
- ☐ städtische Bäume
- ☐ städtische Beete
- ☐ städtischer Überwuchs

Bürgertipps Springe, Quelle: Stadt Springe

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurzfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr

**Weitere
Einsatzorte**

Gesamte Gehwege im Stadtgebiet. Prioritär sollte ein regelmäßiger Grünschnitt bei gehwegbegleitendem Bewuchs auf Gehwegen mit hohem Fußverkehrsaufkommen durchgeführt werden.

FUHRUNG DES FUß- UND RADVERKEHRS IN DER BAHNHOFSTRAßE

Problem/ Mangel

Bei der Begehung des Fußverkehrs-Checks zeigt sich ein negatives Bild durch die zum Teil unklare Führung des Fuß- und Radverkehrs in der Bahnhofstraße. Durch die stellenweise rote Pflasterung des Gehwegs wird dieser aus Sicht der Teilnehmenden, von einigen Radfahrenden als Radweg interpretiert.



Handlungs- vorschlag:

Prüfung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn. Zusätzlich wird empfohlen, den Gehweg mit dem Verkehrszeichen VZ 239 „Gehweg“ auszuschildern, um die eindeutige Trennung des Fuß- und Radverkehrs zu gewährleisten. Die teilweise rote Pflasterung des Gehwegs sollte langfristig bei Neu- und Umbaumaßnahmen ausgetauscht werden, um eine falsche Interpretation als Radweg zu vermeiden.


Umsetzungs- hinweise:

Durch die Geschwindigkeitsunterschiede der Verkehrsarten besteht ein besonderes Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr. Grundsätzlich ist ein Miteinander statt Gegeneinander sowie eine gegenseitige Rücksichtnahme nach § 1 StVO anzustreben. In Bereichen mit erhöhtem Konfliktpotenzial sollten die Verkehrsarten getrennt werden. Durch eine stärkere Trennung und eine Führung des Radverkehrs auf geeigneten Führungsformen auf der Fahrbahn, können breitere und attraktivere Gehbereiche entstehen. Sofern dies in der Gesamtabwägung vertretbar ist, können für eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs auch Kfz-Stellplätze oder Fahrspuren entfallen, ggf. muss auch eine Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs nach § 45 StVO geprüft werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Radschutzstreifen Dortmund, Quelle: Planersocietät

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
	mittel- bis langfristig	Längsverkehr
Weitere Einsatzorte	-	

FUßWEGENETZ DEFINIEREN (PERSPEKTIVISCH)

Problem/ Mangel:

Bisher sind wichtige Fußwegeachsen nicht im Verkehrskonzept von Springe aus dem Jahr 2014 festgehalten. Ein ausgearbeitetes Fußwegenetz hilft, die Anforderungen des Fußverkehrs in den Planungen stärker zu berücksichtigen, Querungsanlagen zu begründen, Wegweisungen aufzustellen, Investitionen gezielt zu lenken und an geeigneten Stellen die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.



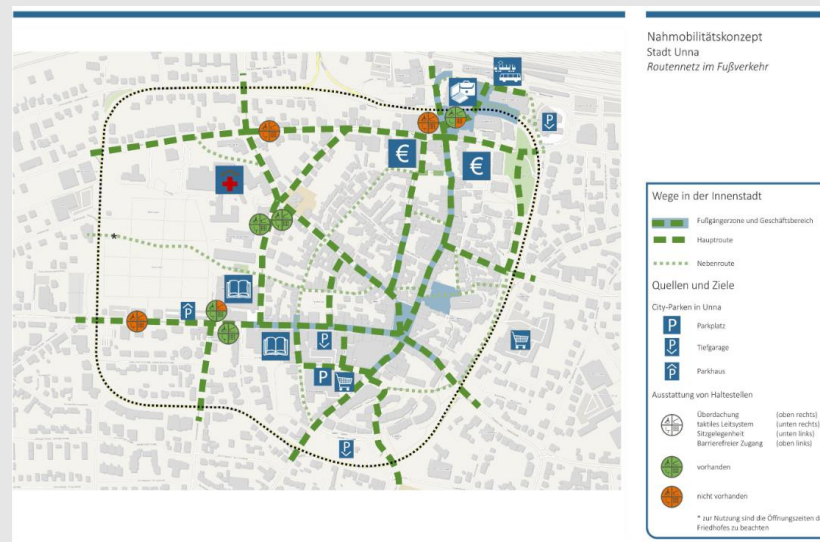
Handlungsvorschlag:

Es gilt, wichtige Quell- und Zielorte für den Fußverkehr in Springe zu identifizieren. Im Folgenden kann so ein zusammenhängendes Wegesystem hergestellt werden, bei dem Abschnitte oder Routen bzw. Achsen mit unterschiedlichen Qualitäten definiert werden (z. B. Schulwege, barrierefreie Routen, Flanierroute, Sitz- und Spielrouten) (vgl. FGSV 2002: 9).


Umsetzungshinweise:

Ein Fußwegenetz zeigt durch Kartenabbildungen wichtige Fußwegeachsen. Auf diesen gilt es den Fußverkehr stärker zu berücksichtigen, Querungsanlagen zu begründen, Wegweisungen gezielt aufzustellen, Investitionen effizient zu lenken und an geeigneten Stellen die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Entwicklung eines Fußwegenetz kann in Form eines Fußverkehrskonzeptes entstehen.

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung



Nahmobilitätskonzept Unna, Quelle: Planersocietät

Priorisierung 	Umsetzungshorizont mittelfristig	Handlungsfelder Längsverkehr
Weitere Einsatzorte	-	

QUERUNGSSITUATION SCHULSTRAßE**Problem/
Mangel:**

An der Kreuzung Hinter der Burg/ Paul-Schneiderweg/ Schulstraße besteht eine unübersichtliche und schlecht einsehbare Quersituation. Insbesondere für Schüler*innen ergeben sich durch die zum Teil langen Quersdistanzen, sowie durch die fehlenden Quershilfen potenzielle Gefahrensituationen.

**Handlungs-
vorschlag:**

Diese Kreuzung verzeichnet ein hoch frequentiertes Aufkommen von zu Fuß gehenden Schüler*innen z.B. zu den Berufsbildenden Schulen und zur Grundschule Hinter der Burg. Es wird empfohlen, hier die Quersituation beispielsweise in zwei Phasen zu verbessern. Kurzfristig sollte, um ein sicheres Quers zu ermöglichen, die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) in der Schulstraße geprüft werden. Dadurch kann das sichere Quers dieser schutzbedürftigen Personengruppe gewährleistet werden. Langfristig, auch über Fördermöglichkeiten, kann zusätzlich der gesamte Kreuzungsbereich optisch durch eine (farbige) Aufpflasterung oder alternativ nur durch eine flächige Markierung hervorgehoben werden. Dadurch kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Zusätzlich kann dieser Maßnahmenvorschlag der Verkehrsberuhigung dienen. Das Quers für Zufußgehende (insb. Schüler*innen) wird erleichtert und durch eine bessere Sichtbarkeit sicherer gemacht.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Durch die Aufpflasterung (Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau) oder eine optische Hervorhebung des gesamten Kreuzungsbereichs (flächig) ergibt sich kein rechtlicher Vorrang für Zufußgehende. Dennoch kann durch die erhöhte Aufmerksamkeit sowie geringere Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs (Verkehrsberuhigung) eine Verbesserung der Quersituation für Zufußgehende erreicht werden. Eine entsprechende Beschilderung kann die Situation zusätzlich verdeutlichen. Bei der Anordnung von FGÜ ist zu berücksichtigen, dass diese im Einzelfall der Genehmigung unterliegt und anhand von Kraftfahrzeugbelastung (Fz/h) sowie des Fußgängeraufkommens (Fg/h) und der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten abhängt (vgl. FGSV 2006: 90, EFA 2002:22). Wird die Anlage eines Fußgängerüberwegs neu angeordnet, ergibt sich die entsprechende Ausstattung aus den örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten (vgl. R-FGÜ 2001: 37). In der Regel bestehen Fußgängerüberwege aus markierten Streifen, Elementen der Barrierefreiheit, im besten Fall in Form eines

Doppelbordes mit einer Kombination aus Nullabsenkung und 6 cm Bordhöhe, einer Beleuchtung und Beschilderung mit dem Zeichen 350 StVO „Fußgängerüberweg“. Abhängig von der Umgebung des Fußgängerüberwegs kommen als weitere Ausstattungselemente unter anderem auch Kragarme, Baken und Absperrungen in Frage. Zur Steigerung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden können Aufpflasterungen, weitere Verkehrszeichen wie z.B. Zeichen 133 StVO „Fußgänger“ oder Zeichen 136 StVO „Kinder“ verwendet werden, um auf den Fußverkehr hinzuweisen.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Oben: Aufpflasterung Springe (Skizze), unten: Bocholt, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz-bis mittelfristig

Handlungsfelder

Querungen
Schulwege

Weitere Einsatzorte

-

FARBIGE MARKIERUNGEN

Problem/ Mangel:

Die Querung der Kreuzung Fünfhausenstraße/ Nordwall wird von den Teilnehmenden als unsicher empfunden. Der große Kurvenradius der Fahrbahn begünstigt ein schnelles Abbiegen des Kfz-Verkehrs, wodurch eine potenzielle Gefahrensituation entsteht.



Handlungs- vorschlag:

Durch eine farbige Markierung kann der Querungsbereich hervorgehoben und die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Dadurch kann die Sicherheit der Zufußgehenden, insbesondere der Schüler*innen verbessert werden.

Umsetzungs- hinweise:

In besonderen Fällen kann die Fahrbahn im Bereich einer Überquerungsstelle durch den Einsatz von Farbe (vergleichbar mit der Markierung einer Radverkehrsfurt) optisch hervorgehoben werden. Da hierzu bislang keine entsprechenden Empfehlungen oder Regelungen vorliegen (weder StVO noch FGSV-Regelwerk), ist lokalspezifisch sorgsam vorzugehen. Es ist zu beachten, dass nicht auf spezifisch definierte Farbtöne (bspw. Radverkehrsfurt, Radschnellverbindung oder Markierungen im Bereich von Baustellen) zurückgegriffen wird.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Oberhausen, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittelfristig

Handlungsfelder

Querungen

Weitere Einsatzorte

-

BAHNUBERGANG JÄGERALLEE**Problem/
Mangel:**

An der Kreuzung beim Bahnübergang Jägerallee entstehen durch fehlende Querungsmöglichkeiten unübersichtliche Quersituationen. Insbesondere für Kinder oder ältere Menschen kann sich durch die langen, ungesicherten Querdistanzen ein Unsicherheitsgefühl und Sicherheitsrisiko ergeben.

**Handlungs-
vorschlag:**

Die Verbesserung der Sicherheit für Zufußgehende am Bahnübergang Jägerallee sollte die Einrichtung von folgenden exemplarischen Querungshilfen geprüft werden. Beispielsweise kann die Erhöhung der Aufmerksamkeit und Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs durch eine Gehwegüberfahrt (Tulpenstr.) und eine (Teil-)Aufpflasterung (Fünfhausenstr.) erreicht werden. Insgesamt kann so die Sicherheit der Querenden in diesem Bereich erhöht werden. Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden sollten zusätzlich die Stellplätze in der Fünfhausenstraße wegfallen.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Zur Steigerung des Gehkomforts können Einmündungen zu untergeordneten Straßen baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen. Dies verdeutlicht zu einem den Vorrang des Fußverkehrs und ermöglicht zum anderen eine barrierefreie Querung der Einmündung auf einem plangleichen Niveau (vgl. FGSV 2002: 25). Beim baulichen Eingriff sollte gleichfalls darauf geachtet werden, dass direkte Gehlinien nicht durch Einbauten wie bspw. Straßenlaternen beeinträchtigt werden. Aufpflasterungen haben sich zur Verkehrsberuhigung von Straßen als sehr wirksam erwiesen. Bei einer (Teil-) Aufpflasterung wird die Straße zwischen zwei Gehwegen auf 8 bis 10 cm angehoben. Die Rampenneigung beträgt 1:10 bis 1:7. Zu beachten ist, dass sich die Länge an den Fahrzeugen misst, die sie überfahren. Dabei richtet sich die genaue Ausgestaltung danach, ob sie auch von Linien- oder Gelenkbussen befahren werden (vgl. FGSV 2006: 103f.).

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


Prüfung von exemplarischen Querungsmöglichkeiten Springe (Skizze), Quelle: Planersocietät

Priorisierung

Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig

Handlungsfelder

Querungen

**Weitere
Einsatzorte**

-

QUERUNGEN BEI NEU- UND UMBAUMAßNAHMEN BARRIEREFREI GESTALTEN

Problem/ Mangel:

Viele Querungsstellen im Untersuchungsgebiet sind nicht vollständig barrierefrei. So verfügen beispielsweise die Lichtsignalanlagen an der Bahnhofstraße/ Völksener Straße/ Hinter der Burg nicht über differenzierte Bordhöhen, ein taktiles Leitsystem oder Ampeltaster mit vorhandenem akustischen Signalgeber. Auch die Mittelinsel am Bahnübergang Jägerallee und der FGÜ Am Kalkwerk verfügen weder über differenzierte Bodenhöhen noch über ein taktiles Leitsystem.



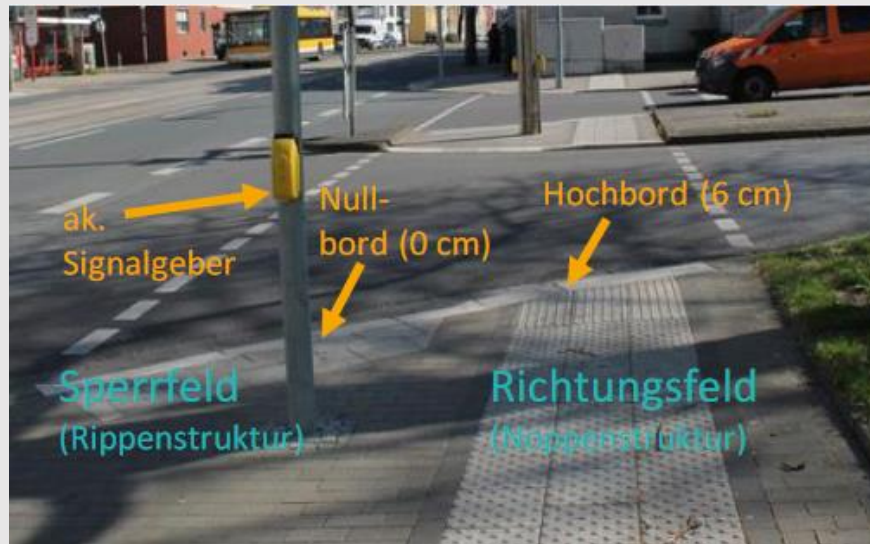
Handlungs- vorschlag:

Die Querungen sollten bei Neubau- und Umbaumaßnahmen barrierefrei gestaltet bzw. ausgebaut werden. Für gehbehinderte Menschen sind ebene Übergänge von Bedeutung. Für sehbehinderte Menschen gehören starke Kontrastierung sowie Tastkanten zu den wichtigen Infrastrukturelementen. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen.

Umsetzungs- hinweise:

Getrennte Überquerungsstellen mit differenzierten Bordhöhen und Bodenindikatoren erleichtern an Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten mit Lichtsignalanlagen und an Mittelinseln das Überqueren. LSA sollten zusätzlich durch akustische Signalgeber ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff)

Die getrennten Überquerungsstellen sind entsprechend der DIN 32984 (6 cm hohes Bord mit Richtungsfeld sowie einer Nullabsenkung mit Sperrfeld) auszuführen. Dabei ist zwischen gesicherten und ungesicherten Querungen zu unterscheiden. Bei gesicherten Anlagen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) soll das Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie am Gehweg ein durchgezogener Auffindestreifen in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) bis zum Richtungsfeld durchgezogen werden. Bei ungesicherten Querungsanlagen soll nur ein Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie am Gehweg ein verkürzter Auffindestreifen in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) bis zum Abstand von 90 cm (60 cm) zum Richtungsfeld angelegt werden. Diese Lücke sollte mindestens 90 cm Breite nicht unterschreiten (vgl. DIN 32984).

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


Dortmund, Quelle: Planersocietät

Priorisierung

Umsetzungshorizont

langfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit
Querungen

**Weitere
Einsatzorte**

-

OBERFLÄCHENBESCHAFFENHEIT

Problem/ Mangel:

Östlich und westlich der Bahnhofstraße befindet sich die Pflasterung des Gehwegs abschnittsweise in einem schlechten baulichen Zustand (z. B. Löcher, Materialwechsel, Wurzeln, Stolperkanten). Für eine problemlose Nutzung von Fußwegen ist der Belag und die Beschaffenheit der Oberfläche relevant. Insbesondere für Menschen mit rollenden Fortbewegungsmitteln (Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen), bei denen die Armmuskulatur eingesetzt werden muss, sind unebene Bodenbeläge mit enormen Krafteinsatz und einem hohen Sicherheitsrisiko verbunden. Auch für andere Zufußgehende ergibt sich ein eingeschränkter Gehkomfort, Stolpergefahr sowie eine erschwerte Handhabung von Kinderwagen oder Gepäck.



Handlungs- vorschlag:

Zur Verbesserung der Gehwege sollten die Oberflächenmängel in der Bahnhofstraße instandgesetzt bzw. ausgebessert werden.

Umsetzungs- hinweise:

Bei Umbau- und Neubaumaßnahmen sollten feste, griffige, ebene und fugenarme Oberflächen zum Einsatz kommen. Im Bestand kann für Gehhilfen und Rollstühle der Rollwiderstand von kleinteiligem Pflaster durch eine teilweise barrierefreie Umgestaltung verringert werden. Die Schaffung eines „Komfort“-Weges bzw. -Streifens durch die Verlegung von größeren, ebenen Platten auf Teilflächen, das Abschleifen und Neuverfügen des bestehenden Pflasters oder ein kompletter Um- oder Neubau führen dabei zu einer besseren Benutzbarkeit.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung

Eingabe Bürgertipps

Hier können Sie Ihre Tipps, Anregungen und Missstände an die Stadtverwaltung senden. Sie können die Meldungen anonym, mit Angabe Ihrer Kontaktdaten oder über Ihr Servicekonto tätigen.

Durch die Angabe von Kontaktdaten, insbesondere einer E-Mail-Adresse, kann systemseitig eine genauere Information über den Sachstand und eine einfachere Bearbeitung, z.B. durch Rückfragen, erfolgen.

Wenn Sie sich mit Ihrem Servicekonto anmelden, werden Ihre Kontaktdaten automatisch übernommen und Sie ersparen sich die erneute Eingabe. Die Anmeldemaske finden Sie rechts, bzw. am Seitenende, wenn Sie die Seite über ein Handy geöffnet haben.

Betreff

Straßen und Wege

- ☐ Straßenbeschädigungen
- ☐ Gehweg beschädigt
- ☐ Gehwegreinigung
- ☐ Gossenreinigung
- ☐ Hydrant defekt
- ☐ Straßenreinigung
- ☐ Winterdienst

Bürgertipps Springe, Quelle: Stadt Springe

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis mittelfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

Gesamte Gehwege im Stadtgebiet. Die Oberflächenbeschaffenheit der Gehwege sollte in ganz Springe regelmäßig überprüft und bei Bedarf saniert werden – prioritär auf stark frequentierten Gehwegen.

(STADTWEITES) WEGELEITSYSTEM**Problem/
Mangel:**

Bei der Begehung des Fußverkehrs-Checks zeigte sich, dass lediglich am Bahnhof ein Stadtplan zur Orientierung vorhanden ist. Ein Wegeleitsystem mit Richtungspfeilen für Zufußgehende fehlt derzeit im Stadtgebiet von Springe. Wichtige Wegebeziehungen z. B. vom Bahnhof in die Innenstadt sind vor allem für ortsfremde Personen dadurch nicht einfach zu erkennen.

**Handlungs-
vorschlag:**

Einrichtung eines Wegeleitsystems für Zufußgehende mit Richtungspfeilen und Gehdistanzen in Metern zur Ausweisung wichtiger Ziele (z. B. Einkaufsstraße Zum Niederntor, Bahnhof, Rathaus, Spielplätze etc.). Eine Wegweisung kann helfen, den Fußverkehr zu lenken, komfortable Wege aufzuzeigen sowie Umwege und Zeitverluste zu vermeiden. Durch Angaben von (Geh-)Distanzen und Aufzeigen möglicher Hindernisse sowie vorhandener Alternativrouten, können Leit- und Informationssysteme auch einen Beitrag zur Barrierefreiheit leisten. Zudem kann dies auch zu einer Imagesteigerung der Stadt und weiterer wirtschaftlicher Vorteile für Springe als Einkaufsstandort beitragen.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Bei der Umsetzung ist auf ein einheitliches und leitverständliches Design zu achten (auch für Menschen mit Sehschwächen) (vgl. FGSV 2007:8ff). Es empfiehlt sich zudem, Pfeilsymbole in der Wegweisung zu verwenden. Wegweiser sollen an wichtigen Stellen im Stadtgebiet aufgestellt werden, z. B. an Plätzen, wichtigen Einrichtungen oder Kreuzungspunkten im Fußwegenetz. Bestandteile eines Leitsystems zur Wegweisung können Objektstelen, Richtungsstelen, Informationssäulen, Bodenmarkierungen und digitale Stelen sein.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


Oben: Bocholt, unten: Hennef; Quelle: Planersocietät

Priorisierung

Umsetzungshorizont

mittelfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

**Weitere
Einsatzorte**

Wichtige Zielorte in der Kernstadt

(BARRIEREFREIE) SITZGELEGENHEITEN AUFSTELLEN**Problem/
Mangel:**

Die Begehung zeigte, dass kaum Sitzgelegenheiten auf dem Weg zu wichtigen Zielen (Innenstadt, Einkaufen, Bahnhof) in Springe vorhanden sind. Insbesondere für Ältere sind komfortable und regelmäßige Sitzgelegenheiten ein wichtiger Baustein der Fußverkehrsförderung. Sie stärken zudem die Aufenthaltsqualität und Wegeverbindungen und schaffen Ruhe- und Begegnungsorte.

**Handlungs-
vorschlag:**


Sitzgelegenheiten sollten nach Möglichkeit in einem regelmäßigen Abstand von mindestens 300 Metern entlang von Hauptverkehrsrouten und an Plätzen aufgestellt werden (vgl. FGSV 2011: 60).

**Umsetzungs-
hinweise:**

Bei der Gestaltung der Sitzgelegenheiten sollte sich an den unterschiedlichen Ansprüchen orientiert werden. Für junge Menschen und Kinder eignen sich häufig bereits einfache Sitzmöglichkeiten wie Mauern oder Treppen. Ältere Menschen benötigen jedoch häufig komfortablere Gegebenheiten, ausgestattet mit Arm- und Rückenlehnen sowie einer waagerechten Sitzfläche. Es gilt, möglichst ein großes Angebot an ergonomischen Sitzgelegenheiten gemäß der Einsatzkriterien der HBVA zu realisieren. Vielfältige Sitzgelegenheiten ermöglichen es allen Personengruppen zu verweilen. Bei der Positionierung von Sitzmöglichkeiten sollten Faktoren, wie Lärm, Sonne, Wind- und Blickrichtung beachtet werden, da diese die Häufigkeit der Nutzung beeinflussen.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Wunstorf, Quelle: Planersocietät

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
	kurzfristig	Barrierefreiheit
Weitere Einsatzorte	Im gesamten Stadtgebiet sollte eine Überprüfung stattfinden, an welchen Stellen Sitzgelegenheiten fehlen. Dazu können beispielsweise auch die Bürger*innen befragt werden.	

ELTERNHALTESTELLEN EINRICHTEN

Problem/ Mangel:

Die Teilnehmenden äußerten in den Veranstaltungen, dass im Umfeld der Grundschulen Hinter der Burg und Am Ebersberg sowie der BBS zu Schulbeginn und -ende eine hohe Verkehrsaufkommen herrscht. Grund dafür ist im Wesentlichen der Hol- und Bringverkehr der Eltern. Diese sogenannten „Elterntaxi“ verengen die Straßen im unmittelbaren Schulumfeld, sodass sich gefährlichen Situationen für zu Fuß gehende Schüler*innen ergeben können.



Handlungs- vorschlag:

Zur Entzerrung des Hol- und Bringverkehrs und Entspannung der Verkehrssituation vor den Schulen sollten Elternhaltezonen für Halte- und Aussteigevorgänge möglichst mit einer Mindestentfernung von 250 m zu den Schulen eingerichtet werden. Den Rest des Schulweges bestreiten die Kinder eigenständig zu Fuß. Die körperliche Bewegung fördert die Gesundheit, Koordination und Aufmerksamkeit der Kinder zusätzlich. Es wird empfohlen für die Grundschule Hinter der Burg und die Grundschule Am Ebersberg, Standorte für mögliche Elternhaltestellen zu prüfen.

Umsetzungs- hinweise:

Für die Ermittlung der Standorte für mögliche Elternhaltestellen ist die Zusammenarbeit von verschiedenen Akteur*innen (z. B. Eltern, Schulen, Baulastträger, Verwaltung) notwendig. Ausschlaggebend sind hier die Anzahl der Schüler*innen, der Anteil der Schüler*innen, die als Mitfahrende zu Schule kommen und die Dauer des Halte- bzw. Aussteigevorgangs für die morgendlichen Bringvorgänge. Des Weiteren sollte berücksichtigt werden, dass durch ein zu großes Angebot das Signal an die Eltern gesendet wird, dass Hol- und Bringdienste „normal“ sind (ADAC 2022). Bei der Standortwahl sind Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsstärken zu berücksichtigen. Auch die Platzverhältnisse im Straßenraum, das Angebot an Fußgängeranlagen im Längs- und Querverkehr, die bestehenden Regelungen zum ruhenden Verkehr, die Verkehrsführung und die Fahrzeugfolge im Busverkehr sollten beachtet werden.

Mit Hilfe der Checkliste zur Standortbeurteilung des ADAC „Elterntaxi an Grundschulen“ kann schnell eine erste Einschätzung getroffen werden, ob

sich Bereiche als Haltezonen eignen.⁵ Um Maßnahme auch wirkungsvoll umzusetzen, ist eine breite Information gegenüber den Eltern mit Unterstützung der Schule notwendig.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Bergisch Gladbach, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Schulwege

Weitere Einsatzorte

(Grund-)Schulen im gesamten Stadtgebiet

⁵ Diese ist verfügbar unter: https://assets.adac.de/image/upload/v1654586800/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/Elternhaltestelle-Checkliste_06-2022_ggzhrrp.pdf

LAUFBUS EINRICHTEN

Problem/ Mangel:

Das zeitweise hohe Verkehrsaufkommen durch die „Elterntaxis“ insbesondere vor den Grundschulen Hinter der Burg und Am Ebersberg kann zu Konflikten und Gefahrensituationen für die zu Fuß gehenden Schüler*innen führen.

Häufig fehlt ein Bewusstsein seitens der Eltern, dass der Hol- und Bringverkehr ein Verkehrschaos im Schulumfeld begünstigt und damit negativen Einfluss auf die Sicherheit der Schulwege der Kinder hat.

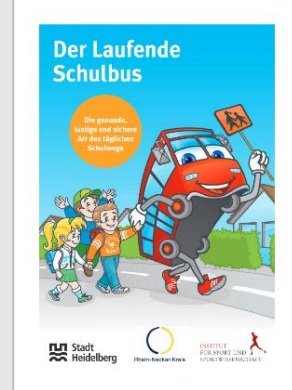


Handlungs- vorschlag:

Die Einführung eines Laufbusses kann die „Elterntaxis“ reduzieren und die aktive Mobilität von Kindern fördern. Mit einem Laufbus – auch „Walking Bus“ genannt – können Kinder gemeinsam sicher zu Fuß zu Schule kommen. Wie ein Linienbus laufen die Kinder in einer Gruppe nach einem festgelegten Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten Haltestellenschildern vorbei und sammeln dort wartende Kinder ein; bzw. werden zumindest in der Anfangszeit, von einem Erwachsenen (meist Elternteil) zur Schule und wieder zurück nach Hause begleitet. Die Aktion „Schulbus auf Füßen“ wurde bereits im Jahr 2014 in Springe durchgeführt. Es wird vorgeschlagen, diese Aktion weiterzuführen und beispielsweise für die Grundschule Hinter der Burg und die Grundschule Am Ebersberg gemeinsam mit der Stadtverwaltung, Polizei, Eltern, Kindern und Schulvertreter*innen einen Laufbus einzurichten.

Umsetzungs- hinweise:

Hinweise zur Einführung eines Laufbusses können auf der Website des ADAC entnommen werden (vgl. ADAC 2020). Die „Linien“ und „Fahrplanzeiten“ der Laufbusse sollten im Schulwegeplan verzeichnet werden. Aufgrund der geringen Entfernungen innerhalb der Kommune bietet der Laufbus eine gute Möglichkeit, Grundschulkinder für das Zufußgehen zu begeistern und für das Verhalten im Straßenverkehr zu sensibilisieren.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


Links: Lörrrach, rechts: Universität Heidelberg Quelle: Planer-
societät

Priorisierung

Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Schulwege

**Weitere
Einsatzorte**

(Grund-)Schulen im gesamten Stadtgebiet

SCHULWEGEPLAN ERSTELLEN

Problem/ Mangel:

Der Fußverkehrs-Check in Springe hat gezeigt, dass sichere Wegeverbindungen und Querungsstellen auf den Schulwegen bei Schüler*innen, Lehrpersonal und Eltern zum Teil nicht bekannt sind. Als Folge kann es vorkommen, dass Schulkinder auf ihrem Schulweg teilweise gefährliche Straßenabschnitte nutzen.



Handlungs- vorschlag:

Schulwegpläne sind dokumentierte Routenempfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege und bilden die Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung. Maßnahmen wie Elternhaltestellen und Laufbus-Angebote können bei der Erarbeitung der Schulwegpläne diskutiert und in die Schulwegpläne inkludiert werden. Es wird empfohlen, für die Grundschule Hinter der Burg und die Grundschule Am Ebersberg Schulwegpläne in Zusammenarbeit mit der Kommune, der Polizei sowie Eltern, Kindern und Schulvertreter*innen zu erstellen.

Umsetzungs- hinweise:

Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegplans sollte demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegsicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zu Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg sowie mit Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein (BASt 2019: 3). Gefahren- und Querungsstellen auf den Schulwegen können zusätzlich durch farbliche Markierungen in Form von „gelben Füßen“ markiert werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



St- Leon-Rot, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Schulwege

Weitere Einsatzorte

(Grund-)Schulen im gesamten Stadtgebiet

ERHOHUNG DER AUFMERKSAMKEIT

Problem/ Mangel:

In dem Umfeld von Schulen in Springe (Bspw. an der Kreuzung Schulstraße/ Hinter der Burg) kann das (zeitweise) hohe Verkehrsaufkommen sowie die unübersichtlichen Querungsstellen zu gefährlichen Situationen für Schüler*innen auf ihrem Schulweg führen. Kfz-Fahrende rechnen häufig nicht mit den (querenden) Schüler*innen und fahren zum Teil mit hohen Geschwindigkeiten in diesen Bereichen.



Handlungs- vorschlag:

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld (z. B. Schulstraße/ Hinter der Burg) sollte die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöht und der Fußverkehr sichtbar gemacht werden. Dafür eignen sich Hinweisschilder und Piktogramme auf der Fahrbahn (z. B. VZ 136 „Achtung Kinder“) sowie der Einsatz von Dialogdisplays mit Hinweisbildern vor den sensiblen Einrichtungen. Auch die Markierung von geeigneten Haltepunkten an Querungsstellen mit „gelben Füßen“, kann die Sicherheit der Zufußgehenden verbessern.

Umsetzungs- hinweise:

Das Verkehrszeichen VZ 136 „Achtung Kinder“ nach StVO kann durch entsprechende Zusatzzeichen erweitert oder beschränkt werden. Beispielsweise kann etwa vor Schulen der Zeitraum der Gültigkeit angegeben werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



links: Dialogdisplay, mitte: Simonswald, rechts: Springe; Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Schulwege

Weitere Einsatzorte

-

Fazit des Fußverkehrs-Checks in Springe

Der Fußverkehrs-Check in Springe hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte einige Verbesserungspotenziale ermitteln. Auf Grundlage der Beobachtungen und Äußerungen der Teilnehmenden, konnten für die einzelnen Stationen der Begehungsrouten (Zwischenhalte) praxisnahe Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in Springe formuliert werden (s. Tabelle 1). Diese unterteilen sich dabei in unterschiedliche Handlungsfelder, Umsetzungshorizonte und Priorisierungen. Hierzu der Hinweis, dass die Priorisierung als Orientierung zu verstehen ist und sich diese aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und kleinteiligen Wegebeziehungen jedes Zufußgehende auch verschieben kann. Die Schwerpunkte beim Fußverkehrs-Check in Springe lagen v. a. darin, die Querungssituationen in der Kernstadt zu verbessern und für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer zu gestalten. Aber auch die Themen Längsverkehr, Barrierefreiheit und Schulwege haben eine wesentliche Rolle gespielt. Als ein kurzfristig umzusetzendes Pilotprojekt wird als Resultat des Fußverkehrs-Checks die Prüfung des Fußgängerüberwegs in der Schulstraße empfohlen, um den Schüler*innen der Berufsbildenden Schulen und der Grundschule Hinter der Burg in diesem Bereich ein sicheres Queren zu ermöglichen. Eine Finanzierung der Maßnahmenvorschläge kann, in Abhängigkeit der Maßnahme, durch Fördergelder unterstützt werden. Möglichkeiten der Förderung und Förderprogramme werden im Kapitel *Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung* im Endbericht aufgezeigt.

Tabelle 4: Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Handlungsfelder	Priorisierung	Umsetzungshorizont
Grünschnitt	Längsverkehr	● ○ ○	kurzfristig
Führung des Fuß- und Radverkehrs in der Bahnhofstraße	Längsverkehr	● ● ●	mittel- bis langfristig
Fußwegenetz definieren (perspektivisch)	Längsverkehr	● ● ○	mittelfristig
Querungssituation Schulstraße	Querungen Schulwege	● ● ●	kurz- bis mittelfristig
Farbige Markierung	Querungen	● ● ○	mittelfristig
Bahnübergang Jägerallee	Querungen	● ● ●	mittel- bis langfristig
Querungen bei Neu- u. Umbaumaßnahmen barrierefrei gestalten	Barrierefreiheit Querungen	● ● ●	langfristig
Oberflächenbeschaffenheit	Barrierefreiheit	● ● ●	kurz- bis mittelfristig
(Stadtweites) Wegeleitsystem	Barrierefreiheit	● ○ ○	mittelfristig

(Barrierefreie) Sitzgelegenheiten aufstellen	Barrierefreiheit		kurzfristig
Elternhaltestellen einrichten	Schulwege		kurzfristig
Laufbus einrichten	Schulwege		kurzfristig
Schulwegeplan erstellen	Schulwege		kurzfristig
Erhöhung der Aufmerksamkeit	Schulwege		kurzfristig

GEMEINDE WEDEMARK – Ortsteil Bissendorf

30.384 Einwohnende in der Wedemark

5.011 EW in Bissendorf
(Stand 31.12.2021)

Merkmale

25 km nördlich von Hannover

17 Gemeindeteile

S-Bahnhalte in mehreren Gemeindeteilen (Bissendorf, Mellen-
dorf, Bennenmühlen); Anbindung
an die Autobahn A7

Weitere Handlungsfelder VEP

Parkletförderung, Tempo-30

Kommunaler Ansprechpartner

Laurens Sahlender



VERANSTALTUNGEN IN DER GEMEINDE WEDEMARK

AUFTAKT-WORKSHOP

16. Oktober 2023, Bürgerhaus Wedemark

BEGEHUNG

20. Oktober 2023, Bissendorf (s. Abbildung 3)

ABSCHLUSS-WORKSHOP

16. November 2023, Bürgerhaus Wedemark

TEILNEHMENDE

Kommunale Verwaltung, Politik sowie Bürger*innen

SCHWERPUNKTE

Barrierefreiheit: Ziel ist es, allen eine eigenständige Mobilität zu ermöglichen. Besonders Menschen mit Behinderung und Ältere profitieren von den Maßnahmen. Unterschiedliche Beeinträchtigungen (bspw. Hören, Sehen, Mobilität) erfordern dabei unterschiedliche Ausgestaltungen.

Querungen: Das Queren von Fahrbahnen stellen für Zufußgehende im Alltag häufig das größte Hindernis dar. Regelmäßigen, sicheren und barrierefreien Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

Längsverkehr: Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die

Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Als Ziel – und Referenzgröße ist eine Gehwegbreite von 2,5 m anzustreben.

STARKEN & SCHWACHEN DES FUßVERKEHRS VOR ORT

Bewertung	Beschreibung	Beispielbild
+	Die kompakte, dörfliche Struktur bedingt eine gute fußläufige Erreichbarkeit innerhalb Bissendorfs (Die nebenstehende Abbildung zeigt, welche Ziele innerhalb von 15 min ab dem Bürgerhaus erreicht werden können).	
+	Städtebaulich attraktiv (Bebauung, Begrünung) & Wiederholt attraktive öffentliche Räume (bspw. rund um das Bürgerhaus und Am Tattenhagen)	
+	Verkehrsberuhigende und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen werden im Ort bereits implementiert	
+	Vermehrt Einsatz geeigneter Oberflächenmaterialien auf Gehwegen (bspw. Fugenloses Pflaster, Asphalt) im Gemeindegebiet.	



Besonderer **Handlungsbedarf beim Thema Barrierefreiheit**: bspw. fehlen Gehwege, die vorliegenden Gehwege sind im Bestand zu schmal, weisen Oberflächenschäden auf, Bordsteinabsenkungen fehlen.



Handlungsbedarf beim Thema **Schulwegsicherheit**
(Hinweis: Konzept wird aktuell erstellt)



Wiederholt Oberflächenschäden
und/oder nicht geeignete Oberflächen
(bspw. wassergebundene Decken, Kopfsteinpflaster)



Fehlende und unterdimensionierte Anlagen für den Fußverkehr

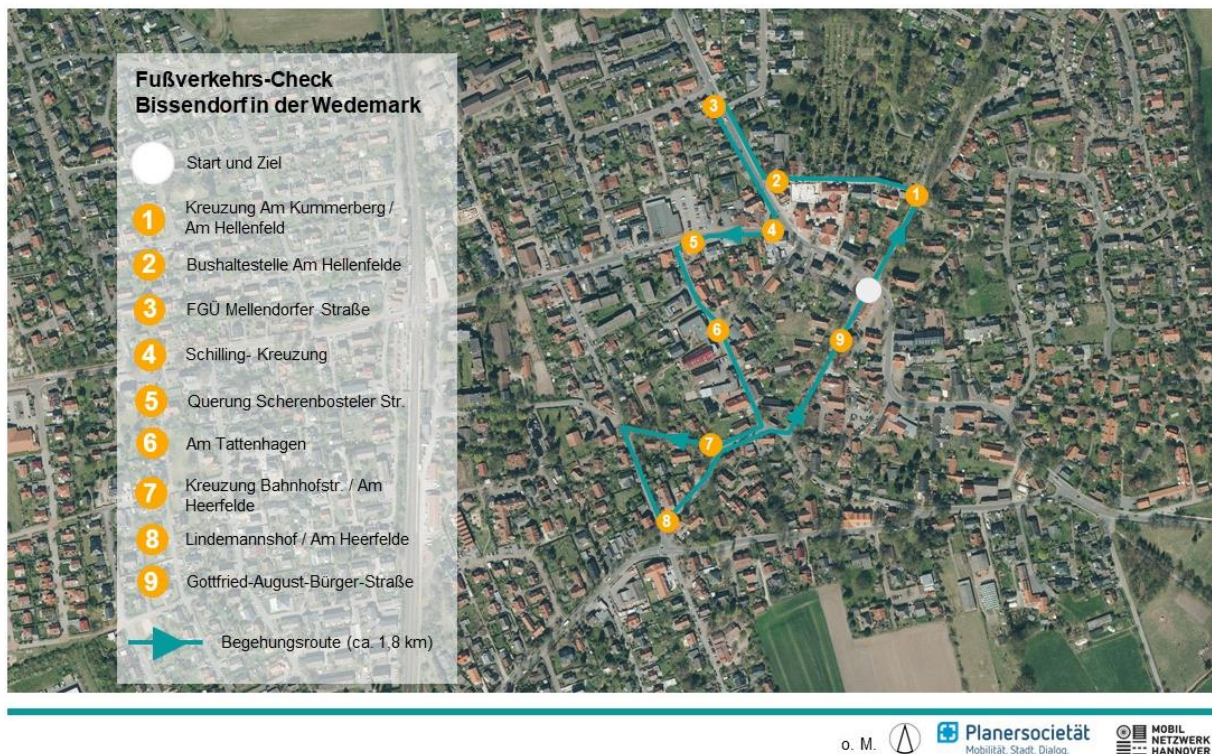
Zusätzlich beschränken Hindernisse auf den vorliegenden Gehwegen immer wieder die Nutzbarkeit derselben.



Konflikte mit anderen Verkehrsarten
(bspw. Radverkehr entlang der klassifizierten Straßen, Kfz-Verkehr in Kreuzungsbereichen)

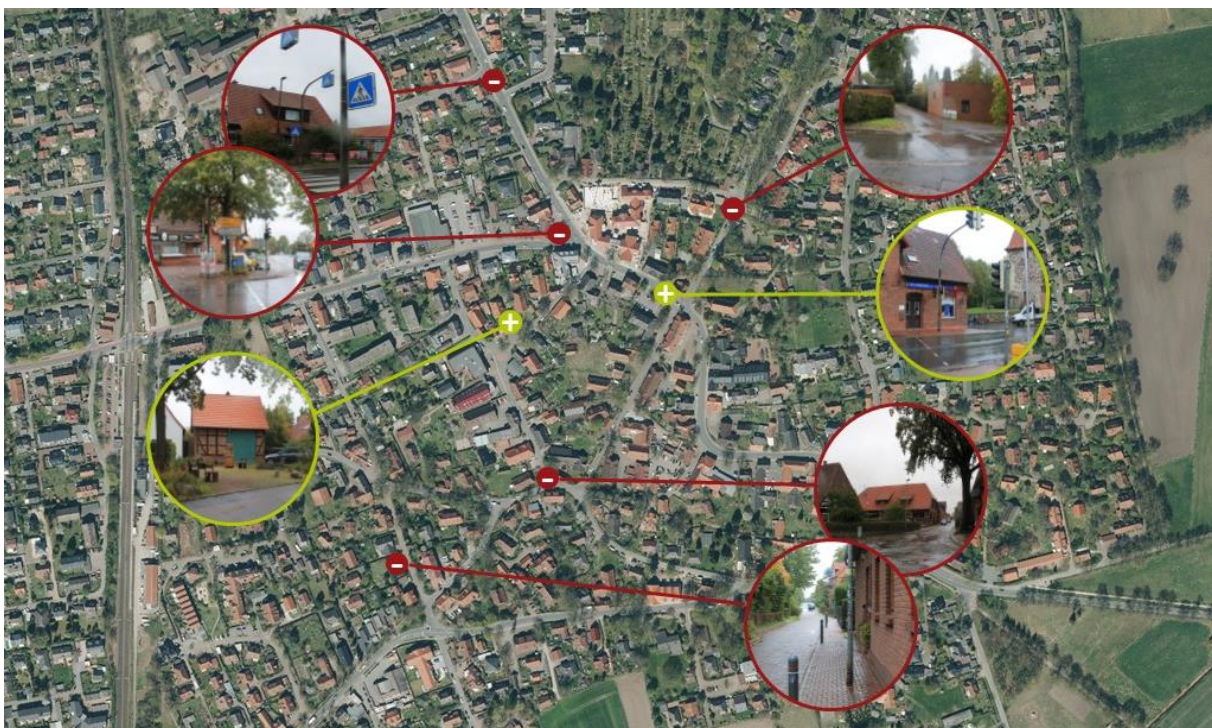


Abbildung 13: Begehungsrouten Fußverkehrs-Check Bissendorf in der Wedemark



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Abbildung 14: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

BORDSTEINABSSENKUNGEN EINRICHTEN

Problem/ Mangel:

Im gesamten Gemeindegebiet fehlen immer wieder Bordsteinabsenkungen. Vorliegende Bordsteinabsenkungen, auch an Querungsanlagen, sind häufig nicht barrierefrei ausgestaltet (das heißt mit Doppelbord und taktilen Bodenindikatoren).

Bild: Querung mit Bordsteinabsenkung an der Gottfried-August-Bürger-Straße – barrierefreier Ausbau fehlt.



Handlungs- vorschlag:

Im gesamten Gemeindegebiet sind sukzessive die Borde da abzusenken, wo wichtige Querbeziehungen vorliegen.

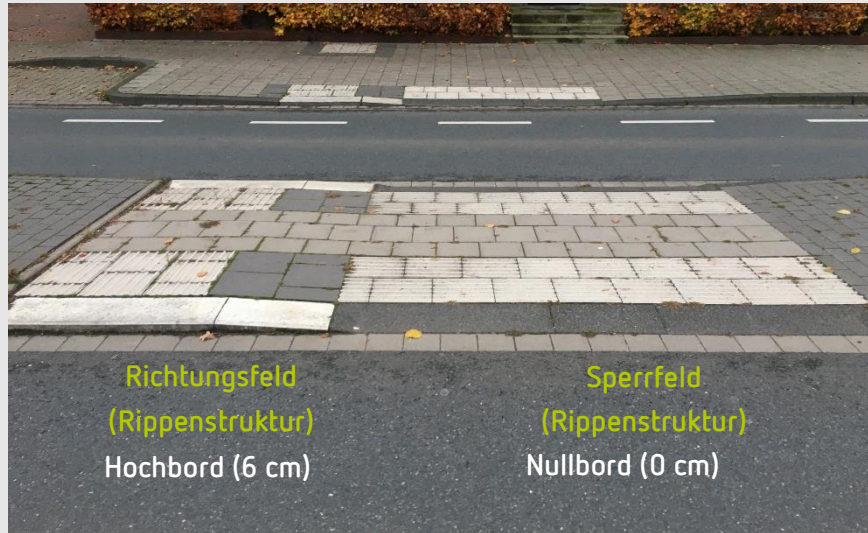
Die Bordsteinabsenkungen dienen speziell Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung, aber beispielsweise auch denjenigen die einen Kinderwagen oder auch einen Rollkoffer mit sich führen.

Bordsteinabsenkungen sollten möglichst immer mit einer differenzierten Bordhöhe realisiert werden, d. h. mit einem Hochbord (tastbares Bord) und einer Nullabsenkung (berollbar). Die Borde sind farblich kontrastreich und mit den entsprechenden taktilen Bodenindikatoren auszuführen (siehe Best Practice/ Visualisierung). So werden die unterschiedlichen Anforderungen von Menschen mit Behinderung berücksichtigt.

Im Bestand ist der erforderliche Platz für die Ausführung eines Doppelbords nicht immer gegeben. Bei Platzmangel muss ggf. mit einer Kompromisslösung gearbeitet werden, d. h. einer Absenkung des Bords auf 3 cm. Alternativ kann die Absenkungen leicht versetzt zum Querungsbereich angeboten werden.

Umsetzung- hinweise:

Bordsteinabsenkungen sollten prioritär an hochfrequentierten Orten und Einrichtungen wie Seniorenwohnheimen, Kultur- und Freizeitorte eingerichtet werden. Außerdem sollten Bordsteinabsenkungen im Rahmen bereits vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen mit umgesetzt werden.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Idealtypisch ausgebildetes Doppelbord an einer Querungshilfe & am Gehweg.
(Quelle Bild: Planersocietät)

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

mittelfristig

Handlungsfelder

Querverkehr
Barrierefreiheit

**Weitere
Einsatzorte**

Im gesamten Gemeindegebiet der Wedemark umzusetzen.

BARRIEREFREIE AUSGESTALTUNG DER QUERUNGSANLAGEN

Problem/ Mangel:

Viele Querungsanlagen im Gemeindegebiet sind nicht barrierefrei ausgestaltet oder entsprechen nicht dem vorgesehenen Standard mit Doppelbord.

An den Lichtsignalanlage (LSA) im Bestand ist das Zwei-Sinne-Prinzip nur teilweise umgesetzt.

Bild: Lichtsignalanlage Kreuzung Mellen-dorfer Str./ Scherenbosteler Str.



Handlungs- vorschlag:

Die Querungsanlagen sind sukzessive mit einem Doppelbord auszustatten, LSA sollten zusätzlich nach dem Zwei-Sinne-Prinzip ausgebaut werden.

Beim Zwei-Sinne-Prinzip müssen wesentliche Informationen und Orientierungshilfen stets für mindestens zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten gegeben sein. Die nötigen Informationen müssen visuell, akustisch oder taktil erfasst werden können. Somit wird den unterschiedlichen Anforderungen von Menschen mit Behinderung Rechnung getragen.

Umsetzungs- hinweise:

LSA liegen häufig an klassifizierten Straßen. Die Zuständigkeit liegt beim Kreis/Land/Bund.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Zwei-Sinne-Prinzip:

Der akustische Signalgeber übermitteln ebenfalls die Freigabezeit, dient als Zielorientierung und muss deshalb bis zur Fahrbahnmitte zu hören sein.

Taktile Signalgeber können am Anforderungstaster integriert werden und ergänzen die akustischen Signalgeber. Dabei können am Anforderungstaster zusätzliche Informationen für Blinde zum Beispiel über Gehrichtung, Mittelinsel und andere gegeben werden

An LSA, die häufig von geh- und sehbehinderten Personen genutzt werden, sollte keine Grünpfeilregelung angewandt werden, zusätzlich sollte eine Verlängerung der Freigabezeit geprüft werden.

Priorisierung

Umsetzungshorizont

Kurz - mittelfristig

Handlungsfelder

Querungen
Barrierefreiheit

**Weitere
Einsatzorte**

Gesamtes Gemeindegebiet der Wedemark.

OBERFLÄCHEN (WIEDER)HERSTELLEN

Problem/ Mangel:

Im gesamten Gemeindegebiet liegen vielfach Oberflächenschäden auf Gehwegen und Fahrbahnen vor.

Bild: Unebener gepflasterter Gehweg an der Mellendorfer Straße.



Handlungs- vorschlag:

Oberflächen sukzessive (wieder-)herstellen. Dabei ist auf den Einsatz geeigneter, d. h. barrierefreier und städtebaulich attraktiver Oberflächenmaterialien zu achten. Geeignete Oberflächen sind eben, aber rutschfest. In der Abwägung mit städtebaulichen/gestalterischen Anforderungen, können Kompromisslösungen, wie bspw. geschliffenes und/oder verfugtes Pflaster genutzt werden.

Umsetzungs- hinweise:

Durch die Straßenausbaubeiträge sind die privaten Anwohnenden an der Finanzierung beteiligt. Die Maßnahme ist politisch unbeliebt und sollte mit kommunikativen Maßnahmen begleitet werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Sog. Komfortstreifen in Bad Wimpfen (Bildquelle: Planersocietät)

Priorisierung



Umsetzungshorizont

langfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr
Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

Im gesamten Gemeindegebiet der Wedemark.

GEHWEGE EINRICHTEN

Problem/ Mangel:

Entlang der Straße „Auf dem Heerwege“ fehlt ein Gehweg.

Im westlichen Abschnitt der Straße befinden sich im Bereich der privaten Grundstücke Gehwegfragmente.

Bild: Westlicher Abschnitt Am Heerwege mit Gehweg-Fragmenten



Handlungs- vorschlag:

„Auf dem Heerweg“ ist die bauliche Einrichtung eines Gehwegs zu prüfen. Im Zweirichtungsverkehr ist auf Erschließungsstraßen eine Restfahrbahnbreite von 4,5 – 6,5 m (bei Linienbus- oder Schwerverkehr) vorgesehen. Auf dem Heerwege kann wenn nur ein unterdimensionierter Gehweg eingerichtet werden, der möglichst an die vorliegenden Gehwegfragmenten anschließen sollte. Parallel zum Ausbau ist eine Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs vorzunehmen.

Interimslösung:

Kann der Gehweg baulich nicht ausgebaut werden ist auch die Markierung eines Gehwegs möglich.

Umsetzungs- hinweise:

Die Einrichtung wurde bereits geprüft und gestaltet sich schwierig. Das Prinzip, kann ggf. auf andere Straßenräume angewandt werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Gehweg in Remchingen



Markierter Gehweg in Bissendorf

Priorisierung



Umsetzungshorizont

(je nach Ausführung)
kurz- bis langfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr
Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

-

UMGESTALTUNG TATTENHAGEN

Problem/ Mangel:

Tattenhagen und Kurze Straße sind im Bestand als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20 Zone) ausgewiesen. Es liegen Oberflächenschäden sowie z. T. sehr schmaler Gehweg vor. Der ruhende Kfz-Verkehr dominiert das Straßenbild.

Mit Hinblick auf das anliegende Seniorenheim sind die Themen Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität hier besonders wichtig.



Handlungs- vorschlag:

Flächige Umgestaltung des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs; niveaugleiche Ausgestaltung und Fokus auf Aufenthaltsqualität v. a. Begrünung des öffentlichen Raums und Einsatz barrierefreier und seniorengerechter Sitzgelegenheiten.

Ziel ist, dass die Straßenraumgestaltung die verkehrliche Regelung (hier: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) widerspiegelt. Im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich spielt der Fußverkehr eine besondere Rolle, außerdem die Themen Aufenthalt. Da sich zentral am Tattenhagen ein großes Seniorenheim befindet ist ein Fokus auf den barrierefreien Ausbau des Straßenraums wesentlich.

Als Interimslösung bis zur Umsetzung kann das Thema Aufenthaltsqualität bspw. durch den Einsatz von Parklets und Wanderbäumen, verbessert und erprobt werden.

Umsetzungs- hinweise:

Die Umgestaltung ist bereits vorgesehen; der Umsetzungszeitpunkt ist jedoch auf Grund von Kanalbauarbeiten noch unklar.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in Ganderkesee, Quelle: Planersocietät

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

langfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr,
Aufenthalt

**Weitere
Einsatzorte**

Prinzip lässt sich auf Tempo-20-Zonen und Verkehrsberuhigte Bereiche übertragen

FUßGANGERÜBERWEG AN DER MELLENDORFER STRAßE

Problem/ Mangel:

Der Fußgängerüberweg (FGÜ) an der Mellendorfer Straße ist entsprechend der Vorgaben (R-FGÜ 2001) gut ausgestattet. Die barrierefreie Ausgestaltung sollte verbessert werden.

Trotz der guten Ausstattung wird berichtet, dass der FGÜ immer wieder von Kfz missachtet und überfahren wird.

Bild: FGÜ an der Mellendorfer Straße



Handlungs- vorschlag:

Da der FGÜ entsprechend der Regelwerke ausgestaltet ist und der Straßenquerschnitt sowie die Verkehrsbelastung keine baulichen Veränderungen zulassen, ist der Handlungsspielraum begrenzt. Folgende Maßnahmen können umgesetzt werden:

Der FGÜ sollte mit Hinblick auf die Barrierefreiheit mit einem Doppelbord, mindestens aber Bodenindikatoren ausgestattet werden.

Um die Verkehrssicherheit zu steigern, können Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit (bspw. Geschwindigkeitskontrollen, Geschwindigkeitsanzeige) & Maßnahmen zur Steigerung der Aufmerksamkeit (bspw. Beschilderung, Anbringen von Barken) eingebracht werden.

Bleibt das Problem langfristig erhalten ist auch die Einrichtung einer Bedarfsampel für den Fußverkehr zu prüfen.

Umsetzungs- hinweise:

Bei der Mellendorfer Straße handelt es sich um eine Landesstraße; die Zuständigkeit liegt somit beim Land Niedersachsen.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Idealtypische Darstellung eines FGÜ

Die Mellendorfer Straße ist zu schmal um eine Mittelinsel oder auch vorgezogene Seitenarme zu realisieren. Entsprechend der Darstellung sollten die Randsteine barrierefrei ausgestaltet werden. Durch Maßnahmen wie die Barken kann zusätzlich am FGÜ die Aufmerksamkeit gesteigert werden.

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

Kurz- bis mittelfristig

Handlungsfelder

Verkehrssicherheit,
Querungen

**Weitere
Einsatzorte**

Ausgestaltung und ergänzende Ausstattung kann auf weitere FGÜ im Gemeindegebiet übertragen werden.

KREUZUNG AM KUMMERBERG/ AM HELLENFELD

Problem/ Mangel:

Die Kreuzung Am Kummerberg/ Am Hellenfeld ist unübersichtlich, da hier aus mehreren Richtungen Straßen und Fußwege zusammenreffen. Zusätzlich befinden sich zwei Parkplätze (Friedhof und Restaurant) direkt am bzw. im Kreuzungsbereich.

Am Kummerberg kommt es immer wieder zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Außerdem handelt es sich um eine wichtige Schulwegverbindung.



Kreuzung Am Kummerberg/ Am Hellenfeld

Handlungsvorschlag:

Aufpflasterung und Anhebung der Fahrbahn im gesamten Kreuzungsbereich (siehe Best-Practice-Beispiel /Visualisierung):

Die Aufpflasterung des Kreuzungsbereichs bremst den Kfz-Verkehr, ermöglicht diversere Querungsbeziehungen sowie das barrierefreie Queren der Kreuzung. Zusätzlich ist das Parken im Umfeld der Kreuzung zu ordnen so dass auch die Sichtbeziehungen freigehalten werden.

1) Alternative: Einrichten eines vorgezogenen Seitenraums zur Querung Am Kummerberg am südwestlichen Gehweg inkl. der Einrichtung von Bordsteinabsenkungen (inkl. Doppelbord und taktilen Bodenindikatoren) im gesamten Kreuzungsbereich. Auch diese Maßnahme wirkt durch die lokale Fahrbahnverengung geschwindigkeitsdämpfend für den Kfz-Verkehr. Durch den vorgezogenen Seitenraum wird die Einsicht in den Straßenraum verbessert und das Parken im direkten Kurvenbereich unterbunden.

2) Interimslösung: Farbige Markierung des Kreuzungsbereiches + Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Fahrbahneinengungen und/oder Schwellen auf der Fahrbahn)

Ergänzend zu den Lösungsvorschlägen können jeweils Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit auf Am Kummerberg (bspw. lokale Fahrbahneinengungen und /oder Schwellen auf der Fahrbahn) installiert werden.

Auch die Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Straße Am Hellenfeld könnte zur Entspannung der Situation beitragen.

Umsetzungshinweise:

In der Gemeinde sind Schwellen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorrätig.

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung

Einfache Skizze: Aufpflasterung und Anhebung der Fahrbahn im Kreuzungsbereich

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

Kurz – bis mittelfristig

Handlungsfelder

Verkehrssicherheit,
Querungen

Weitere Einsatzorte

Insbesondere an Wohnstraßen mit einem breiten Querschnitt sind Maßnahmen, die die Straßen (lokal) verengen sinnvoll, um Geschwindigkeitsüberschreitungen vorzubeugen.

QUERUNGSDISTANZ VERKURZEN & AUFENTHALTSRAUM ERWEITERN

Problem/ Mangel:

Im historischen sogenannten Unterdorf sind die Kurvenradien in den Kreuzungsbereichen groß, bspw. an der Kreuzung Bahnhofstraße/ Heerwege. Dadurch sind die Querungsdistanzen des Fußverkehrs sehr weit, außerdem befördert diese Ausgestaltung Geschwindigkeitsüberschreitungen des Kfz-Verkehrs.



Bahnhofstraße/ Heerwege

Handlungsvorschlag:

Bauliche Verkleinerung der Kurvenradien

Eine Reduzierung des Kurvenradius ist nur da möglich, wo die verkehrliche Nutzung bspw. durch Schwerlast- oder Linienverkehr dem nicht entgegen steht.

Eine Verengung der Kurvenradien hat zur Folge, dass der Kfz-Verkehr ausgebremst wird, gleichzeitig kann der so gewonnene Raum als Gehweg genutzt werden und/ oder als Aufenthaltsraum. Beispielsweise könnte so an der Kreuzung Bahnhofstraße/ Am Heerwege mehr Raum für Aufenthalt geschaffen werden. Die vorliegende Grünfläche mit Sitzgelegenheit könnte weiter ausgebaut werden, bspw. mit Sitzgelegenheiten, die auch die besonderen Anforderungen von Menschen mit Behinderung und Älteren berücksichtigt.

Als Interimsmaßnahmen, kann der Kurvenradius auch durch Markierungen verringert werden. Dadurch wird die Verkehrssicherheit gesteigert die Aufenthaltsqualität kann nur in geringerem Maße umgesetzt werden.

Sitzgelegenheiten

Installation weiterer, barrierefreier Sitzgelegenheiten in einem Abstand von mindestens 300 Metern (vgl. FGSV 2011: 60).

Die Gestaltung von Sitzgelegenheiten kann sehr vielfältig sein. Während Kinder und junge Menschen meist sehr einfache Gegebenheiten wie Mauern und Treppen akzeptieren, benötigen ältere Menschen häufig mehr Komfort. Für diese Personengruppe sind Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagerechten Sitzfläche auszustatten. Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen Personen die Möglichkeit zum Verweilen.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Speziell im Unterdorf wurde darauf verwiesen, dass auch städtebauliche Gründe gegen eine bauliche Anpassung der Kurvenradien sprechen könnten. Die Maßnahme muss im Einzelfall immer abgewägt werden.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Multifunktionale Bank, Wunstorf (Quelle Planersocietät)

Das Angebot an Sitzgelegenheiten sollte vielfältig sein und so die Belange der unterschiedlichen Nutzenden berücksichtigen. Die dargestellte Bank in Wunstorf beinhaltet barrierefreie Elemente bspw. mit einer Armstütze, die das Aufstehen für Ältere erleichtert.

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

Mittel- langfristig

Handlungsfelder

Aufenthaltsqualität

**Weitere
Einsatzorte**

Lässt sich auf andere Kreuzungssituationen im Gemeindegebiet übertragen, an denen die Kurvenradien nicht der Nutzung entsprechen.

Fazit des Fußverkehrs-Checks in der Wedemark

Der Fußverkehrs-Check in Bissendorf hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet. Verbesserungspotenziale wurden entsprechend für die Schwächen dargestellt. Es zeigt sich, dass in Bissendorf für Zufußgehende ganz unterschiedliche Probleme auftreten.

Der kompakte Siedlungskörper mit Einzelhandel und S-Bahn-Station bietet viele gute Grundlagen für den Fußverkehr. Dem entgegen entfalten die Bahngleise, die Land- und Kreisstraßen (bspw. Mellen-dorfer und Scherenbosteler Straße) im Siedlungsgebiet starke Barrierewirkungen, gleichzeitig ist der Handlungsspielraum hier beschränkt. Insgesamt ist der Straßenraum im Bestand häufig gering dimensioniert, der Kfz-Verkehr wurde lange planerisch und gesellschaftlich bevorzugt, dem Fußverkehr wurden eher verbleibende Restflächen zugestanden. Besonders schwierig wird die Situation für Menschen mit Behinderung wahrgenommen, ebenso für vulnerable Gruppen, wie Kinder. In der Verkehrsplanung sollten diese Gruppen stärker berücksichtigt werden.





Auf Grundlage der Begehungen und der Ortskenntnisse der Teilnehmenden konnten Beeinträchtigungen und auch Maßnahmenvorschläge für diese ermittelt werden. Die formulierten Maßnahmenvorschläge finden sich übersichtlich in der Tabelle 1 dargestellt, einschließlich des jeweiligen Handlungsfelds, der Umsetzungshorizonten und Priorisierungen. Der Schwerpunkt lag auf den Themen der Barrierefreiheit sowie den Querungen.

Als wichtigste Maßnahme wurde von den Teilnehmenden die Umgestaltung der Kreuzung Am Kummerberg/ Am Hellenfeld bewertet. Da es sich um eine wichtige fußläufige Verbindung zur Schule handelt, dient sie dem Schutz vulnerabler Verkehrsteilnehmenden, sprich Schulkindern. Außerdem handelt es sich bei den betroffenen Straßen um Gemeindestraßen, der Handlungsspielraum ist aufgrund der Zuständigkeit (Gemeinde) entsprechend größer.

Viele Maßnahmen erfordern bauliche Anpassungen und sind somit längerfristiger anzusetzen. Abhängig von den Maßnahmenvorschläge kann die Finanzierung durch Fördergelder unterstützt werden. Möglichkeiten der Förderung und Förderprogramme werden im Kapitel *Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung* im Endbericht aufgezeigt.

Tabelle 5: Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Handlungsfelder	Priorisierung	Umsetzungshorizont
Bordsteinabsenkungen	Barrierefreiheit, Querungen	● ● ○	Mittelfristig
Barrierefreie Ausgestaltung von Querungsanlagen	Barrierefreiheit, Querungen	● ● ●	Kurz-/ mittelfristig
Oberflächen (wieder) herstellen	Barrierefreiheit, Längsverkehr	● ● ○	Langfristig
Gehweg einrichten	Barrierefreiheit, Längsverkehr	● ○ ○	Langfristig

Umgestaltung Tattenhagen	Barrierefreiheit, Längsverkehr		Langfristig
Fußgängerüberweg an der Mellendorfer Straße	Verkehrssicherheit Querungen		Kurzfristig
Kreuzung Am Kummerberg	Verkehrssicherheit, Querungen		Kurz-/ mittelfristig
Querungsdistanz verkürzen & Aufenthaltsraum erweitern	Aufenthaltsqualität		Mittelfristig

5 Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks 2024

Im Folgenden sind die Steckbriefe der Teilnehmerkommunen aus dem Jahr 2024 aufgeführt:

- Stadt Burgwedel
- Stadt Laatzen
- Stadt Hemmingen
- Stadt Gehrden
- Stadt Seelze
- Stadt Garbsen

STADT BURGWEDEL

20.506 Einwohnende

(Stand: 31. Dez. 2022)

Merkmale

20 km nordöstlich von Hannover

7 Ortsteile

Großburgwedel als Siedlungsschwerpunkt

1 Regionalhalt

Weitere Handlungsfelder VEP

Bahnhofsumfeld

Kommunale Ansprechpartnerinnen

Jana Bertke (Sachbearbeiterin für Umwelt- und Klimaschutz), Annabelle-Marie Semmler (Bauverwaltung)



VERANSTALTUNGEN IN DER STADT BURGWEDEL

AUFTAKT-WORKSHOP

08. April 2024, Amtshof Großburgwedel

BEGEHUNG

18. April 2024, ZOB Großburgwedel

ABSCHLUSS-WORKSHOP

30. Mai 2024, Amtshof Großburgwedel

TEILNEHMENDE

Kommunale Verwaltung, Politik und Bürger*innen

SCHWERPUNKTE

Querungen: Querungen von Fahrbahnen stellen für Zufußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

Längsverkehr: Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

Barrierefreiheit: Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumin-

dest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNVs.

STARKEN & SCHWACHEN DES FUßVERKEHRS VOR ORT

Bewertung	Beschreibung	Beispielbild
+	Mit der Umgestaltung des ZOBs Burgwedel wurde dieser barrierefrei ausgebaut und entsprechend mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Leitelementen ausgestattet.	
+	Punktuell sind Lichtsignalanlagen (ugs. Ampeln) mit taktilen Elementen und differenzierten Bordsteinen ausgestattet.	
+	Sitzgelegenheiten und Spielmöglichkeiten sind in der Von-Alten-Straße vorhanden.	
+	An der Hannoverschen Straße/ Fuhrberger Straße wurde ein neuer Kreisverkehr eingerichtet. Fußgängerüberwege (ugs. Zebrastreifen) und barrierefreie Bordsteine verbessern die Querungssituation für Fußgänger deutlich.	
+	Punktuell sind bereits Gehwegüberfahrten und Aufpflasterungen für den Fußverkehr vorhanden.	



Burgwedel ist Mitgliedskommune bei der Initiative Lebenswerte Städte. Die Initiative setzt sich dafür ein, dass Städte und Gemeinde mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Geschwindigkeiten bekommen.



Viele Bushaltestellen sind nicht barrierefrei. Sie weisen kein taktils Leitsystem auf und haben z. T. keinen Witterungsschutz oder eine Sitzgelegenheit.



Ampeln haben keinen akustischen Signalgeber bzw. funktioniert dieser nicht. Die Vibrationsplatte ist ebenfalls nicht aktiv. Die Ampeln sind für sehingeschränkte oder blinde Personen nicht sicher nutzbar.



Auch viele Querungsstellen sind bisher noch nicht barrierefrei ausgebaut. Es fehlen differenzierte Bordhöhen und taktils Leitelemente. So z. B. Im Mitteldorf.



Viele Querungsstellen wie z. B. Am Markt oder am Alten Postweg weisen lange Querungsdistanzen und großzügige Abbiegeradien auf. Schlechte Sichtbeziehungen verschärfen die Situation.

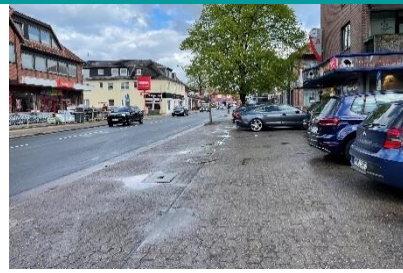


Aufgrund geringer Straßenraumbreiten weist Burgwedel viele Gehwege mit einer Radverkehrsfreigabe auf. Auf den schmalen Gehwegen kommt es häufig zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.





Insbesondere in der Straße Im Mitteldorf kommt es zu Konflikten zwischen Fußverkehr und dem ruhenden Kfz-Verkehr, da der Gehweg hinter den Stellplätzen angeordnet ist. So muss dieser bei den Aus- und Einparkvorgängen überfahren werden.



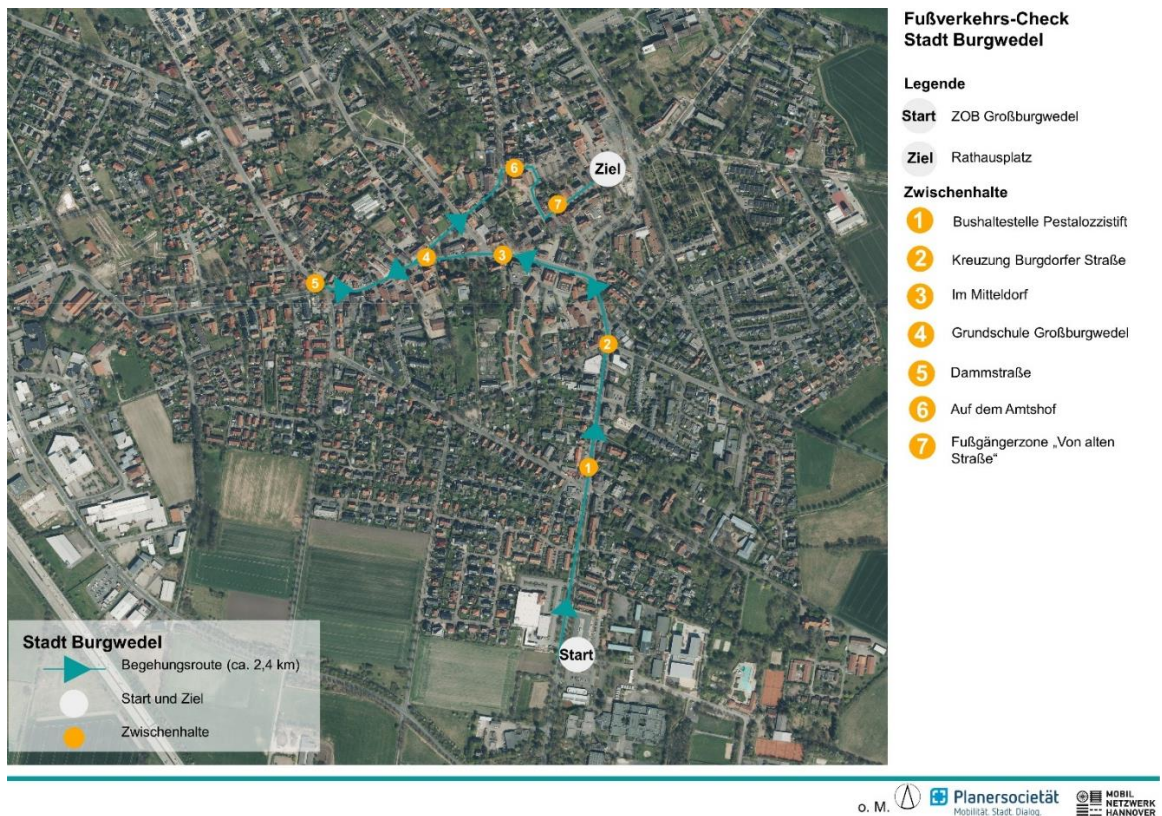
Auf der Hannoverschen Straße queren insbesondere Schüler*innen auf Höhe von Edeka die Straße und nutzen dafür den Fahrbahnteiler (keine Querungsanlage) anstatt der Ampel, da diese mit einem Umweg verbunden ist.



An der Kreuzung Dammstraße/ In der Meineworth gibt es keine gesicherte Querungsstelle. Der Kfz-Verkehr wird als zu schnell empfunden und es herrschen schlechte Sichtbeziehungen.



Abbildung 15: Begehungsrouten Fußverkehrs-Check Burgwedel



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Abbildung 16: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte

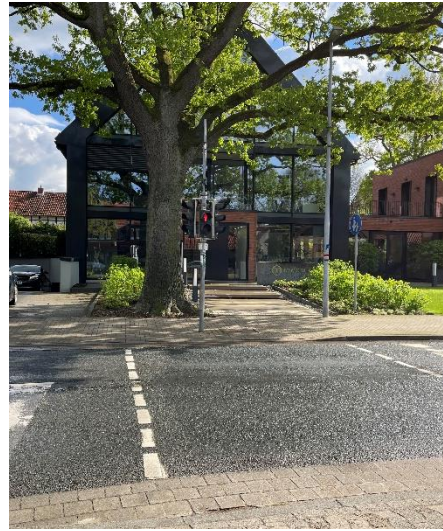


Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

QUERUNGEN BARRIEREFREI GESTALTEN

Problem/ Mangel:

Querungen an den Straßen Im Miteldorf und In der Meineworth sind nicht barrierefrei gestaltet. Es gibt keine differenzierten Bordhöhen und kein taktils Leitsystem. Zudem sind die vorhandenen Ampeltaster nicht mit einem akustischen Signalgeber ausgestattet (oder nicht in Funktion). Die Vibrationsplatte funktioniert an einigen Lichtsignalanlagen ebenfalls nicht.



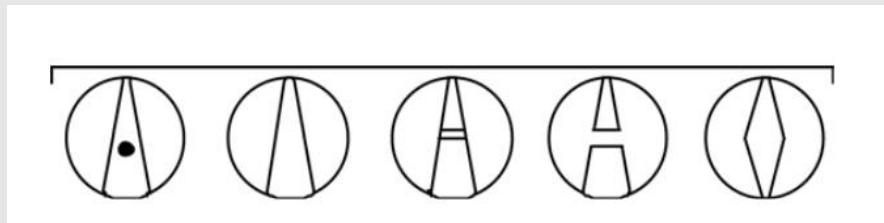
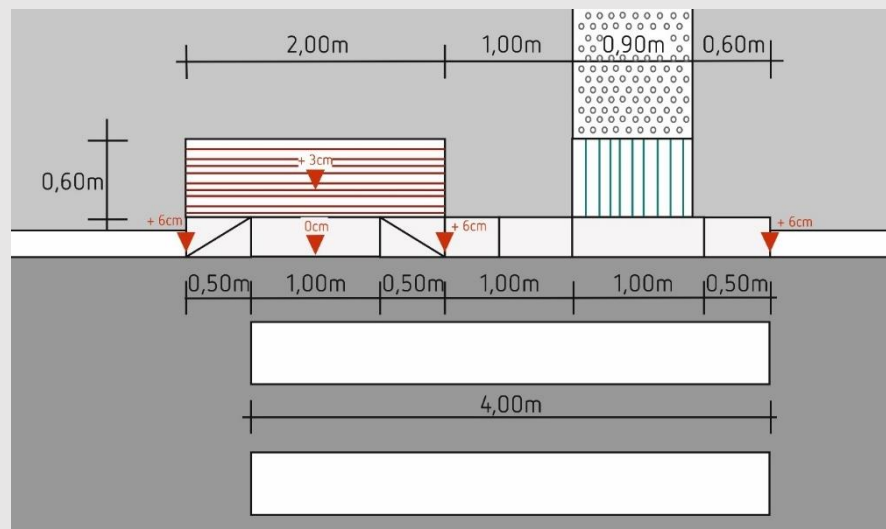
Handlungs- vorschlag:

Querungsanlagen müssen nach den aktuellen Richtlinien barrierefrei ausgestaltet werden. Im Rahmen von zukünftigen Neubau- und Umbaumaßnahmen (z. B. Platz „Am Markt“) sollten Querungen flächendeckend barrierefrei ausgebaut werden. Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten. An Fußgängerüberwegen und Ampeln ist aufgrund der Furtbreite eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) sinnvoll. Im Falle von Ampeln sollten barrierefreie Ampeltaster eingesetzt werden. Je nach Ausstattung können diese sehingeschränkten Personen akustische Signale geben oder über eine Prägung die Art der Querung bzw. deren Querschnitt anzeigen.

Umsetzungs- hinweise:

Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen. Beim Einsatz von Kompromisslösungen ist dabei auf eine korrekte Bauausführung und geringe Einbautoleranz⁶ zu achten. Insbesondere an gesicherten Querungen sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören (vgl. FGSV 2011: 48ff). Weitere Informationen zu Ampeltastern und akustischen Signalen gibt es unter nullbarriere.de

⁶ Zulässige Massabweichung beim Einbau eines Bauteils

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


oben: Skizze Bodenindikatoren, Quelle: Planersocietät; Mitte: Dortmund, Quelle: Planersocietät;
unten: Überwegsymbole an Vibrationsplatte, Quelle: Langmatz GmbH

Priorisierung

Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

**Weitere
Einsatzorte**

Gesamtes Stadtgebiet

BUSHALTESTELLEN BARRIEREFREI GESTALTEN

Problem/ Mangel:

Derzeit sind 51 % der Bushaltestellen in Burgwedel barrierefrei. Damit liegt der Wert über der gesamten Region mit 43 % (Stand 2020, vgl. NVP Hannover). Die Bushaltestellen an der Hannoverschen Straße und Am Markt sind nicht barrierefrei. Das bedeutet, dass sie kein taktils Leitsystem aufweisen und Am Markt zudem Wartehäuschen sowie Sitzgelegenheiten fehlen. Damit ist eine Aufenthaltsqualität bei dem Warten auf den Bus nicht gegeben.



Handlungs- vorschlag:

Die Stadt Burgwedel setzt sich dafür ein, dass jährlich ein bis zwei Bushaltestellen barrierefrei umgestaltet werden. Neben den Standards der Barrierefreiheit werden zusätzliche Ausstattungsmerkmale wie Sitzgelegenheiten (mit Armlehnen) und Wartehäuschen eingerichtet.

Umsetzungs- hinweise:

Die Standards der Barrierefreiheit an Bushaltestellen in der Region Hannover sind im Nahverkehrsplan Hannover enthalten. U. a. sollten Wartehäuschen so ausgestaltet sein, dass diese durch sehingeschränkte Personen erkennbar sind. Das Land Niedersachsen fördert den barrierefreien Um- und Ausbau von Bushaltestellen im Linienverkehr mit einer Förderquote von 75 %. Anstehende Planungen wie Am Markt (Städtebauförderung) sollten genutzt werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Karlsruhe, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

Gesamtes Stadtgebiet

BARRIEREFREIES STADTMOBILIAR

Problem/ Mangel:

An bedeutenden Plätzen und Straßen (z. B. Von-Alten-Straße) sind bereits Sitzgelegenheiten vorhanden. Insbesondere Am Markt sind diese jedoch veraltet und nicht barrierefrei (keine Arm- und Rückenlehnen). Entlang wichtiger Achsen wie der Hannoverschen Straße oder Pestalozzistraße sind derzeit keine oder nur vereinzelt Sitzgelegenheiten vorhanden.



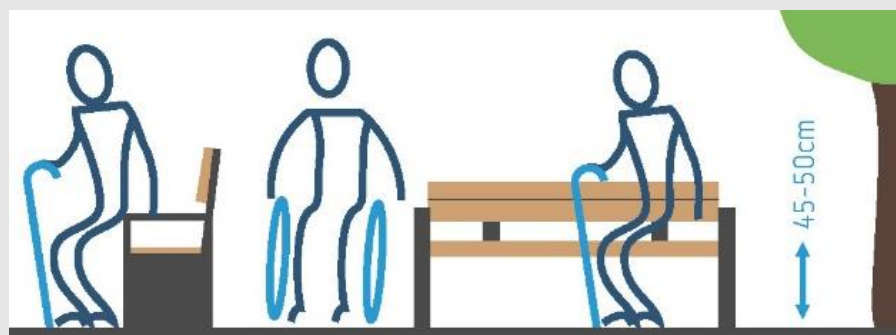
Handlungs- vorschlag:

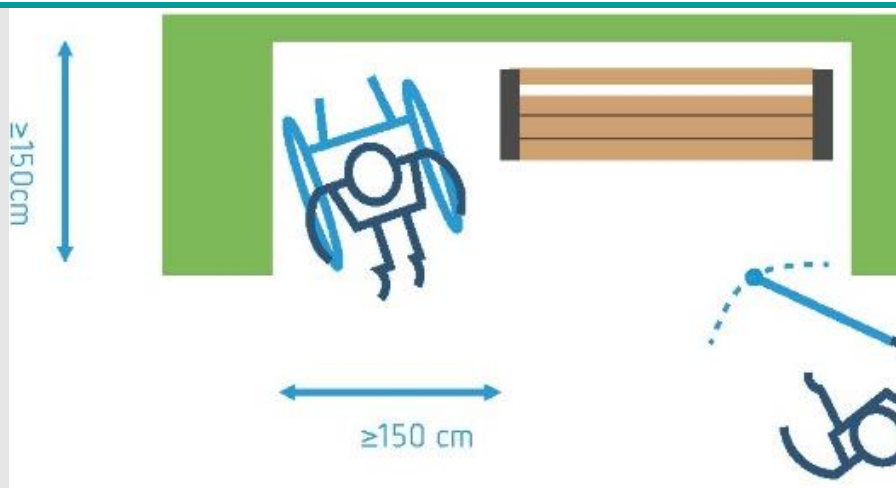
Für Personen mit Mobilitätseinschränkungen bzw. kurzzeitiger Mobilitätseinschränkung (z. B. Beinverletzungen, Schwangerschaft etc.) und ältere Personen können Bänke ein wichtiges Element für die eigenständige Mobilität darstellen. An wichtigen Zielorten und auf wichtigen Fußverkehrsachsen sollten daher barrierefreie Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Anstehende Planungen wie Am Markt (Städtebauförderung) sollten genutzt werden.

Umsetzungs- hinweise:

Für eine barrierefreie Nutzung empfiehlt sich, glatte und nicht zu tiefe Sitzflächen zu verwenden. Es eignet sich eine Höhe von 45 bis 50 cm. Zur Barrierefreiheit sind (teils) Arm- und Rückenlehnen an die Sitzflächen anzubringen und auf eine freie Fläche unter der Sitzfläche zu achten. Für Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen ist ein Freibereich neben der Parkbank von Vorteil. Sitzgelegenheiten sollten mit einem Langstock ertastbar und visuell kontrastreich sein. Die angrenzende, stufenlos zugängliche Ruhefläche sollte mindestens 150 cm x 150 cm groß sein (vgl. FGSV 2002:32). Zudem sollten insbesondere in den heißen Sommermonaten ausreichend verschattete Sitzmöglichkeiten vorhanden sein.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung





oben: Skizze für barrierefreie Sitzgelegenheiten, Quelle: Planersocietät; unten: Wunstorf, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit
Aufenthaltsqualität

Weitere Einsatzorte

u. a. Im Mitteldorf, Bereich WohnPark Großburgwedel

BARRIEREFREIE FUSSGANGERZONE**Problem/
Mangel:**

Die Burgwedeler Fußgängerzone Von-Alten-Straße hat keine barrierefreie Pflasterung. Zudem ist die Pflasterung inhomogen ausgestaltet. Es gibt kein Blindenleitsystem und Stadtmobiliar sowie Baumstandorte stellen Hindernisse dar. Darüber hinaus haben einige Geschäfte eine Stufe am Eingang, so dass diese nicht barrierefrei erreichbar sind.

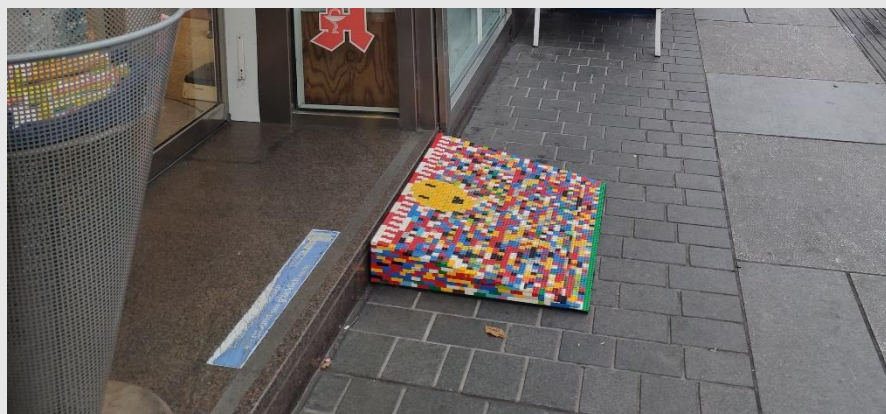
**Handlungs-
vorschlag:**

- 1) Für eine problemlose Nutzung von Fußwegen sind der Belag und die Beschaffenheit der Oberfläche relevant. Auf Kopfsteinpflaster benötigen Menschen mit Hilfsmitteln mehr Energie. Insbesondere für Menschen mit rollenden Fortbewegungsmitteln, bei denen die Armmuskulatur eingesetzt werden muss, sind diese Bodenbeläge mit enormen Krafteinsatz und einem hohen Sicherheitsrisiko verbunden. Für einen niedrigen Reibungsverlust ist es wichtig, dass Wege ebene Oberflächen aufweisen. In der Von-Alten-Straße kann für Gehhilfen und Rollstühle der Rollwiderstand von kleinteiligem Pflaster durch eine teilweise barrierefreie Umgestaltung verringert werden. Die Schaffung eines „Komfort“-Weges bzw. -Streifens durch die Verlegung von größeren, ebenen Platten auf Teilflächen führen dabei zu einer besseren Benutzbarkeit.
- 2) Langfristig sollte eine komplette Neugestaltung und in diesem Zuge ein barrierefreier Umbau der Von-Alten-Straße in Betracht gezogen werden. Dadurch könnten flächendeckend Aspekte der Barrierefreiheit mitberücksichtigt werden.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Der Komfort-Weg sollte durch einen taktilen Leitstreifen ergänzt werden. So kann der Weg zugleich eine hindernisfreie Wegeführung für Personen, die auf einen Langstock angewiesen sind, anzeigen.

Zudem sollten Gewerbetreibende für das Thema Barrierefreiheit sensibilisiert werden und niedrigschwellige Maßnahmen wie der Einsatz von Rampen an Stufen der Geschäfte aufgezeigt werden. In Würzburg wurden durch den Verein WüSL, Selbstbestimmt Leben Würzburg e.V., 10 Legorampen – dazu 2 in Zusammenarbeit mit Grundschulkindern – gebaut und an wichtige Geschäfte wie die Apotheke, eine Buchhandlung und Restaurants verschenkt haben. Weitere Informationen zum Projekt gibt es [hier](#).

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


oben: Calw, Quelle: Planersocietät; Mitte: Siegen, Quelle: Planersocietät; unten: Würzburg, Quelle: Planersocietät

Priorisierung


**Weitere
Einsatzorte**

-

Umsetzungshorizont

kurz- bis langfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

MARKIERUNGEN ERNEuern

Problem/ Mangel:

An einigen Stellen in Großburgwedel sind Markierungen der Fahrbahn und von Fußgängerüberwegen (z. B. Fußgängerüberweg Im Mitteldorf, Fahrbahnmarkierung Burgdorfer Straße/ Hannoversche Straße) abgetragen. Dies führt dazu, dass diese zum einen für Autofahrende und zum anderen insbesondere für Personen mit einer Seheinschränkung schlecht erkennbar sind.



Handlungs- vorschlag:

Markierungen sollten kurzfristig erneuert werden, um die Sichtbarkeit im Straßenraum wieder zu verbessern. Hierzu sollten Bereiche in Lage wichtiger Zielorte priorisiert werden.

Umsetzungs- hinweise:

Markierungen können auch für die Barrierefreiheit eine wichtige Rolle spielen. So können sie auch zur Sichtbarmachung an Treppenstufen, an Pfosten und Bushaltestellen eingesetzt werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Wunstorf, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Verkehrssicherheit
Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

Gesamtes Stadtgebiet

EINRICHTUNG KREISVERKEHR PRUFEN**Problem/
Mangel:**

An der Kreuzung Dammstraße/ Im Mitteldorf/ In der Meineworth ist die derzeitige Kreuzungs- und Querungssituation für alle Verkehrsteilnehmende sehr unübersichtlich. In der Dammstraße gibt es keine gesicherte Querungsmöglichkeit für Zufußgehende und Kfz biegen mit hohen Geschwindigkeiten ab.

**Handlungs-
vorschlag:**

Es wird empfohlen, die Anlage eines Kreisverkehrs in diesem Bereich zu prüfen. Kreisverkehrsanlagen vereinen einige verkehrliche Vorteile. Gegenüber normalen Kreuzungen haben sie keine Linksabbiegenden, wodurch sich Konfliktpunkte verringern. Zudem wird durch die unterbrochene Fahrbahn die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert (vgl. UDV 2012: 4). Durch den Verzicht auf eine klare zeitliche Trennung der Verkehrsströme entstehen den Fahrzeugführenden sowie Zufußgehenden kaum Wartezeitverluste. Laut FGÜ Leitfaden BW sollten an Überquerungsstellen von Kreisverkehren an allen Kreisverkehrsarmen Fußgängerüberwege angelegt werden, wenn die verkehrliche Voraussetzung hierfür an zumindest einem Arm gegeben ist (vgl. VM BW 2019: 28). Durch die Vereinheitlichung des Vorrangs für Zufußgehende durch Zebrastreifen beachten ca. 97 % der Kfz-Fahrer deren Vorrang. Ohne Zebrastreifen wird der Vorrang der Zufußgehenden beim Ausfahren aus dem Kreisverkehr von weniger als 20 % beachtet (vgl. VM BW 2019: 15).

**Umsetzungs-
hinweise:**

Nach Merkblatt der FGSV für die Anlage von Kreisverkehren sollten Fußgängerüberwege nah an der Kreisfahrbahn und in der Regel nicht mehr als etwa 4,0 bis 5,0 m gemessen in der Achse des Fahrbahnteilers abgesetzt sein. Bei größeren Abständen zwischen Kreisfahrbahn und Zebrastreifen rechnen die Kfz-Fahrenden oftmals nicht mehr mit querenden Zufußgehenden und erhöhen ihre Fahrgeschwindigkeit (vgl. ADAC 2014: 35).

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Neumünster, Quelle: Planersocietät

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

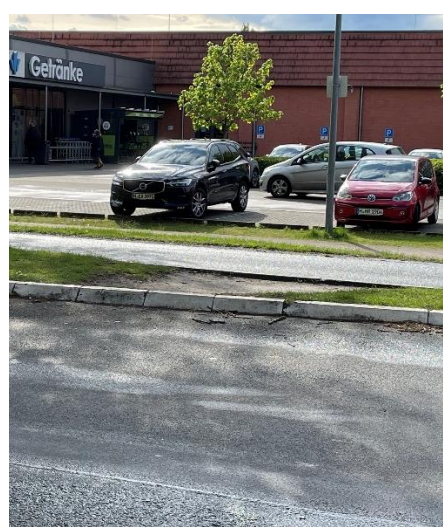
langfristig

HandlungsfelderQuerungen
Verkehrssicherheit**Weitere
Einsatzorte**

-

EINRICHTUNG MITTELINSEL PRÜFEN**Problem/
Mangel:**

Um von dem Gymnasium Großburgwedel Edeka auf der anderen Seite der Hannoverschen Straße zu erreichen, wird häufig auf Höhe des Fahrbahnteilers gequert. Eine Querungsanlage ist nicht vorhanden die Lichtsignalanlage ist mit einem Umweg verbunden. Hinzu kommt, dass der Gehweg (mit Radverkehrsfreigabe) auf der westlichen Seite endet und der Radverkehr über die Fahrbahn auf die andere Seite wechseln muss.

**Handlungs-
vorschlag:**

Es wird empfohlen, die Einrichtung einer Mittelinsel auf Höhe des Fahrbahnteilers oder der Verkehrsinsel zu prüfen. Mittelinseln sind Zufußgehende besonders geeignete Überquerungsanlagen, beispielsweise wenn die Anlage eines Fußgängerüberwegs nicht möglich ist. Außerdem kann über die Mittelinsel eine sichere Führung des Radverkehrs auf die andere Seite der Straße erfolgen.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Bei einer Querungsanlage für Zufußgehende sollte die Insel mindestens 2,00 m tief sein, um ein hinreichend sicheres Warten zu ermöglichen. In besonderen Fällen wie bei einer beengten Fahrbahn kann eine Mittelinsel auch schmaler konzipiert werden. Die Wartefläche sollte mind. 4,00 m breit sein, um zu gewährleisten, dass auch mehrere Zufußgehende gleichzeitig auf der Querungsanlage warten können. Wenn die Mittelinsel auch von Radfahrenden oder Rollstuhlfahrenden genutzt werden soll, ist eine Tiefe von 2,50–3,00 m anzustreben.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Hamburg, Quelle: Planersocietät

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

mittelfristig

Handlungsfelder

Querungen

**Weitere
Einsatzorte**

-

GEHWEGÜBERFAHRT EINRICHTEN

Problem/ Mangel:

An den Einmündungen Alter Postweg, Am Markt, Hannoversche Straße/ Pestalozzistraße/ Mühlenstraße, Hannoversche Straße/ Gartenstraße und Hannoversche Straße/ Burgdorfer Straße sind lange Querungsdistanzen vorhanden und die Einsehbarkeit ist z. T. eingeschränkt. Durch großzügige Abbiegeradien können Kfz schnell in die Straßen abbiegen.



Handlungs- vorschlag:

Für die Straßen Alter Postweg, Am Markt, Hannoversche Straße/ Pestalozzistraße/ Mühlenstraße, Hannoversche Straße/ Gartenstraße wird empfohlen, eine Gehwegüberfahrt einzurichten. Zur Steigerung des Gehkomforts können Einmündungen zu untergeordneten Straßen baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen. Dies verdeutlicht zum einen den Vorrang des Fußverkehrs und ermöglicht zum anderen eine barrierefreie Querung der Einmündung auf einem plangleichen Niveau (vgl. FGSV 2002, 25).

Umsetzung- hinweise:

Beim baulichen Eingriff sollte gleichfalls darauf geachtet werden, dass direkte Gehlinien nicht durch Einbauten wie bspw. Straßenlaternen beeinträchtigt werden.

Best-Prac- tice-Beispiel / Visualisie- rung



Pirmasens, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis mittelfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr

Weitere Einsatzorte

-

RAD- UND FUSSVERKEHRSFUHRUNG ORDNET**Problem/
Mangel:**

In gesamt Großburgwedel gibt es viele Gehwege, die mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ beschildert sind. Dies bedeutet, dass Radfahrende den Gehweg nutzen dürfen, aber Schrittgeschwindigkeit fahren müssten. Auf den ohnehin schmalen Gehwegen führt dies regelmäßig zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Insbesondere im Bereich der Hannoverschen Straße ist aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts die Einrichtung von eigenständigen Anlagen für den Radverkehr nicht möglich.

**Handlungs-
vorschlag:**

Die Hannoversche Straße liegt im Zuständigkeitsbereich der Region Hannover, die bereits einen Lösungsansatz entwickelt hat. Das Gutachtendenbüro unterstützt den Vorschlag die Beschilderung an der Hannoverschen Straße zu ändern, um so Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr zu erzielen. Aus Richtung Isernhagen kommend, wird auf dem östlichen Gehweg die derzeitige Beschilderung „getrennter Rad- und Gehweg“ durch die Beschilderung „gemeinsamer Geh- und Radweg“ geändert, da eine bauliche Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr nicht gegeben ist. Auf der westlichen Gehwegseite wird die Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ in Zukunft hingegen entfallen, sodass der Gehweg ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten ist. Lediglich ein Teilstück auf Höhe der Mühlenstraße wird aufgrund des querenden Schulverkehrs freigegeben.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Die Änderungen der Beschilderung und die damit einhergehenden Änderungen in der Benutzung sollten ausreichend nach außen kommuniziert und sensibilisiert werden. Dafür können unterschiedliche Medien und z. B. die Verkehrserziehung in den Schulen genutzt werden. Darüber hinaus könnten Piktogramme mit Hinweis auf gemeinsame Rücksichtnahme auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg eingesetzt werden.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Dresden, Quelle: Planersocietät

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurzfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr

**Weitere
Einsatzorte**

In der Meinelworth, Im Mitteldorf

NEUGESTALTUNG HANNOVERSCHE STRASSE PRUFEN

Problem/ Mangel:

Der Gehweg an der Straße Im Mitteldorf ist zwischen Fahrbahn und Stellplätzen angeordnet. So muss der Gehweg bei Ein- und Ausparkvorgängen überfahren werden, was regelmäßig zu gefährlichen Situationen mit dem Fußverkehr führt. Die Stellplätze sind Privatfläche. Zwischen den Stellplätzen und der Gebäudekante ist ebenfalls ein Gehweg (nicht offiziell angeordnet) vorhanden.



Handlungs- vorschlag:

Es wird empfohlen, diesen Bereich neu zu ordnen, um sowohl Vorteile für den Fußverkehr als auch den ruhenden Kfz-Verkehr erreichen zu können. Dies könnte erreicht werden, indem der Gehweg zwischen den Stellplätzen und der Gebäudekante angeordnet und verbreitert wird. Der gewonnene Platz auf dem Gehweg kann für weitere Elemente wie z. B. Bänke oder Pflanzkübel genutzt werden (solange diese die Gehbahn nicht einschränken), sodass die Aufenthaltsqualität vor den dort ansässigen Geschäften verbessert wird. Die Stellplätze könnten straßenbegleitend in Form von Schrägparken angeordnet werden. Dadurch muss der Gehweg nicht mehr überfahren werden und die Sichtbeziehungen bei den Ein- und Ausparkvorgängen werden für den Kfz-Verkehr verbessert.


Umsetzungs- hinweise:

Als erster Schritt sollte eine Kontaktaufnahme mit den Eigentümer*innen der Stellplätze erfolgen, um über eine potenzielle Bereitschaft die Flächen zu tauschen ins Gespräch zu kommen.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Wiesbaden, Quelle: Planersocietät

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
	langfristig	Längsverkehr
Weitere Einsatzorte	-	

TEMPO 30 ANORDNEN (PERSPEKTIVISCH)**Problem/
Mangel:**

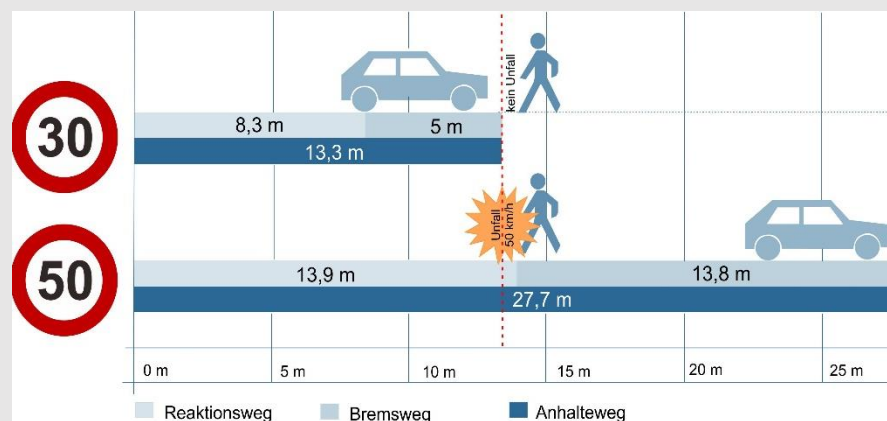
Die Straße Im Mitteldorf (übergehend in die Hannoversche Straße) ist derzeit mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h ausgewiesen. Im Bereich der Grundschule Großburgwedel ist von Montag bis Freitag zwischen 07:30 und 17:30 eine abschnittsbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet. Von den Teilnehmenden wird der Kfz-Verkehr auf dieser Straße als zu schnell empfunden und der Wunsch nach Tempo-30 benannt.

**Handlungsvorschlag:**

Die Stadt Burgwedel ist bereits Mitglied der Initiative Lebenswerte Städte und setzt sich auch in Zukunft für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung ein. Sollte die Gesetzeslage eine Anordnung Im Mitteldorf möglich machen, wird diese von der Stadt umgesetzt.

Umsetzungshinweise:

-

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung**Priorisierung****Umsetzungshorizont**

langfristig

Handlungsfelder

Verkehrssicherheit

Weitere Einsatzorte

Gesamtes Stadtgebiet

KOMMUNIKATION STARKEN

Problem/ Mangel:

Fußverkehr wird oft nicht als wesentlicher Teil einer eigenständigen Mobilität gesehen und daher in seiner Bedeutung unterschätzt. Hinzu kommt, dass insbesondere bei Umbaumaßnahmen oder Änderungen in der Verkehrsführung vielen Verkehrsteilnehmenden nicht klar ist, welche Verkehrsregeln gelten. So war bei dem neuen Kreisverkehr an der Fuhrberger Straße die Aufgabe eines differenzierten Bords unbekannt.



Handlungs- vor-schlag:

Ziel der Kommunikation muss also sein, den Fußverkehr als wichtiges Element der Nahmobilität sichtbar zu machen und Änderungen an Verkehrsführungen und die dort geltenden Verkehrsregeln ausreichend zu kommunizieren. Dazu sollten unterschiedliche Kommunikationsmittel genutzt werden (z. B. Zeitung, Social-Media, Radio). Beispielsweise kann unterstützend auch ein Gamification-Ansatz gewählt werden. Dabei könnten z. B. neue Verkehrsregeln in Form eines Gewinnspiels kommuniziert werden. Das ganze Jahr über bieten sich zudem vielfältige Möglichkeiten, als Kommune „zum Gehen einzuladen“. Stadtspaziergänge, Straßenfeste, Wettbewerbe oder sonstige Aktionen können zum Beispiel zum „Tag der Umwelt“, der Europäischen Woche der Mobilität oder dem internationalen Aktionstag „Zu Fuß zur Schule und in den Kindergarten“ mit der Unterstützung von lokalen Partnern geplant werden.


Umsetzungs- hinweise:

-

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Werbung Europäische Mobilitätswoche, Quelle: Umweltbundesamt

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
	kurzfristig	übergreifend
Weitere Einsatzorte	-	

Fazit des Fußverkehrs-Checks in Burgwedel

Der Fußverkehrs-Check in Burgwedel hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzenden-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge für die Verbesserung des Fußverkehrs in Burgwedel formuliert werden (s. Tabelle 1). Die Maßnahmenvorschläge bilden dabei einen bunten Blumenstrauß aus unterschiedlichen Handlungsfeldern, Umsetzungshorizonten und Priorisierungen. Dabei lagen die Schwerpunkte v. a. darin, Barrierefreiheit flächendeckend herzustellen und sichere Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Insbesondere schlechte Sichtbeziehungen und lange Querungsdistanzen an der Hannoverschen Straße, vor allem für Kinder, standen immer wieder im Fokus der Diskussion. Aus diesem Grund wird das Einrichten einer Gehwegüberfahrt am Alten Postweg als erste Pilotmaßnahme empfohlen. Eine Gehwegüberfahrt kann vergleichsweise kostengünstig eingerichtet werden und bringt dabei zahlreiche Vorteile für den Fußverkehr mit sich (s. Maßnahme Gehwegüberfahrt einrichten). Eine Finanzierung der Maßnahmenvorschläge kann, in Abhängigkeit der Maßnahme, durch Fördergelder unterstützt werden. Möglichkeiten der Förderung und Förderprogramme werden im Kapitel *Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung* im Endbericht aufgezeigt.

Tabelle 6: Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Handlungsfelder	Priorisierung	Umsetzungshorizont
Querungen barrierefrei gestalten	Barrierefreiheit	● ● ●	mittel- bis langfristig
Bushaltestellen barrierefrei gestalten	Barrierefreiheit	● ● ○	mittel- bis langfristig
Barrierefreies Stadtmobiliar	Barrierefreiheit Aufenthaltsqualität	● ○ ○	kurzfristig
Barrierefreie Fußgängerzone	Barrierefreiheit	● ● ○	kurz- bis langfristig
Markierungen erneuern	Verkehrssicherheit Barrierefreiheit	● ● ●	kurzfristig
Einrichtung Kreisverkehr prüfen	Querungen Verkehrssicherheit	● ● ●	langfristig
Einrichtung Mittelinsel prüfen	Querungen	● ○ ○	mittelfristig
Gehwegüberfahrt einrichten	Längsverkehr	● ● ○	kurz- bis mittelfristig
Rad- und Fußverkehrsführung ordnen	Längsverkehr	● ● ●	kurzfristig
Neugestaltung Hannoversche Straße prüfen	Längsverkehr	● ● ●	langfristig

**Tempo 30 anordnen
(perspektivisch)**

Verkehrssicherheit



langfristig

**Kommunikation
stärken**

übergreifend



kurzfristig

STADT LAATZEN

41.854 Einwohnende

(Stand: 31. Dez. 2020)

Merkmale

südlich angrenzend an Hannover

4 Ortschaften

1 Fernverkehrs- und Regionalhalt

2 S-Bahnhaltepunkte

18 Stadtbahnhaltepunkte

Weitere Handlungsfelder VEP

Stadtexperiment Laatzen

Kommunaler Ansprechpartnerin

Shiva Dettmer (Verkehrsplanerin
Stadt Laatzen)



VERANSTALTUNGEN IN DER STADT LAATZEN

AUFTAKT-WORKSHOP

07. Mai 2024, Café im Stadthaus

BEGEHUNG

13. Mai 2024, Café im Stadthaus

ABSCHLUSS-WORKSHOP

17. Juni 2024, Café im Stadthaus

TEILNEHMENDE

Kommunale Verwaltung, Politik und Bürger*innen

SCHWERPUNKTE

Querungen: Querungen von Fahrbahnen stellen für Zufußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

Längsverkehr: Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

Aufenthaltsqualität: Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Gehwege und Plätze erfüllen somit auch eine soziale Aufgabe in Form von Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel.

STARKEN & SCHWACHEN DES FUßVERKEHRS VOR ORT

Bewertung

Beschreibung

Beispielbild



An der Marktstraße sind breite Gehwege (>2,50m) vorhanden, die durch Bäume und Grünbeete gesäumt sind.



In einigen Bereichen, so auch in der Marktstraße, sind bereits Sitzgelegenheiten mit Arm- und Rückenlehnen vorhanden.



Die Bushaltestelle Albert-Einstein-Schule ist bereits barrierefrei umgebaut. Es gibt ein Blindenleitsystem, ein Wartehäuschen und eine Sitzmöglichkeit.



Immer wieder finden sich abseits des Kfz-Verkehrs geführte Wege für den Fußverkehr. Dazu zählt u. a. der Dahlienweg.



Erste Querungsstellen wurden bereits barrierefrei umgebaut und mit differenzierten Borden und einem taktilen Leitsystem ausgestattet.





Sichere Querungsstellen und Wege für Schulkinder werden mit Fußspurmarkierungen angezeigt.



Viele Querungen an bedeutenden Fußweggerouten sind bisher nicht barrierefrei (keine abgesenkten Borde, kein taktils Leitsystem). Insbesondere für Personen, die auf Hilfsmittel angewiesen sind, sind diese v. a. in Verbindung mit den Stadtbahngleisen nur schwer passierbar.



Lange Wartezeiten für den Fußverkehr führen zu Rotlichtverstößen. Gleichzeitig kurze Grünphasen machen das Queren für mobilitätseingeschränkte Personen in einer Phase kaum möglich.



Großzügig dimensionierte Einmündungen führen zu langen Querungsdistanzen für den Fußverkehr und schnell abbiegende Autos.



Durch Kurzzeitparkende (insbesondere Lieferverkehr) auf Gehwegen (z. B. Wülferoder Straße) kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr.



Abgetragene Markierungen sind insbesondere für sehingeschränkte Personen schwer erkennbar.





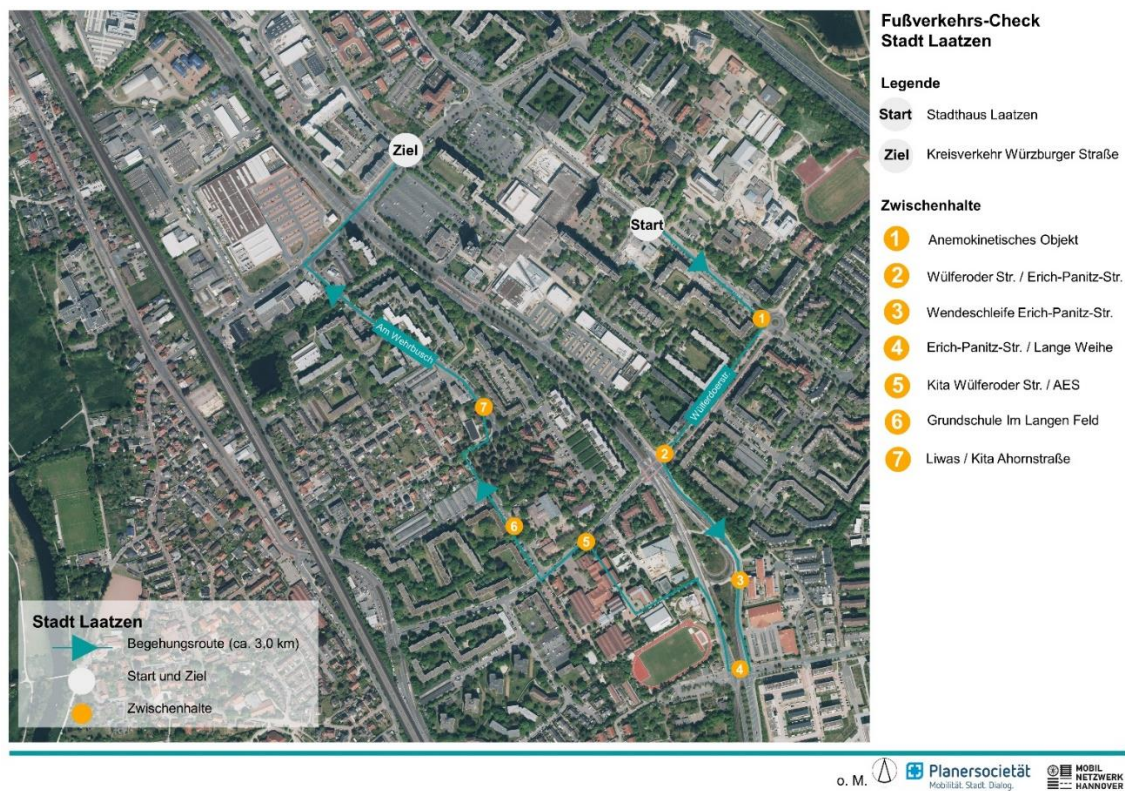
Markierungen Im Langen Feld suggerieren eine Trennung von Fuß- und Radverkehr, obwohl ein Gehweg mit Radverkehrsfreigabe (Radverkehr muss Schrittgeschwindigkeit fahren) angeordnet ist. An der Marktstraße führt die Markierung für den Radverkehr auf den Gehweg.



Aufenthaltsqualität an der Platzsituation
Am Wehrbusch ist bisher ungenutzt.

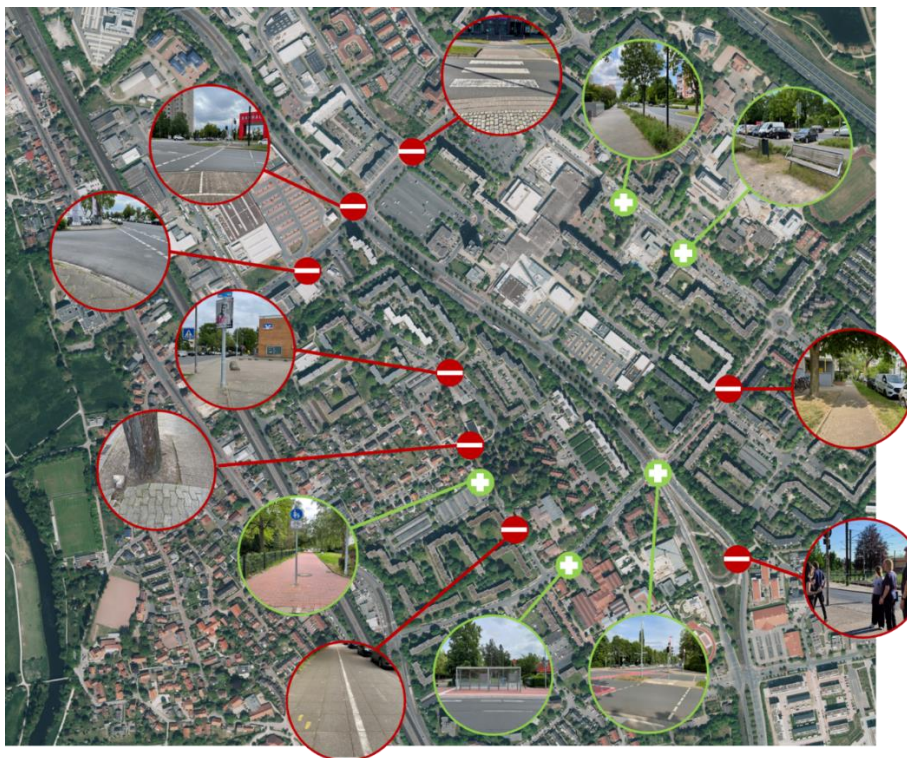


Abbildung 17: Begehungsrouten Fußverkehrs-Check Laatzen



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Abbildung 18: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

QUERUNGEN BARRIEREFREI GESTALTEN**Problem/
Mangel:**

Viele Querungsstellen auf der Begehungsrouten durch Laatzen-Mitte sind derzeit nicht barrierefrei gestaltet. Dazu zählen u. a. Querungen entlang der Erich-Panitz-Straße, der Kreisverkehr an der Wülferoder Straße und der Fußgängerüberweg (ugs. Zebrastreifen) Am Wehrbusch. Es gibt keine differenzierten Bordhöhen oder ein taktils Leitsystem. Ampeltaster sind z. T. nicht vorhanden, sodass es auch keinen akustischen Signalgeber oder eine Vibrationsplatte gibt. Insbesondere vor dem Hintergrund der hohen Nutzung durch Bewohnende des Pflegeheims Dr. Wilkening kommt es in diesen Bereichen immer wieder zu gefährlichen Situationen.

**Handlungs-
vorschlag:**

Querungsanlagen müssen nach den aktuellen Richtlinien barrierefrei ausgestaltet werden. Im Rahmen von zukünftigen Neubau- und Umbaumaßnahmen (z. B. weitere Baumaßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung „Laatzen wird top“) sollten Querungen flächendeckend barrierefrei ausgebaut werden. Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten. An Fußgängerüberwegen, Kreisverkehren und Ampeln ist aufgrund der Furtbreite eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) sinnvoll. Im Falle von Ampeln sollten barrierefreie Ampeltaster eingesetzt werden. Je nach Ausstattung können diese sehingeschränkten Personen akustische Signale geben oder über eine Prägung die Art der Querung bzw. deren Querschnitt anzeigen. Die Zuständigkeit der Erich-Panitz-Straße liegt bei der Region Hannover.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Ist eine getrennte Führung von seh- und gehingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen. Beim Einsatz von Kompromisslösungen ist dabei auf eine korrekte Bauausführung und geringe Einbautoleranz zu achten. Insbesondere an gesicherten Querungen sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören (vgl. FGSV 2011: 48ff). Weitere Informationen zu Ampeltastern und akustischen Signalen gibt es unter nullbarriere.de

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

oben: Skizze Bodenindikatoren, Quelle: Planersocietät; Mitte: Dortmund, Quelle: Planersocietät; unten: Überwegsymbole an Vibrationsplatte, Quelle: Langmatz GmbH

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
<div><div></div><div></div><div></div></div>	mittel- bis langfristig	Querungen Barrierefreiheit
Weitere Einsatzorte	Hildesheimer Straße (insbes. im Bereich der Gleisanlagen)	

MARKIERUNGEN ERNEUERN & ANPASSEN

Problem/ Mangel:

Am Kreisverkehr Wülferoder Straße/ Marktstraße und am Fußgängerüberweg Am Wehrbusch sind die Markierungen abgetragen und nicht mehr gut sichtbar, insbes. für sehingeschränkte Personen. Am Kreisverkehr Wülferoder Straße/ Marktstraße kommt hinzu, dass die Wegweisung (Markierung) für den Radverkehr diesen geradeaus auf den Gehweg statt auf den Radweg leitet.



Handlungs- vorschlag:

Markierungen sollten kurzfristig erneuert werden, um die Sichtbarkeit im Straßenraum wieder zu verbessern. Hierzu sollten Bereiche in Lage wichtiger Zielorte priorisiert werden. Zudem sollte die Wegweisung für den Radverkehr angepasst werden, damit die Führung des Radverkehrs eindeutig erfolgt. Der Kreisverkehr Wülferoder Straße/ Marktstraße liegt in der Zuständigkeit der Region Hannover.

Umsetzungs- hinweise:

Markierungen können auch für die Barrierefreiheit eine wichtige Rolle spielen. So können sie auch zur Sichtbarmachung an Treppenstufen, an Pfosten und Bushaltestellen eingesetzt werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Obersulm, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Querungen
Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

Gesamtes Stadtgebiet

GRUNPHASEN ANPASSEN

**Problem/
Mangel:**

Die Lichtsignalanlagen entlang der Erich-Panitz-Straße weisen im Vergleich zur Querungsdistanz eine geringe Freigabezeit (Grünphase) auf. Dies ist insbesondere für Menschen mit (rollenden) Hilfsmitteln herausfordernd, da die Querungen zudem nicht barrierefrei sind. Aus diesem Grund kommt es v. a. für Bewohnende des Pflegeheims Dr. Wilkening immer wieder zu gefährlichen und stressigen Situationen.

**Handlungs-
vorschlag:**

Um eine sichere, attraktive und stressfreie Querung der Erich-Panitz-Straße zu erleichtern, sollte (erneut) geprüft werden, ob die Freigabezeit (Grünphase) für den Fußverkehr verlängert werden kann. Die Zuständigkeit liegt bei der Region Hannover.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Die Wartezeit (Rotphase), die Freigabezeit und die Räumzeit⁷ haben großen Einfluss auf das Sicherheits- und Komfortempfinden von Zufußgehenden. Das Signalprogramm einer LSA sollte eine Wartezeit von 40 Sekunden nicht überschreiten, da sich der Anteil an Rotlichtverstößen im Fußverkehr sonst deutlich erhöht (vgl. FGSV 2002: 23). Die Summe aus Freigabe und Räumzeit sollte so gewählt sein, dass ein entspanntes Queren auch für weniger schnelle Zufußgehende ermöglicht wird. Die Geschwindigkeiten von Zufußgehenden variiert; Regelwerke gehen von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,2 m/s aus (FGSV 2015: 25). Senior:innen oder Menschen mit Behinderungen sind in vielen Fällen jedoch langsamer. Um eine fairere Räumzeit zu gewährleisten, sollte daher eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 1 m/s angenommen werden (FGSV 2015: 26).

**Best-Practice-
Beispiel**

-

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

mittelfristig

Handlungsfelder

Querungen

**Weitere
Einsatzorte**

-

⁷ Zeitraum in dem sowohl die Lichtsignalanlage für Zufußgehende als auch die des Kfz-Verkehrs rot zeigt – die Zeit also, die Zufußgehenden bleibt, um die Fahrbahn „zu räumen“.

VERENGUNG FAHRBAHN PRUFEN

Problem/ Mangel:

Im Bereich der Wendeschleife an der Erich-Panitz-Straße auf Höhe des Pinienwegs queren Zufußgehende die Straße auf direktem Wege, obwohl es in diesem Bereich keine Querungshilfe gibt. V. a. sind hier viele Schüler*innen und Senior*innen unterwegs. Die vorhandene Lichtsignalanlage liegt nicht auf dem direkten Weg, sodass diese für die Wegeverbindung kaum genutzt wird.



Handlungs- vorschlag:

Auf Höhe der Kita Pinienweg wurde an der Erich-Panitz-Straße bereits eine Fahrbahnverengung eingerichtet. Eine solche Fahrbahnverengung sollte ebenfalls auf dem östlichen Abschnitt der Erich-Panitz-Straße geprüft werden. Für Zufußgehende wird dadurch die Querungsdistanz verringert und die Sichtbarkeit erhöht. Zudem erfolgt dadurch auch eine Verkehrsberuhigung in diesem Abschnitt, welche insbesondere auch der Seniorenresidenz in diesem Bereich zugutekommt.

Umsetzungs- hinweise:

Analog der Fahrbahnverengung Kita Pinienweg kann die Fahrbahnverengung zunächst durch Markierungen und Baken erfolgen. Langfristig könnte diese auch baulich umgesetzt werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Laatzen, Quelle: Stadt Laatzen

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Querungen
Verkehrssicherheit

Weitere Einsatzorte

-

Y-KREUZUNGEN NEU ORDNEN

Problem/ Mangel:

Die Straßen Am Wehrbusch/ Ahornstraße und Am Wehrbusch/ Stückenfeldstraße münden in Form einer Y-Kreuzung. Durch diese Gestaltung weisen die Kreuzungen lange Querungsdistanzen und schmale Gehwege auf. Zudem sind sie schlecht einsehbar. Großzügige Abbiegeradien verleiten zu schnellen Abbiegevorgängen, obwohl in diesen Bereichen bereits Tempo-30 angeordnet ist.



Handlungs- vorschlag:

Bei Umbaumaßnahmen sollten die Einmündungen den aktuellen Gegebenheiten angepasst und fußverkehrsfriendly ausgestaltet werden. Die Seitenräume sollten verbreitert, die Mittelinsel entfernt und die Fahrstreifen entsprechend verschmälert werden. So können direkter Wege und bessere Sichtbeziehungen hergestellt werden. Zudem könnte der Einsatz einer Gehwegnase geprüft werden.

Umsetzungs- hinweise:

Für jede der Kreuzungen ist eine Einzelfallprüfung erforderlich. Vorhandene Grünstrukturen sollten nach Möglichkeit erhalten bleiben.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Rommerskirchen, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

langfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr
Querungen

Weitere Einsatzorte

-

GEHWEGÜBERFAHRT EINRICHTEN

Problem/ Mangel:

An den Einmündungen Am Wehrbusch/ Würzbürger Straße und Wülferoder Straße/ Kiefernweg (Schulweg) sind lange Querungsdistanzen vorhanden und die Einsehbarkeit ist z. T. eingeschränkt. Durch großzügige Abbiegeradien können Kfz schnell in die Straßen abbiegen. Die Querung der Einmündung im Bereich Am Wehrbusch/ Würzbürger Straße ist aufgrund fehlender Bordsteinabsenkungen zusätzlich herausfordernd.



Handlungsvorschlag:

Für die Einmündungen wird empfohlen eine Gehwegüberfahrt einzurichten. Zur Steigerung des Gehkomforts können Einmündungen zu untergeordneten Straßen baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen. Dies verdeutlicht zum einen den Vorrang des Fußverkehrs und ermöglicht zum anderen eine barrierefreie Querung der Einmündung auf einem plangleichen Niveau (vgl. FGSV 2002, 25).

Umsetzungshinweise:

Bei dem baulichen Eingriff sollte darauf geachtet werden, dass direkte Gehlinien nicht durch Einbauten wie bspw. Straßenlaternen beeinträchtigt werden.

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung



Pirmasens, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis mittelfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr

Weitere Einsatzorte

-

RADVERKEHRSFÜHRUNG EINDEUTIG AUSWEISEN

Problem/ Mangel:

In den Straßen Im Langen Feld und Wülferoder Straße (Abschnitt zwischen Im Langen Feld und Erich-Panitz-Straße) führen Altmarkierungen für den Radverkehr zu unklaren Führungen. Die Straße Im Langen Feld ist ein Gehweg mit Radverkehrsfreigabe, sodass der Radverkehr den Gehweg nutzen darf, aber Schrittgeschwindigkeit fahren muss. Markierungen und noch z. T. verblichene Radpiktogramme suggerieren einen getrennten Geh- und Radweg. An der Wülferoder Straße wird der Radweg auf der Fahrbahn geführt. Insbesondere bei Schüler*innen führen Markierungen und Pflasterungen auf dem Gehweg ebenfalls zu einer unklaren Führung.




Handlungs- vorschlag:

Bei der Umbaumaßnahme der Grundschule Im Langen Feld sollte die Pflasterung des gemeinsamen Geh- und Radweges vereinheitlicht werden und die Markierung entfernt werden, um die derzeitig suggerierte Trennung aufzuheben. Unterstützend können auch Piktogramme, die auf eine gemeinsame Rücksichtnahme verweisen, eingesetzt werden. Im Abschnitt der Wülferoder Straße sollte die Pflasterung ebenfalls vereinheitlicht werden. Auf der Fahrbahn (von Osten kommend) könnten zusätzlich Fahrradpiktogramme eingesetzt werden. An der Einmündung zur Erich-Panitz-Straße könnte die weitere Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (von Osten kommend) zusätzlich durch eine Pfeilmarkierung verdeutlicht werden. Da der Bereich bereits heute Tempo-30 ist könnte auch die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden.

Umsetzungs- hinweise:

Kinder bis 10 Jahren dürfen mit dem Fahrrad den Gehweg nutzen. Eine entsprechende Aufklärung über die Verkehrsregeln und entsprechenden Verhaltensweisen sollte im Rahmen der Verkehrserziehung in den Schulen erfolgen.

<div><div><div>Best-Practice- Beispiel / Visualisierung</div></div><div></div><div>Geldern, Quelle: Planersocietät</div></div>		
<div><div>Priorisierung</div><div><div></div><div></div><div></div></div></div>	<div><div>Umsetzungshorizont</div><div>kurz- bis mittelfristig</div></div>	<div><div>Handlungsfelder</div><div>Längsverkehr</div></div>
<div><div>Weitere Einsatzorte</div><div>-</div></div>		

GRUNDSCHNITT

**Problem/
Mangel:**

Die Gehwege entlang der Erich-Pa-nitz-Straße und der Wülferoder Straße sind stellenweise durch auf die Gehwege wachsende Hecken und Sträucher nur eingeschränkt nutzbar. Menschen mit eingeschränkter Sehkraft können nicht immer einwandfrei erkennen, ob Äste und Zweige auf den Gehweg ragen. So erhöht sich die Gefahr von Verletzungen; ggf. auch in sensiblen Bereichen wie dem Gesicht. Entlang der Marktstraße schränkt Bewuchs zudem die Nutzbarkeit der Sitzgelegenheiten ein.

**Handlungs-
vorschlag:**

Der gehwegbegleitende Bewuchs ist kontinuierlich zu kontrollieren und bei Bedarf rückzuschneiden. Priorisiert werden sollten Gehwege, die hoch frequentiert sind bzw. im Bereich wichtiger Zielorte wie Schulen, Seniorenereinrichtungen oder Einzelhandel liegen.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Befinden sich die betroffenen Grünstrukturen auf Privatgrundstücken, sollte mit den Eigentümer*innen Kontakt aufgenommen werden. Das stadteigene Beschwerdemanagement „Sag's uns einfach!“ (www.laatzten.de/sags-uns-einfach) kann für Hinweise genutzt werden und sollte diesbezüglich stärker beworben werden.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

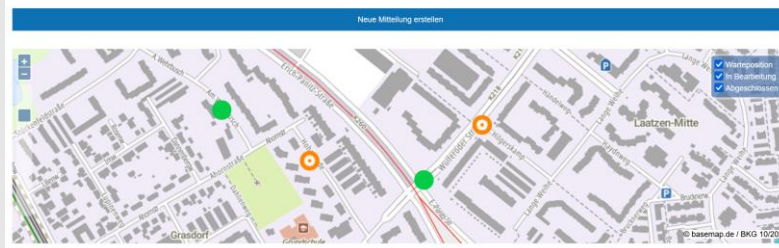
Schweigen ist Silber – Melden ist Gold!

Gemeldet werden können sämtliche Belange im öffentlichen Bereich. Eine ausführliche Antwort oder eine Rückmeldung findet über das System nicht statt. Der Status „abgeschlossen“ bedeutet nicht zwingend „erledigt“. Die Meldung wurde jedoch aufgenommen und wird mit dem nächsten Turnus abgearbeitet. Meldungen, die Privatgrundstücke etc. betreffen, generelle Fragen oder Beschwerden werden ausschließlich im entsprechenden Fachteam bearbeitet und hier nicht veröffentlicht. Die Kontaktdaten des jeweiligen Fachteams finden Sie unter Laatzten.de/Rathaus/Dienstleistungen/Verwaltungsaufbau.

Ob defekte Straßenschilder, tiefe Schlaglöcher oder wild entsorgter Müll. Melden Sie uns Ihre Hinweise und sorgen Sie somit dafür, dass Laatzten schöner und lebenswerter wird.

Das folgende Online-Formular nimmt Ihre Meldungen auf und hilft uns, die notwendigen Informationen zusammenzustellen, damit wir aktiv werden können.

Gernie nehmen wir Ihre Hinweise auch per Telefon (0511-8205-4321) oder persönlich (zu den Öffnungszeiten der Information im Rathaus) entgegen oder Sie nutzen bequem Ihren PC zuhause oder Ihr Smartphone von unterwegs.
Vielen Dank!



Startseite „Sag's uns einfach“ Laatzten, Quelle: Stadt Laatzten

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurzfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr

**Weitere
Einsatzorte**

-

PLATZ NEU GESTALTEN

Problem/ Mangel:

Der Vorplatz der Volksbank in der Straße Am Wehrbusch und die umliegenden Bereiche weisen keinerlei Aufenthaltsqualitäten auf. Es gibt keine Sitzgelegenheiten oder Begrünungselemente auf. Der Bereich birgt Potenzial für einen kleinen Quartiersplatz.



Handlungs- vorschlag:

Der Bereich sollte durch verschiedene Elemente und Angebote aufgewertet werden. So könnten niedrigschwellig Parklets⁸ installiert werden, die zum einen Grün und zum anderen Sitzgelegenheiten miteinander verbinden. Weitere Sitzgelegenheiten und Pflanzkübel können dauerhaft eingerichtet werden. Eine neue Pflasterung kann den Bereich weiter aufwerten. Eine Kombination mit weiteren Angeboten wie z. B. Carsharing könnte zu einer integrierten Platzgestaltung für unterschiedliche Zielgruppen beitragen.

Umsetzungs- hinweise:


Die Region Hannover bietet kostenlos Parklets an. Im Jahr 2023 wurden bereits sechs Parklets erfolgreich in den Umlandkommunen der Region Hannover aufgestellt. In der ersten Jahreshälfte in 2024 kamen fünf weitere Parklets hinzu. Aktuell sind fünf weitere Parklets in der Planung. Voraussetzung für die Bereitstellung ist, dass das Parklet min. 2 Jahre aufgestellt werden muss und die erforderliche Parkplatz-Umwidmung und die Pflege vor Ort durch die Stadt erfolgt.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



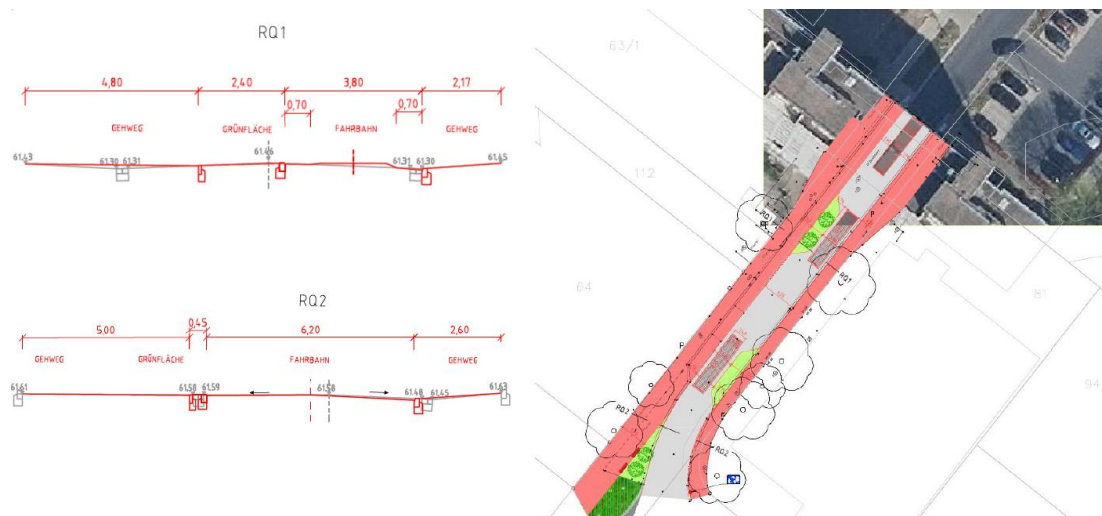
Parklet in Gehrden, Quelle: Moritz Peters

⁸ Parklets sind Stadtmöbel im öffentlichen Raum, die anstelle von geparkten Autos auf Flächen des ruhenden Verkehrs (Parkplätze) errichtet werden. Sie bilden eine Erweiterung des Bürgersteiges und sind Räume mit unterschiedlichen Nutzungsformen.

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
	kurz- bis mittelfristig	Aufenthaltsqualität
Weitere Einsatzorte	Parklets: Marktstraße, Wülferoder Straße (Abschnitt Erich-Panitz-Straße – Im Langen Feld), Im Langen Feld	

EXKURS: EMPFEHLUNGEN VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH

Für den Durchstich der Robert-Koch-Straße liegen bereits Planungen vor. Dieser wird ebenfalls als verkehrsberuhigter Bereich als Verlängerung des Marktplatzes ausgebildet.



Planung Robert-Koch-Straße, Quelle: Vössing Ingenieurgesellschaft mbH

In der Regel sind verkehrsberuhigte Straßenräume durch das Mischungsprinzip gekennzeichnet. Diese Straßenraumgestaltung sorgt dafür, dass die verschiedenen Nutzergruppen keine klar getrennten Verkehrsbereiche mehr zu Verfügung haben. Dies wird häufig durch eine niveaugleiche Oberflächengestaltung ohne trennende Elemente oder eine weiche Separierung (z. B. durch Pflasterrinnen oder niedrige Schrägborde) umgesetzt. In einem verkehrsberuhigten Bereich haben Verkehrsteilnehmende ein Geh- und Aufenthaltsrecht. Für Autos gilt Schrittgeschwindigkeit. Vor Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs muss zunächst die Umgestaltung des Straßenraumes erfolgen. Maßnahmen, die für eine Verkehrsberuhigung eingesetzt werden können, sind z. B. Aufpflasterungen und Blumenkübel. Um darüber hinaus eine stärkere Verkehrsberuhigung zu erreichen, können auch erkennbare Abschnittswchsel eingesetzt werden.



Links: Bad Krotzingen, Quelle: Planersocietät; rechts: Altenberge, Quelle: Planersocietät

Fazit des Fußverkehrs-Checks in Laatzen

Der Fußverkehrs-Check in Laatzen hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzenden-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge für die Verbesserung des Fußverkehrs in Laatzen formuliert werden (s. Tabelle 1). Die Maßnahmenvorschläge bilden dabei einen bunten Blumenstrauß aus unterschiedlichen Handlungsfeldern, Umsetzungshorizonten und Priorisierungen. Dabei lagen die Schwerpunkte v. a. darin, Barrierefreiheit flächendeckend herzustellen, insbesondere an Querungsstellen. Als erste Pilot-Maßnahme wird die Einrichtung einer Gehwegüberfahrt am Kiefernweg empfohlen. Dadurch können niedrigschwellig Vorteile für den Fußverkehr insbesondere in Hinblick auf die Albert-Einstein-Schule erzielt werden. Zudem sollte die Region Hannover kurzfristig die Markierungen am Kreisverkehr Marktstraße/ Wülferoder Straße erneuern und anpassen. Eine Finanzierung der Maßnahmenvorschläge kann, in Abhängigkeit der Maßnahme, durch Fördergelder unterstützt werden. Möglichkeiten der Förderung und Förderprogramme werden im Kapitel *Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung* im Endbericht aufgezeigt.

Tabelle 7: Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Handlungsfelder	Priorisierung	Umsetzungshorizont
Querungen barrierefrei gestalten	Querungen Barrierefreiheit	● ● ●	mittel- bis langfristig
Markierungen erneuern & anpassen	Querungen Barrierefreiheit	● ● ○	kurzfristig
Grünphasen anpassen	Querungen	● ● ●	mittelfristig
Verengung Fahrbahn prüfen	Querungen Verkehrssicherheit	● ● ○	kurzfristig
Y-Kreuzung neu ordnen	Längsverkehr Querungen	● ○ ○	langfristig
Gehwegüberfahrt einrichten	Längsverkehr	● ● ●	kurz- bis mittelfristig
Radverkehrsführung eindeutig ausweisen	Längsverkehr	● ● ●	kurz- bis mittelfristig
Grünschnitt	Längsverkehr	● ○ ○	kurzfristig
Platz neu gestalten	Aufenthaltsqualität	● ● ○	kurz- bis mittelfristig

STADT HEMMINGEN – Arnum

Etwa 20.847 Einwohnende

etwa 7.474 EW in Arnum
(Stand 2018)

Merkmale

schließt direkt südlich an Hannover an (7,5 km bis Hannover Zentrum)

Hemmingen ist eine Einheitsgemeinde mit 7 Stadtteile, Arnum liegt zentral im Stadtgebiet

Hemmingen und Arnum sind über Busse und die Stadtbahnlinie 13 direkt an Hannover angebunden.

Weitere Handlungsfelder VEP

Parkletförderung, Tempo-30

Kommunaler Ansprechpartner

Lars Federowski (Tiefbau)



VERANSTALTUNGEN IN GEHRDEN

AUFTAKT-WORKSHOP

22. April 2024, Feuerwehrhaus Hemmingen-Arnum

BEGEHUNG

26. April 2024, Treffpunkt am Bürgermeister-von-dem-Hagen-Platz

ABSCHLUSS-WORKSHOP

entfallen

TEILNEHMENDE

Kommunale Verwaltung, Politik, Bürgerinnen und Bürger

SCHWERPUNKTE

Längsverkehr: Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

Querungen: Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

Barrierefreiheit: Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

STARKEN & SCHWACHEN DES FUßVERKEHRS IN GEHRDEN

Bewertung	Beschreibung	Beispielbild
+	Zentrale Achse der Bockstraße weist einen großzügigen Querschnitt auf mit viel Begleitgrün	
+	Attraktive Platzgestaltung am Bürgermeister-von-dem-Hagen-Platz & Murowana-Goslina-Park	
+	Eigenständige fußläufige Verbindungen im Wohngebiet und als Anbindung in die Freiflächen	
+	Kompakter Siedlungskern mit kleinen lokalen Einzelhändlern & Gastronomie begünstigt mehr Wege zu Fuß	



Wiederholt Oberflächenschäden & Querneigung auf Gehwegen im Wohngebiet



Fehlende Barrierefreiheit an den Querungsanlagen & Kreuzungen



Engstellen & Hindernisse auf den Gehwegen



Nutzungskonflikte des Fußverkehrs mit dem Kfz- und Radverkehr



Dominanz des parkenden Kfz-Verkehrs in Seitenstraßen & Geschwindigkeitsüberschreitung durch breiten Straßenquerschnitt

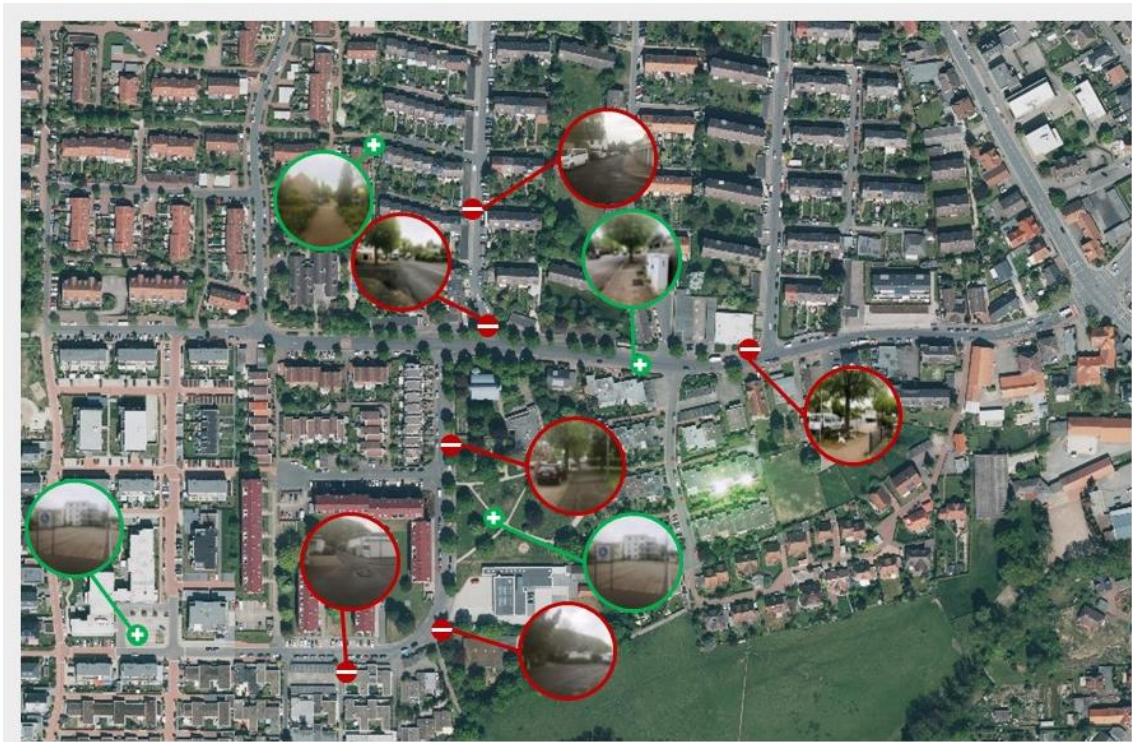


Abbildung 19: Begehungsrouten in Hemmingen-Arnum



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Abbildung 20: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte in Gehrden



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

GEHWEGE OHNE HINDERNISSE**Problem /
Mangel:**

Die nutzbare Breite der Gehwege wird immer wieder beschränkt. Dies geschieht zum Teil durch temporäre Behinderungen wie Gehölzaufwuchs, parkende Kfz oder Mülltonnen, aber auch durch dauerhafte Hindernisse wie Verkehrsschilder, Straßenlaternen oder Stromkästen. Die Behinderung durch Besucher- verkehre an der Seniorenresidenz am Bürgermeister-von-dem-Hagen-Platz wurde im Rahmen der Begehung thematisiert

**Handlungs-
vorschlag:**

Ein Gehweg sollte laut EFA (Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen) idealerweise mindestens 2,5 m breit ausgebaut sein. Im Bestand werden diese Ausbaubreiten selten erreicht und oft noch zusätzlich durch Hindernisse beschränkt. Feste Einbauten auf dem Gehweg sollten sukzessive versetzt werden – möglichst so, dass sie den Gehwegbereich gar nicht mehr behindern, zumindest aber an den äußeren Rand des Gehwegs. Dies betrifft oft Verkehrsschilder, Laternen oder Stromkästen.

Temporäre Hindernisse wie Gehölzaufwuchs müssen durch regelmäßigen Grünschnitt behoben werden. Hindernisse wie Mülltonnen oder Außen- gastronomie, die zu bestimmten Tagen oder saisonal aufgestellt werden, können, wenn sie den Gehweg behindern, durch vorher definierte Auf- stellflächen geordnet aufgestellt werden.

Diese Maßnahmen beinhalten regelmäßigen Austausch und Information mit Privaten, ggf. auch Kontrollen. Direkte Ansprache, Information durch Anschreiben oder Kampagnen können hier zum Einsatz kommen.

Gehwegparken sollte möglichst unterbunden werden. Das Beispiel „Fair- parken“ aus Karlsruhe zeigt die Möglichkeit auf, eine freizuhaltende Rest- breite auf dem Gehweg zu definieren. In Karlsruhe beträgt diese 1,6 m. Kann die Breite nicht eingehalten werden, muss Gehwegparken entfallen. Sind, wie am Bürgermeister-von-dem-Hagen-Platz, Besucher für das Verstellen von Gehwegen verantwortlich, kann im öffentlichen Raum mit Markierungen und/oder Beschilderung gearbeitet werden. Die direkte An- sprache in der Seniorenresidenz und ggf. regelmäßige Kontrollen emp- fehlen sich ebenfalls

**Umsetzungs-
hinweis:**

Die Maßnahme „Gehwege ohne Hindernisse“ stellt einen Strauß an bauli- chen und nicht-investiven, kommunikativen sowie restriktiven Maßnah- men (Kontrolle) dar. Bei den Hindernissen und Mängeln empfiehlt sich

auch der Einsatz eines Mängelmelders. Dort können Bürger*innen online Hinweise auf Hindernisse und Probleme im öffentlichen Raum an die Verwaltung melden. Somit können gezielt kleinere Probleme angegangen werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Leitfaden „Faires Parken“

Quelle.
<https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/motorisierter-verkehr/gehwegparken>

Priorisierung



Umsetzungshorizont

Kurz- bis langfristig

Hanlungsfelder

Längsverkehr,
Barrierefreiheit

BEISPIEL: ENGSTELLE AN DER BACKEREI**Problem /
Mangel:**

An der Kreuzung Sollinger- / Bockstraße befindet sich die Bäckerei Steinecke. Der Gehweg wird einerseits von einer Baumscheibe inkl. Sitzbank und andererseits vom umzäunten Außengastronomiebereich der Bäckerei beschränkt. Zusätzlich wird der Gehweg durch einen bewegliche Fahrradabstellanlage und einen Abfalleimer beeengt. Die Verbleibende Gehwegbreite beträgt lediglich etwa 1,0 m.

**Handlungs-
vorschlag:**

Der Handlungsspielraum an der Engstelle ist beschränkt, da es sich um eine bauliche Engstelle handelt. Weder das Privatgrundstück der Bäckerei noch die Baumscheibe können bzw. sollten verändert werden.

Um die Engstelle zu entlasten können sowohl der Fahrradständer, der Abfalleimer als auch die Bank an eine andere Stelle versetzt werden.

Die Fahrradabstellanlage ist nicht fest installiert, kann entsprechend leicht versetzt werden, bspw. in den Eingangsbereich der Bäckerei oder (nach Abstimmung) auch in den Eingangsbereich des anliegenden Friseursalons.

Auch die Sitzbank und der Abfalleimer können an eine andere Stelle auf dem Gehweg versetzt werden. Das Versetzen ist hier aufwendiger, da beide Elemente im Boden verankert sind. Da beide nicht direkt in der Gehgasse liegen, ist diese Maßnahme nachrangig zu bedenken.

Perspektivisch wäre es mit einem Ausbau der Seitenbereiche an der Bockstraße (siehe Maßnahme Fußverkehrsfreundliche Straßenraumquerschnitt) möglich die Engstelle auch baulich zu verbessern, in dem der Gehweg auf der nördlichen Seite der Bockstraße ausgebaut würde.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Abstimmung mit den privaten Grundstückseigentümer*innen sind hier unerlässlich. Zu prüfen ist ggf. auch, ob die Nutzung der Außenflächen durch die Bäckerei ordnungsgemäß erfolgt.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung****Priorisierung****Umsetzungshorizont**

Kurz- und langfristig

Handungsfeld

Längsverkehr

BARRIEREFREIE GEHWEGE (Oberflächenschäden & Querneigung)**Problem /
Mangel:**

Gehwegoberflächen in den Wohngebieten rund um die Bockstraße sind immer wieder beschädigt, beispielsweise durch Wurzelhebung oder Frostschäden. Dies betrifft beispielsweise die Gehwege an der Armuner Kirchstraße und am Moulineauxplatz oder entlang der Bockstraße selbst. Entlang der Bockstraße liegen auch immer wieder Abschnitte mit Querneigung vor. Die Gehwegschäden und Querneigung sind besonders für Menschen mit Behinderung problematisch.

**Handlungs-
vorschlag:**

Gehwege sollten für eine komfortable und barrierefreie Nutzung ausgelegt sein. Neben der Regelbreite von 2,5 m (die im Bestand oft nicht erreicht wird) und der hindernisfreien Gehgasse muss auch die Oberflächenbeschaffenheit komfortabel und barrierearm sein. Barrierearme Oberflächen sind glatt und gleichzeitig rutschfest, sodass sie beispielsweise mit einem Rollstuhl oder Rollator gut genutzt werden können. Geeignet sind insbesondere asphaltierte Flächen und fugenloses Pflaster.

Die Instandhaltung von Gehwegen ist somit eine Daueraufgabe – dazu gehören das Entfernen von Laub und Schnee, das Entfernen von Aufwuchs und auch die Instandhaltung beschädigter Oberflächen. Beispiele wie an der Armuner Kirchstraße mit großflächigen Wurzelhebungen sind typisch. Erschwerend kommt hier hinzu, dass der Gehweg auf der anderen Fahrbahnseite zu schmal für eine barrierefreie Nutzung ist, entsprechend sollte der Gehweg priorisiert hergestellt werden.

Gehwege sind nur dann barrierefrei nutzbar, wenn die Querneigung 2 % nicht übersteigt. Querneigungen auf Gehwegen liegen oft in Bereichen von Grundstücksausfahrten vor. Hier driften Rollstühle oder auch Kinderwagen durch die Querneigung Richtung Fahrbahn, die Korrektur ist anstrengend oder stellt sogar ein Sicherheitsrisiko dar. Die Gehwege sollten durchgängig ohne Querneigung ausgebaut werden. An Grundstückseinfahrten kann der Niveauunterschied zwischen Gehsteig und Fahrbahn durch ein Schrägbord ausgeglichen werden.

**Umsetzungs-
hinweis:**

Auch hier kann für die Ermittlung von Oberflächenmängeln ein Mängelmelder nützlich sein. Der Umbau von Gehwegen im Bestand ist möglichst mit sowieso anstehenden Straßenbaumaßnahmen zu koppeln. Querneigungen und nicht geeignete Oberflächen sind im Neubau zu vermeiden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung

Beispiel Gehweg (hier mit Radweg) ohne Querneigung mit Schrägbord an der Grundstückszufahrt in Bocholt



Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig

Hanldungsfelder

Längsverkehr,
Barrierefreiheit

GEHWEGÜBERFAHRTEN (Arnumer Kirchstraße)**Problem /
Mangel:**

Entlang der Arnumer Kirchstraße liegt beidseitig ein Gehweg vor. Der südliche Gehweg ist sehr schmal, weist zum Teil Gehwegschäden auf und wird durch Zufahrten zu Sackgassen und somit privaten Grundstücken unterbrochen. Der Weg wird aus dem westlich angrenzenden Wohngebiet viel frequentiert, vor allem auch von Kindern, die auf dem Weg Richtung Kita, Park bzw. Spielplatz sind.

**Handlungs-
vorschlag:**

Die Gehwegbeschaffenheit sollte entsprechend der Maßnahmen für barrierefreie Gehwege ausgeführt werden. Die Unterbrechung des Gehwegs mit Straßen bedeutet auf kurzer Strecke viele Kreuzungsbereiche. Durch die wiederholte Unterbrechung des Gehwegs, inklusive Bordsteinabsenkungen und Querneigung, ist der Weg wenig komfortabel und barrierefrei.

Als Maßnahme kann der südliche Gehweg perspektivisch so ausgebaut werden, dass er an den Kreuzungen als sogenannte Gehwegüberfahrt ausgestaltet wird. Das heißt, dass der Gehweg auf ganzer Länge ohne Absenkung durchgeführt wird. Der passierende Kfz-Verkehr muss den Gehweg an der Kreuzung überfahren. Da der Gehweg höher liegt, wird der Kfz-Verkehr ausgebremst und muss hier langsam passieren.

Bis zur Realisierung der Gehwegüberfahrt oder auch zusätzlich dazu kann die Aufmerksamkeit vor Ort zusätzlich gesteigert werden. Die Blickbeziehungen sind möglichst freizuhalten, parkende PKW aus dem Kreuzungsbereich herauszuhalten. Ggf. kann im Kreuzungsbereich mit Piktogrammen oder farbigen Markierungen noch einmal hingewiesen werden.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Die Straßen, die südlich der Arnumer Kirchstraße abzweigen, sind Privatstraßen. Die Realisierung einer Gehwegüberfahrt ist mit diesen privaten Baulastträgern abzustimmen.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Quelle: Planersocietät

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

langfristig

HandlungsfeldLängsverkehr,
Barrierefreiheit

FUßVERKEHRSFREUNDLICHER STRAßENQUERSCHNITT**Problem /
Mangel:**

Die Bockstraße weist, bis zur Kreuzung Laubeichenfeld, einen sehr breiten Straßenquerschnitt von mehr als 14,0 m auf. Die Fahrbahn ist dabei (mehrheitlich) mehr als 8,0 m breit.

Die breite Fahrbahn begünstigt Geschwindigkeitsüberschreitungen des Kfz-Verkehrs. Dies wiederum vermindert die Verkehrssicherheit für andere Verkehrsteilnehmende.

**Handlungs-
vorschlag:**

Die Bockstraße befindet sich sicher innerhalb einer Tempo-30-Zone. Die Straßenraumgestaltung sollte die vorherrschende verkehrliche Regelung widerspiegeln. Denn die bauliche Gestaltung beeinflusst die Wahrnehmung des Verkehrsraums und somit auch das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden.

Die Bockstraße ist die wesentliche Erschließungsstraße im Wohngebiet, allerdings wird sie weder vom ÖPNV noch von Schwerlastverkehr genutzt, die eine breitere Fahrbahn verlangen.

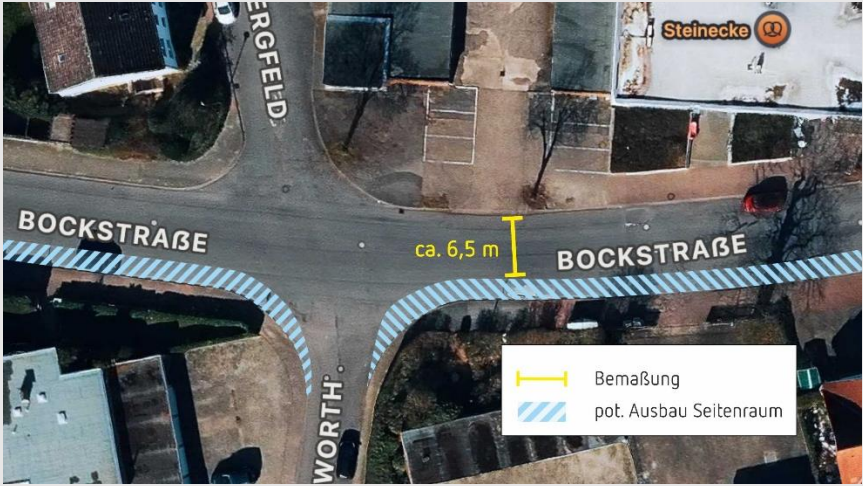
Die Fahrbahn kann perspektivisch deutlich schmaler ausgestaltet werden.

Westlich des Laubeichenfeld ist die Fahrbahn der Bockstraße nur etwa 5,5 m breit. Durch eine Verengung der Fahrbahn auf etwa 5,5 m auf ganzer Länge der Bockstraße, können im östlichen Bereich der Seitenraum um insgesamt etwa 3,0 m ausgebaut werden. Somit können die Gehwege verbreitert werden, Straßenbegrünung ergänzt werden oder ggf. auch Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr ergänzt werden.

**Umsetzungs-
hinweise:**

-

Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung



Quelle: Kartengrundlage: Apple Lookaround; Bearbeitung: Planersocietät

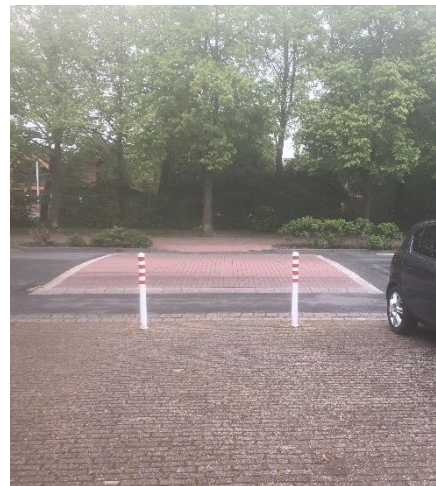
<div><div>Priorisierung</div><div><div></div><div></div><div></div></div></div>	<div><div>Umsetzungshorizont</div><div>langfristig</div></div>	<div><div>Handlungsfeld</div><div>Längsverkehr, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität</div></div>
---	--	---

QUERUNGEN BARRIEREFREI GESTALTEN

Problem / Mangel:

In Arnum befinden sich entlang der Begehungsrouten drei Querungsanlagen: an der Bockstraße eine Mittelinsel und eine Querungsstelle an einer Bremsschwelle (siehe Foto). Im Laubeichenfeld liegt außerdem eine Gehwegvorstreckung vor.

Die Querungsanlagen weisen allesamt keine spezielle barrierefreie Ausgestaltung auf.



Handlungsvorschlag:

Alle Querungsanlagen müssen nach den aktuellen Richtlinien barrierefrei ausgestaltet werden. Im Rahmen von zukünftigen Neubau- und Umbaumaßnahmen sollten Querungen flächendeckend barrierefrei ausgebaut werden. Während für Gehbehinderte dabei ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten und taktile Bodenindikatoren. Alle Querungsstellen sollten möglichst mit einer differenzierten Bordhöhe (mit einem sogenannten Doppelbord) ausgestaltet werden (Bord mit 6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld; siehe auch Best-Practice-Beispiel/Visualisierung). Im Falle von Lichtsignalanlagen sollten zusätzlich barrierefreie Ampeltaster eingesetzt werden, außerdem akustische Signale.

Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen. Beim Einsatz von Kompromisslösungen ist dabei auf eine korrekte Bauausführung und geringe Einbautoleranz zu achten. Insbesondere an gesicherten Querungen sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören (vgl. FGSV 2011: 48ff). Weitere Informationen zu Ampeltastern und akustischen Signalen gibt es unter nullbarriere.de.

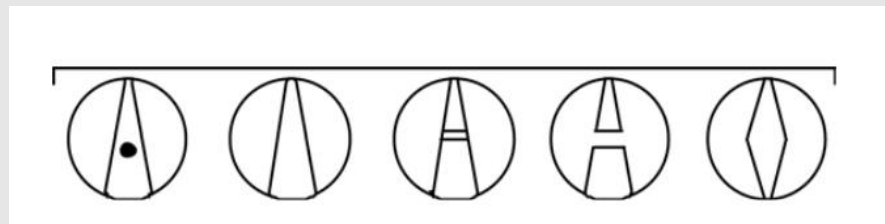
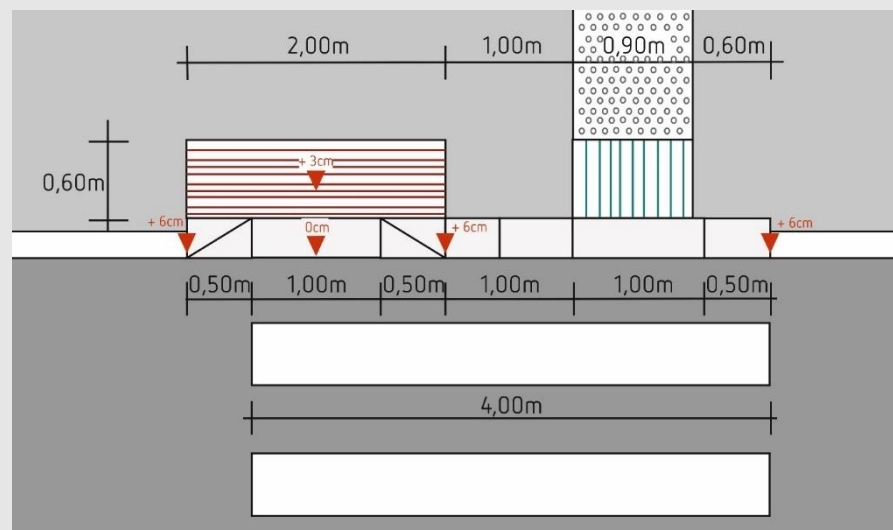
In Arnum sind die Querungsanlagen allesamt barrierefrei nachzurüsten. Vorrangig sollten dabei Querungsanlagen auf wichtigen fußläufigen Verbindungen ausgebaut werden. Stehen umfassende Straßenbaumaßnahmen an, sollten die Querungsstellen in diesem Rahmen automatisch barrierefrei umgerüstet/ausgestattet werden.

Umsetzungshinweise:

Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen. Beim Einsatz von Kompromisslösungen

ist dabei auf eine korrekte Bauausführung und geringe Einbautoleranz zu achten. Insbesondere an gesicherten Querungen sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören (vgl. FGSV 2011: 48ff). Weitere Informationen zu Ampeltastern und akustischen Signalen gibt es unter nullbarriere.de

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



oben: Skizze Bodenindikatoren, Quelle: Planersocietät; Mitte: Dortmund, Quelle: Planersocietät; unten: Überwegsymbole an Vibrationsplatte, Quelle: Langmatz GmbH

Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig

Handlungsfelder

Querungen
Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

Gesamtes Stadtgebiet

FUßVERKEHRSFREUNDLICHE MITTELINSELN**Problem /
Mangel:**

Eine der Querungsanlagen an der Bockstraße ist die Mittelinsel an der Friedenskirche.

Sie ist die einzige ordentliche Querungsanlage auf der Bockstraße und wird laut der Teilnehmer*innen der Begehung vielfach genutzt.

Die Mittelinsel ist nicht mehr nach aktuellen Standards ausgebaut. Das betrifft die Dimensionierung und auch die Barrierefreiheit.

**Handlungs-
vorschlag:**

Die Mittelinsel sollte ausgebaut werden. Dadurch dass der Straßenquerschnitt und auch die Fahrbahn der Bockstraße sehr breit ist, ist die Einrichtung einer großzügig dimensionierten Mittelinsel gut zu realisieren.

Mittelinseln sind Querungsanlagen, die dem Fußverkehr keinen Vorrang einrichten, ihm aber das Queren der Fahrbahn deutlich erleichtern. Sie können überall eingesetzt werden, wo es die Platzverhältnisse zulassen. Die Dimensionierung der Aufstellfläche auf der Mittelinsel ist wesentlich: empfohlen wird eine Breite von 2,5 bis 3,0 m (außerorts 4,0 m) und eine Tiefe von mindestens 2,5 m (vgl. FGSV 2002: 21). Die Tiefe von mind. 2,5 m ermöglicht auch die barrierefreie Nutzung.

Die Barrierefreie Gestaltung mit Doppelbord sollte ebenfalls ausgeführt werden (siehe Maßnahme „Barrierefreie Querungen“).

Des Weiteren ist darauf zu achten, dass der Fußverkehr auf der Mittelinsel gut erkennbar ist. Beschilderung oder auch Bepflanzung dürfen die Sichtbeziehungen nicht beschränken. Das notwendige Freihalten von Sicherheitsabständen zu angrenzenden Fahrbahnen und damit das Parken und das Halten im Umfeld der Inseln ist ebenso von Relevanz. (vgl. FGSV 2006: 89)

**Umsetzungs-
hinweise:**

Bei einer Fahrbahnbreite von etwa 8,5 m auf der Bockstraße, kann eine Mittelinsel mit einer Tiefe von mehr als 2,5 m realisiert werden.

Zusätzlich zur Querungsfunktion für den Fußverkehr, wird der fließende Kfz-Verkehr durch die lokale Fahrbahnverengung ausgebremst.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Quelle: Planersocietät

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

mittel- bis langfristig

Handlungsfeld

Querung,
Verkehrssicherheit,
Barrierefreiheit

Fazit des Fußverkehrs-Checks in Hemmingen-Arnum

Der Fußverkehrs-Check in Hemmingen konnte verschiedene Stärken und Schwächen beleuchten und Verbesserungspotenziale aufzeigen. Auf Grundlage der Begehungen, dem Erfahrungsaustausch mit den Teilnehmenden vor Ort sowie durch Beobachtungen konnten für die einzelnen Stationen der Begehungsrouten Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die die Situation des Fußverkehrs vor Ort verbessern können (s. Tabelle 1). Die Maßnahmenvorschläge bilden dabei einen bunten Blumenstrauß aus unterschiedlichen Handlungsfeldern, Umsetzungshorizonten und Priorisierungen. Dabei lagen die Schwerpunkte vor allem auf der Querungssituationen, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit.

Das Gebiet rund um die Bockstraße profitiert insgesamt von einem breiten Straßenquerschnitt, dadurch ergibt sich die subjektive Wahrnehmung, dass die Verkehrsteilnehmenden jeweils eine ausreichende eigene Verkehrsfläche zur Verfügung haben. Hervorzuheben ist außerdem die attraktive Umfeldgestaltung mit viel Grünstruktur, einem kleinen Park und gestaltetem Platz vor den Seniorenresidenz. Handlungsbedarf ergibt sich vor allem mit Blick auf die Barrierefreiheit und auch aus der leicht überdimensionierten Ausgestaltung der Bockstraße. Der breite Straßenraum bringt positive und negative Aspekte mit sich, vor allem aber auch das Potenzial den Raum perspektivisch noch attraktiver für den Nahverkehr auszubauen.

Tabelle 8: Maßnahmen-Liste Hemmingen-Arnum

Maßnahme	Handlungsfelder	Priorisierung	Umsetzungshorizont
Gehwege ohne Hindernisse	Längsverkehr, Barrierefreiheit	● ● ●	kurz- bis langfristig
Engstelle an der Bäckerei auflösen	Längsverkehr	● ● ○	kurz- und langfristig
Barrierefreie Gehwege (Oberflächen & Querneigung)	Längsverkehr, Barrierefreiheit	● ● ○	Mittel- bis langfristig
Gehwegüberfahrten (Arnumer Kirchstraße)	Längsverkehr, Barrierefreiheit	● ○ ○	langfristig
Fußverkehrsfreundlicher Straßenquerschnitt	Längsverkehr, Verkehrssicherheit, Aufenthaltssqualität	● ● ○	langfristig
Querungen barrierefrei gestalten	Querungen, Barrierefreiheit	● ● ●	Mittel- bis langfristig
Fußverkehrsfreundliche Mittelinseln	Querungen, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit	● ● ○	Mittel- bis langfristig

STADT GEHRDEN – Zentrum

Etwa 15.329 Einwohnende

(Stand 2023)

Merkmale

etwa. 10 km süd-westlich von Hannover

Insgesamt 8 Stadtteile, Gehrden ist der Größte und das Stadtzentrum

Anbindung nach Hannover über Linienbusse; der südlichste Stadtteil Lemmie ist an das S-Bahn-Netz angebunden

Weitere Handlungsfelder VEP

Parkletförderung, Tempo-30

Kommunaler Ansprechpartner

Sandra Dreier, Fachbereichsleitung
Bürgerdienstleistungen, Bildung und Soziales



VERANSTALTUNGEN IN GEHRDEN

AUFTAKT-WORKSHOP

10. April 2024, Rathaus Gehrden

BEGEHUNG

17. April 2024, Treffpunkt am Delfi Bad

ABSCHLUSS-WORKSHOP

20. Juni 2024, Rathaus Gehrden

TEILNEHMENDE

Kommunale Verwaltung, Politik, Bürgerinnen und Bürger

SCHWERPUNKTE

Längsverkehr: Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

Querungen: Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

STARKEN & SCHWACHEN DES FUßVERKEHRS IN GEHRDEN

Bewertung	Beschreibung	Beispielbild
+	Attraktive Straßenräume und Plätze & fortlaufende Maßnahmen zur Attraktivierung im Stadtzentrum bspw. an der Alten Straße und am Markt	
+	Öffentlicher Raum mit viel Grünstruktur & attraktive Aufenthaltsräume (Bspw. Alter Markt)	
+	Flächig Verkehrsberuhigende Maßnahmen: bspw. Tempo-30-Zonen im gesamten Stadtgebiet, Fahrradstraßen	
+	Kompakter Siedlungskern (Gehrden) mit kurzen Wegen für den Fußverkehr & eigene Fußwege abseits des Straßennetzes (hier: August-Kageler-Weg)	



Immer wieder gering dimensionierte Anlagen für den Fußverkehr

Bspw. an der Neuen Straße, Schäfereweg und Hangstraße



Zusätzliche Behinderung auf den Gehwegen durch Gehölzaufwuchs, Mülltonnen, parkende Pkw

Bspw. an der Lange Feldstraße, Neue Straße



Schulwegsicherheit verbessern:
hier beispielhaft für den Weg zum MCG



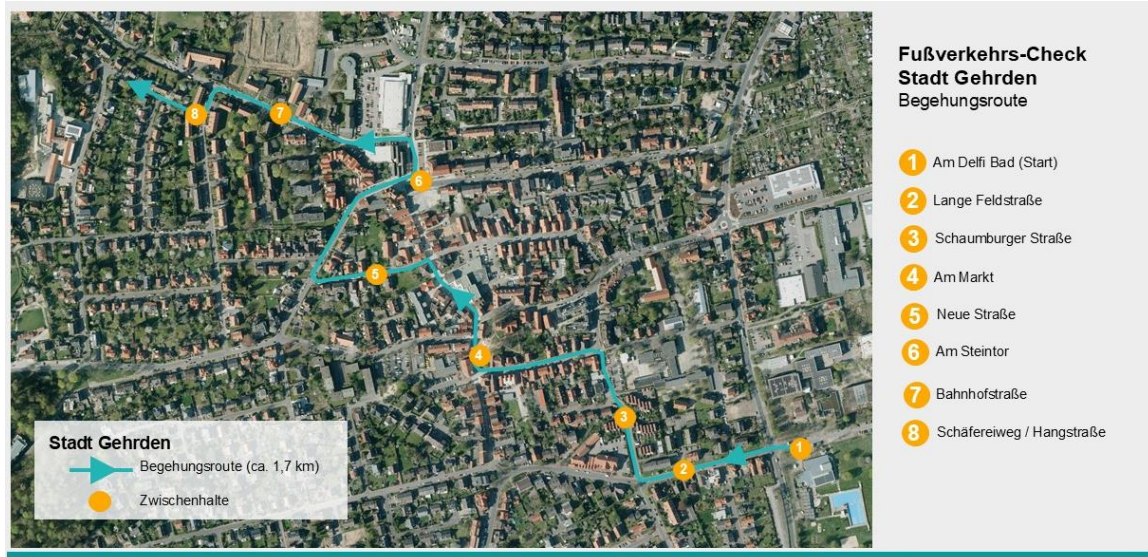
Unübersichtliche Platz- und Querungssituation am Steintor



Es liegen immer wieder Oberflächenschäden vor, bspw. ab der Neuen Straße, Schulstraße, Schäfereweg

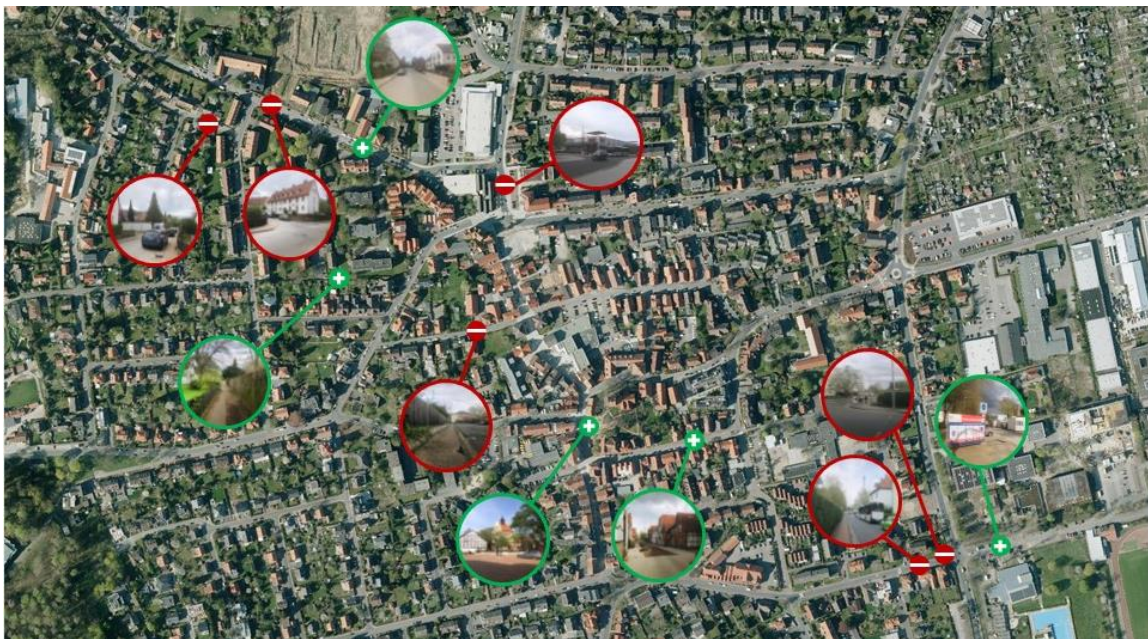


Abbildung 21: Begehungsroute in Gehrden



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Abbildung 22: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte in Gehrden



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

LANGE FELDSTRASSE: SUBJEKTIVE SICHERHEIT STEIGERN**Problem /
Mangel:**

Auf dem Gehweg an der Langen Feldstraße fühlen sich Zufußgehende oft unsicher. Der Gehweg ist hier schmal (knapp 2,0 m breit) – die Gehwegbreite wird durch Gehölzaufwuchs zusätzlich begrenzt. Das Unsicherheitsgefühl entsteht vor allem durch die geringe Distanz zum Linienbusverkehr – besonders während des Abbiegevorgangs fühlen sich zu Fuß Gehende „bedrängt“.

**Handlungs-
vorschlag:**

Die ideale Lösung für den Fußverkehr sähe den Ausbau des Gehweges vor. Dadurch würde mehr Komfort und ein größerer Abstand zum (ÖPNV) und somit ein gesteigertes Sicherheitsgefühl entstehen. Dabei sollte die Gehwegbreite idealtypisch (zumindest einseitig) mind. 2,5 m betragen.

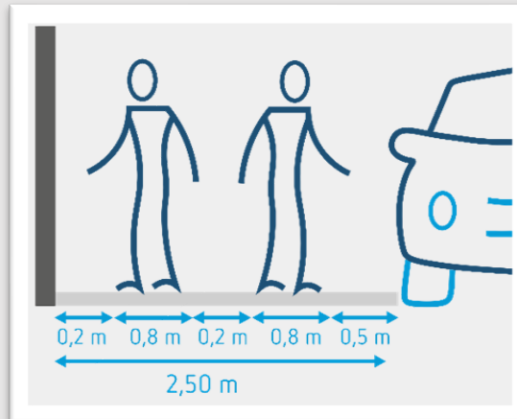
Auf Grund des vorhandenen Straßenquerschnitts und die Nutzung der Fahrbahn durch Linienbusverkehr (dieser erforderte eine breite Fahrbahn) auf den Langen Feldstraße ist der Ausbau der Gehwege kaum möglich.

Als Direktmaßnahme wird vorrangig empfohlen die nutzbare Gehwegbreite freizuhalten, indem hier regelmäßig Grünschnitt durchgeführt wird, um Behinderungen durch Gehölzaufwuchs zu mindern.

Zusätzlich könnten ein Gitter oder Poller zum Fahrbahnrand hin das subjektive Sicherheitsgefühl der Zufußgehenden steigern. Es ist jedoch zu beachten, dass eine solche Maßnahme die nutzbare Gehwegbreite weiter einschränken würde.

**Umsetzungs-
hinweis:**

Grünschnitt muss regelmäßig durchgeführt werden. Da die Einschränkungen durch Gehölzaufwuchs oft auch durch Gehölze auf privaten Grundstücken erfolgen, müssen Privatpersonen auch eingebunden werden. Dies kann durch direkte Ansprache, Wurfsendungen oder auch Kampagnen erfolgen.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Regelmaß Gehwegbreite
2,5 m (mindestens)

Quelle. Eigene Darstellung nach
EFA

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

Kurzfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr,
Verkehrssicherheit

GEHWEGE OHNE HINDERNISSE

Problem / Mangel:

Die für die Zufußgehenden nutzbare Breite der Gehwege wird immer wieder beschränkt.

Dies geschieht zum Teil durch temporäre Behinderungen, wie Gehölzaufwuchs, Baustellen(-schilder), Außengastronomie oder Mülltonnen. Aber auch dauerhafte Hindernisse, wie Verkehrsschilder, Straßenlaternen oder Stromkästen gehören dazu.



Handlungsvorschlag:

Um die Nutzung der Gehwege zu optimieren und die Sicherheit sowie den Komfort für Zufußgehende zu erhöhen, sollten regelmäßig Grünschnittmaßnahmen durchgeführt werden (siehe auch Maßnahme A1). Das betrifft bspw. die Langen Feldstraße, Große Bergstraße, den Schäfereiweg und die Hangstraße.

Perspektivisch sollten feste Einbauten, wo es möglich ist, aus der Gehwegfläche entfernt werden, das betrifft beispielsweise den Stromkasten an der Kreuzung Schaumburger Straße/Alte Straße.

Zudem könnten Aufstellflächen für temporäre Hindernisse wie Mülltonnen oder Außengastronomie definiert werden, um die Gehwege freizuhalten.

Darüber hinaus sollte Gehwegparken möglichst unterbunden werden. Dies könnte durch ein umfassendes Parkraummanagement in der Stadt Gehrden unterstützt werden, um alternative Lösungen für den ruhenden Verkehr zu schaffen.

Umsetzungshinweise:

Zum Identifizieren solcher oft auch kleineren Hindernisse, empfiehlt sich das Angebot eines kommunalen Mängelmelders. So dass Bürger*innen online Hindernisse aufzeigen können.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


Maßnahmenbeispiel an der Schaumburger Straße, sieht Entfernung von Hindernissen auf dem Gehweg vor.

Priorisierung

Umsetzungshorizont

Kurz- bis langfristig

Handlungsfeld

Längsverkehrs

FUSSVERKEHRSFREUNDLICHER STRASSENQUERSCHNITT (Schaumburger Straße)

Problem / Mangel:

Die Schaumburger Straße ist eine wichtige Verbindung Richtung Stadtzentrum. Sie ist – wie praktisch alle Straßen in Gehrden – als Tempo-30-Zone ausgewiesen.

Der Straßenquerschnitt der Straße ist jedoch sehr breit. Die breite Fahrbahn begünstigt Geschwindigkeitsüberschreitungen des Kfz-Verkehrs. Insgesamt ist hier eine fußgängerfreundlichere Ausgestaltung hier leicht umzusetzen.



Handlungsvorschlag:

Zur Verbesserung der Verkehrssituation und der Gestaltung der Schaumburger Straße könnten verschiedene Maßnahmen umgesetzt werden. Kurzfristig die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr aufgehoben werden indem das Zusatzschildes „Radverkehr frei“ entfernt wird. In Tempo-30-Zonen kann und soll der Radverkehr die Fahrbahn nutzen. Durch diese Maßnahme werden Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr auf dem Gehweg reduziert. Mittel- bzw. langfristig sollte die Verkehrsschilder auf dem Gehweg außerdem an den Gehwegrand versetzt werden und die gestalterische Aufteilung des Gehwegs aufgehoben werden, indem ein einfarbiges Pflaster verwendet wird.

Die Fahrbahn kann langfristig verengt werden. Dadurch würde die Tempo-30-Regelung gestalterisch widerspiegelt und der Kfz-Verkehr ausgebremst werden. Im Gegenzug zur Verengung der Fahrbahn könnte der Gehweg noch breiter ausgebaut werden oder Straßenbäum eingesetzt werden.

Durch die Maßnahmen kann der Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr aufgehoben werden sowie die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Umsetzungshinweise:

Der Straßenzug Schaumburger Straße wurde von den Bürger*innen insgesamt als unproblematisch eingeschätzt. Da die Straße bereits gut für den Fußverkehr funktioniert, wird die Priorität der Maßnahmen als geringer eingeschätzt.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Einfache Skizze mit Fahrbahnverengung & Begrünung



Quelle: eigene Darstellung

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

Kurz- und langfristig

HandlungsfeldLängsverkehr,
Verkehrssicherheit,
Aufenthaltsqualität

SCHMALE STRASSEN FÜR ALLE GESTALTEN (Neue Straße)

Problem / Mangel:

Die Gehwege am der Neuen Straße sind unzureichend ausgestaltet sie sind zu schmal (maximal 1,0 m) und weisen häufig Oberflächenschäden sowie starke Querneigung auf. Zusätzlich ist der Gehweg lokal verengt durch Einbauten, abgestellte Mülltonnen und parkende Fahrzeuge.

Zum Teil sind die Gehwege so kaum nutzbar, was die Sicherheit und den Komfort für Zufußgehende erheblich reduziert.



Handlungsvorschlag:

Der Handlungsspielraum auf der Neuen Straße ist dadurch eingeschränkt, dass der gesamte Straßenraum mit circa 6,5 m sehr schmal ist.

Für die Verbesserung der Gehwegsituation auf der „Neue Straße“ stehen drei Optionen denkbar.

Option 1 sieht vor, den Status quo zu erhalten, indem die Gehwege instandgesetzt werden. Dabei sollen Oberflächenschäden und die Querneigung der Gehwege behoben werden, um ihre Nutzbarkeit zu verbessern.

Option 2 sieht den gezielten Ausbau der Gehwege vor, der durch eine Fahrbahnverengung auf 4,0 Meter ermöglicht werden könnte. Dadurch ließen sich die Gehwege einseitig um 0,5 bis 1,0 Meter verbreitern. Parken am Fahrbahnrand wäre dann nicht mehr möglich.

Option 3 sieht eine umfassende Umgestaltung des Straßenraums vor. Die Neue Straße würde (zumindest) im Abschnitt zwischen dem Steinweg und der Großen Bergstraße als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und der Straßenraum niveaugleich ausgestaltet werden. Notwendige Parkstände könnten dabei direkt auf der Verkehrsfläche markiert werden, um eine klare Struktur und Ordnung zu schaffen.

Mit Hinblick auf den Fußverkehr wird die Option 3 empfohlen.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Niveaugleicher Ausbau im verkehrsberuhigten
Geschäftsbereichs, Bad Krozingen

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

langfristig

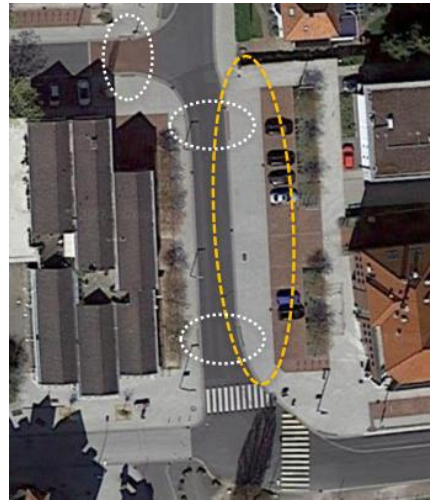
Handlungsfeld

Längsverkehr,
Barrierefreiheit

PARKPLATZ AN DER SPARKASSE NEUORDNEN (Steintor)

Problem / Mangel:

Die verkehrliche Ordnung rund um das Steintor ist insgesamt komplex. Der Platz an der Sparkasse wird mehrheitlich als Parkplatz genutzt und ist so angeordnet, dass für den Fußverkehr keine intuitive Führung vorliegt. Es kommt hier immer wieder zu Konflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr sowie Kfz- und ggf. Linienbussen, die auf den Platzfläche ausweichen. Die Fläche sollte für den Fußverkehr vor allem sicherer werden. Zusätzlich sollten direkte Wegeverbindungen und Aufenthalt ermöglicht werden.



Handlungsvorschlag:

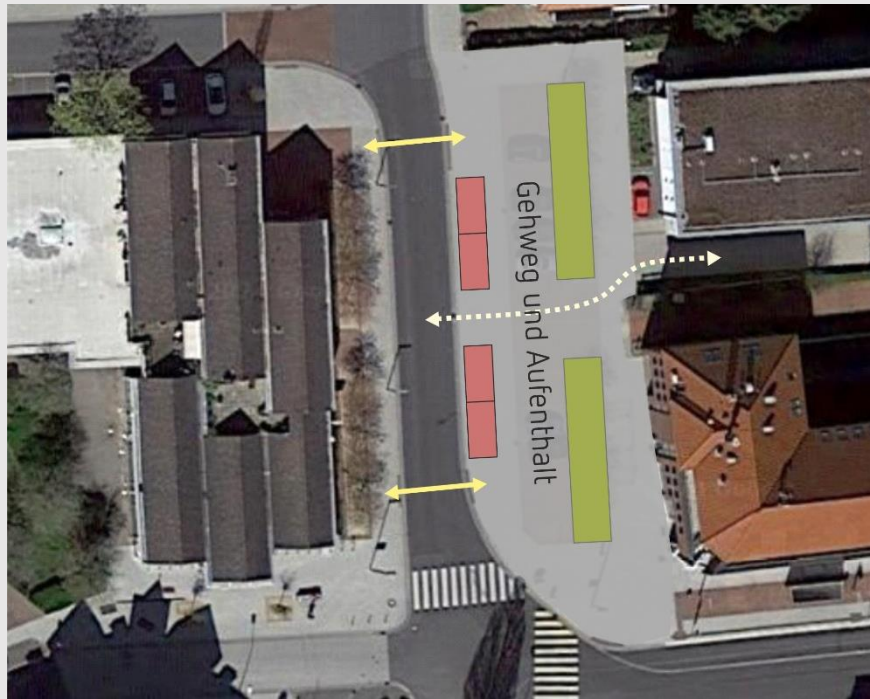
Um auf dem Platz einen größeren Geh- und Aufenthaltsbereich zu schaffen, sollten die Parkplätze an den Fahrbahnrand verlegt werden. Idealerweise sollten die Parkplätze als Längsparkstände angeordnet werden, um den Raum für Zufußgehende zu erweitern. Die Zahl der Parkplätze würde dabei deutlich reduziert werden.

Zudem sollten die angrenzenden Querungsstellen barrierefrei gestaltet werden. Eine Möglichkeit wäre, taktile Elemente an den Querungsstellen anzubringen, um die Orientierung für sehbehinderte Menschen zu erleichtern. Alternativ könnten die vorliegenden Elemente auch entfernt werden. (Siehe auch Maßnahme B2)

Umsetzungshinweise:

Bei einer Umgestaltung des Platzes ist die Zufahrt zu den privaten Grundstücken zwingend zu berücksichtigen und freizuhalten.

Der Wegfall von Parkplätzen ist politisch oft kontrovers und muss im Besonderen mit kommunikativen Maßnahmen begleitet werden.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Quelle: eigene Darstellung

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

(mittel-) langfristig

HandungsfeldLängsverkehr,
Verkehrssicherheit

UMGESTALTUNG BAHNHOFSTRASSE

Problem / Mangel:

Die Bahnhofstraße ist eine wichtige Achse auf dem Weg zur Schule. Temporär kommt es zu hohem Verkehrsaufkommen.

Der Straßenraum ist mit insgesamt etwa 13,0 m sehr breit. Die Gehwege sind mit 2,0 bis 2,5 m Breite vergleichsweise breit, jedoch noch unterhalb des vorgesehenen Regellmaßes von 2,5 m. beidseitig parken Pkw am Fahrbahnrand, auf der nördlichen Seite sind die Parkplätze baulich angelegt.



Handlungsvorschlag:

Ziel ist die Bahnhofstraße für den Fuß- bzw. Schülerverkehr komfortabler auszugestalten.

Der Ausbau der Gehwege, idealerweise des südlichen Gehwegs, sollte angestrebt werden. Der breite Straßenquerschnitt bietet genug Raum, um die Gehwege zulasten der Fahrbahn zu erweitern. Das Ziel dieses Ausbaus ist es, breitere Gehwege für die Schüler*innen. Durch eine schmalere Fahrbahn wird gestalterisch die Tempo-30-Regelung in der Bahnhofstraße verdeutlicht.

Der Seitenbereich (Gehweg + ggf. Grünstreifen) kann um 0,5 – 2,5 m ausgebaut werden. Bei einem Ausbau des südlichen Gehwegs um 0,5 m, kann der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn beibehalten werden. Entfällt der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn ist ein Ausbau um 2,5 m möglich. Dadurch kann nicht nur der Gehwegbereich erweitert werden, auch eine Begrünung ist dadurch denkbar.

Umsetzungshinweise:

Nördlich der Bahnhofstraße entsteht ein Neubaugebiet. Die Erschließung desselben wird u. a. über die Bahnhofstraße erfolgen.

Gegebenenfalls wird eine Neuordnung des Parkraums notwendig. Mit Blick auf Parkraummanagement bietet das Mobilnetzwerk Hannover Beratung an.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung****Generierter Querschnitt der Bahnhofstr. mit Minimallösung** (Ausbau des Gehwegs um 0,5 m)**Generierter Querschnitt der Bahnhofstr. mit Maximallösung**
(Ausbau des Gehwegs um 1,5 m + Grünstreifen ergänzen)**Priorisierung****Umsetzungshorizont**

langfristig

HandungsfeldLängsverkehr,
Aufenthaltsqualität

FUSSVERKEHRSFREUNDLICHER STRASSENQUERSCHNITT HANGSTRASSE

Problem / Mangel:

Auch die Hangstraße ist Teil des Schulweges. Die Gehwege sind hier sehr schmal- beidseitig nur etwa 1,0 m breit. Zusätzlich werden die Gehwege stellenweise durch Gehölze weiter verengt oder durch parkende Kfz blockiert.

Zu hohem Verkehrsaufkommen und Konflikten zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr kommt es durch den Hol- und Bringverkehr, d. h. zu Schulbeginn und -ende.



Handlungsvorschlag:

Ziel ist es mehr Sicherheit und Komfort für den Fuß- und vor allem Schülerverkehr zu erreichen. Durch den insgesamt sehr schmalen Straßenquerschnitt ist der Handlungsspielraum jedoch eingeschränkt

Unabhängig von den Maßnahmen an den Gehwegen der Hangstraße, könnte der Kreuzungsbereich am Schäfereiweg verengt werden. Die Kurvenradien sind hier sehr groß und begünstigen dadurch erhöhte Geschwindigkeiten sowie Falschparken.

Entlang der Hangstraße sind wieder unterschiedliche Ansätze möglich:


Option 1 sieht vor den Ausbau zumindest eines Gehwegs an der Hangstraße zu prüfen. Würde ein Gehweg auf 2,5 m ausgebaut werden ist der Begegnungsverkehr für Kfz auf der Hangstraße nicht mehr möglich. Hier müsste die Einrichtung einer Einbahnstraße geprüft werden (Fahrbahnbreite auf etwa 4,0 Meter verengen). Diese Umgestaltung würde auch eine Neuregelung des Parkraums an der Hangstraße erfordern.

Option 2 empfiehlt die Prüfung, ob die Hangstraße als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und der Straßenraum entsprechend niveaugleich ausgebaut werden kann. Im Verkehrsberuhigten Bereich würde die Rolle des Fußverkehrs gestärkt werden, durch die Markierung von Parkständen wäre zumindest der Erhalt einiger Parkplätze im Straßenraum möglich.

Zusätzlich sollten Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagement in Erwägung gezogen werden (Elternhaltestelle, Schulwegpläne, etc.).

Umsetzungshinweise:

Beide Maßnahmen-Optionen sehen vor, den Hol- und Bringverkehr möglichst aus der Hangstraße herauszuhalten, weswegen der Verweis auf das begleitende schulische Mobilitätsmanagement von besonderer Bedeutung ist.

Die mögliche Neuordnung an der Hangstraße wurde kontrovers diskutiert. Die Empfehlung ergibt sich aus dem Fokus auf den Fuß- und Schülerverkehr.		
Best-Practice-Beispiel / Visualisierung siehe Maßnahme „Neue Straße“		
Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handungsfeld
	langfristig	Längsverkehr, Verkehrssicherheit

FUSSGANGERFREUNDLICHE & BARRIEREFREIE QUERUNGEN

Problem / Mangel:

Querungsanlagen sind mehrfach nicht barrierefrei ausgestaltet.

Beispiel Lichtsignalanlage (LSA) an der Schulstraße/Lange Feldstraße: Hier ist der Aufstellbereich jeweils zu klein. Dadurch kommt es zu Konflikten zwischen wartendem und passierendem Fußverkehr. Der (gefühlte) Sicherheitsabstand zum fahrenden Kfz- und Linienbusverkehr zu gering.

Die LSA ist außerdem nicht barrierefrei ausgestaltet: Auf den Gehwegen liegt Querneigung vor, kontrastreiche Ausgestaltung und taktile Bodenindikatoren fehlen.



Handlungsvorschlag:

Querungsanlagen müssen nach den aktuellen Richtlinien barrierefrei ausgestaltet werden. Im Rahmen von zukünftigen Neubau- und Umbaumaßnahmen sollten die Querungen flächendeckend barrierefrei ausgebaut werden. Während für Gehbehinderte ebene Übergänge notwendig sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten. An Fußgängerüberwegen, Kreisverkehren und LSA ist idealerweise ein Doppelbord einzurichten (Querung differenzierter Bordhöhe: 6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld). Im Falle von LSA sollten barrierefreie Ampeltaster und akustische Signalgeber ergänzt werden. (siehe Best-Practice)

An der Kreuzung Schulstraße/ Lange Feldstraße ist zusätzlich die Querneigung an den Aufstellbereichen zu beheben und die Aufstellbereiche möglichst zu vergrößern. Dabei sind vor allem die Aufstellbereiche westlich der Schulstraße unterdimensioniert. Der nordwestliche Aufstellbereich kann zulasten einer Grünfläche vergrößert werden, der südwestliche Aufstellbereich grenzt direkt an ein Privatgrundstück und kann voraussichtlich nicht vergrößert werden.

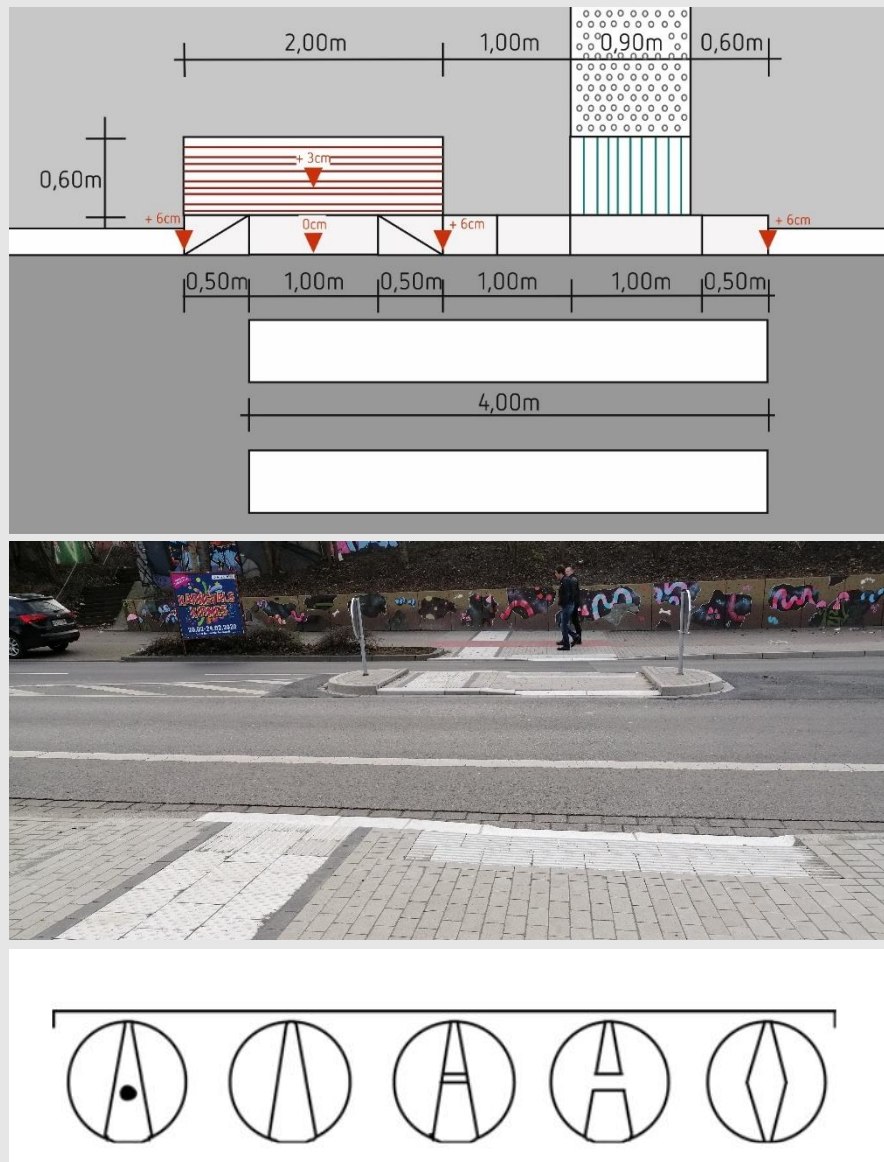
Umsetzungshinweise:

Ist eine getrennte Führung von seh- und gehingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen. Beim Einsatz von Kompromisslösungen ist dabei auf eine korrekte Bauausführung und geringe Einbautoleranz zu achten. Insbesondere an gesicherten Querungen sollten Bodenindikatoren

zum Standard gehören (vgl. FGSV 2011: 48ff). Weitere Informationen zu Ampeltastern und akustischen Signalen gibt es unter nullbarriere.de

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist für die Schulstraße / Lange Feldstraße die Region Hannover zuständig.

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung



oben: Skizze Bodenindikatoren, Quelle: Planersocietät; Mitte: Dortmund, Quelle: Planersocietät; unten: Überwegssymbole an Vibrationsplatte, Quelle: Langmatz GmbH

Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig

Handlungsfelder

Querungen
Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

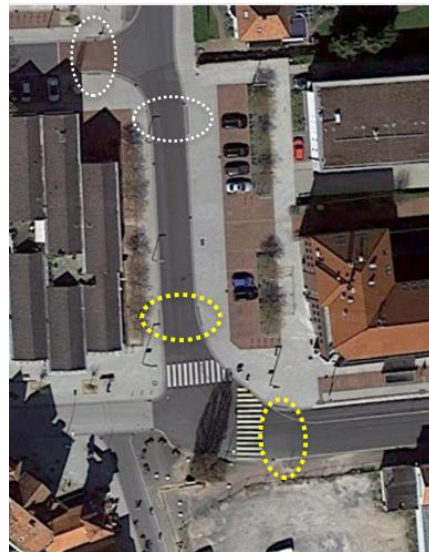
Rund ums Steintor, Fußgängerüberwege entlang der Langen Feldstraße, LSA an der Schulstraße

STEINTOR: QUERUNGEN OPTIMIEREN

Problem / Mangel:

Die Kreuzung am Steintor (Große Bergstraße / Steinweg / Gartenstraße / Nordstraße) ist sehr komplex.

Im Kurvenbereich der Nordstraße liegen Fußgängerüberwege (FGÜ oder auch Zebrastreifen). Lokal sind Querungsstellen optisch mit grobem Pflaster markiert – diese Markierungen stimmen jedoch nicht mit der Anlage der FGÜs überein. Im Übergang zur Bahnhofstraße liegt keine Querungsanlage vor.



Handlungsvorschlag:

Die Fußgängerüberwege (FGÜs) sollten aus dem Kurvenbereich heraus versetzt werden (bspw. Richtung gelber Markierung in der Abb.).

Würden sie aus dem Kurvenbereich verlegt werden, könnte die Querungsdistanz deutlich verkürzt werden. Allerdings würde dadurch die direkte Wegebeziehung, die aktuell vorliegt, unterbrochen werden. Diese Tatsachen sind in der Absenkung zu berücksichtigen.

Die Querungsstellen sind barrierefrei auszugestalten mit Doppelbord und taktilen Bodenindikatoren.

Umsetzungshinweise:

Für den gesamten Kreuzungsbereich rund um das Steintor stehen noch Entwicklungen an, bspw. wird das Grundstück südlich der Kreuzung bebaut. Ggf. wird der Platz an der Sparkasse noch einmal umgestaltet (siehe Maßnahme A5). Maßnahmen zur Einrichtung der Querungsanlagen sollten sich entsprechend an den Entwicklungen orientieren.

Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig

Handlungsfelder

Querungen, Verkehrssicherheit

GEHWEGVORSTRECKUNG AM SCHÄFEREIWEG**Problem /
Mangel:**

Im Übergang von der Bahnhofstraße Richtung Schäfereweg und Hangstraße fehlt eine Querungsanlage.

Da es sich hierbei um eine wichtige Verbindung Richtung Schule handelt, sollte eine Querung zur Sicherung des Schüler*innen-Verkehrs eingerichtet werden.

**Handlungsvor-
schlag:**

Da die Bahnhofstraße und der Schäfereweg innerhalb einer Tempo-30-Zone liegen, ist laut StVO die Einrichtung eines FGÜ oder einer LSA nicht möglich. In Tempo-30-Zonen kommen vor allem Querungsanlagen zum Einsatz, die dem Fußverkehr keinen Vorrang einrichten.

Östlich der Kreuzung Bahnhofstraße / Schäfereweg sollte eine Gehwegvorstreckung (auch genannt Gehwegnase) eingerichtet werden. Die Gehwegvorstreckung weitet den Gehweg lokal bis zum Fahrbahnrand und bzw. darüber hinaus aus. Dadurch können Zufußgehende besser in den Straßenraum einsehen, sie werden selbst besser vom Kfz- und Radverkehr gesehen, außerdem wird die Querungsdistanz etwas verkürzt. Auf der nördlichen Seite der Bahnhofstraße müsste zum Zwecke der Einrichtung ggf. ein Parkplatz entfallen.

Umsetzungshinweise:

Eine Gehwegvorstreckung kann zunächst durch Markierungen angezeigt und gegebenenfalls mit Pollern gesichert werden. Langfristig sollte sie baulich ausgestaltet werden. Diese Maßnahme ist mit einer möglichen Umgestaltung der Bahnhofstraße zu koppeln.

Die Gehwegvorstreckung sollte außerdem barrierefrei ausgestaltet werden.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Baulich ausgestaltete Gehwegvorstreckung in Dortmund

Quelle: Planersocietät

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

Mittel- bis langfrsichtig

Handlungsfelder

Querungen,
Verkehrssicherheit

Fazit des Fußverkehrs-Checks in Gehrden

Der Fußverkehrs-Check in Gehrden konnte verschiedene Stärken und Schwächen beleuchten und Verbesserungspotenziale aufzeigen. Auf Grundlage der Begehungen, dem Erfahrungsaustausch mit den Teilnehmenden vor Ort sowie durch Beobachtungen konnten für die einzelnen Stationen der Begehungsrouten Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die die Situation des Fußverkehrs vor Ort verbessern können (s. Tabelle 1). Die Maßnahmenvorschläge bilden dabei einen bunten Blumenstrauß aus unterschiedlichen Handlungsfeldern, Umsetzungshorizonten und Priorisierungen. Dabei lagen die Schwerpunkte vor allem auf der Infrastruktur und der Optimierung des Längs- und Querverkehrs im Bestand. Vielfach können durch die Maßnahmenvorschläge Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden minimiert werden, die Fußwege können komfortabler und attraktiver gestaltet werden. Für viele Herausforderungen durch beengte Verhältnisse im Bestand können keine umfassenden Lösungen entwickelt werden, hier sind sukzessive kleine Verbesserungen vorzunehmen. Eine Finanzierung der Maßnahmen kann, in Abhängigkeit der Maßnahme, durch Fördergelder unterstützt werden. Möglichkeiten der Förderung und Förderprogramme werden im Kapitel Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung im Endbericht aufgezeigt.

Tabelle 9: Maßnahmen-Liste Gehrden

Maßnahme	Handlungsfelder	Priorisierung	Umsetzungshorizont
Subjektive Sicherheit steigern (lange Feldstraße)	Längsverkehr, Verkehrssicherheit	● ● ●	kurzfristig
Gehwege ohne Hindernisse	Längsverkehr	● ● ○	kurz- bis langfristig
Fußverkehrsfreundlicher Straßenquerschnitt (Schaumburger Straße)	Längsverkehr, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität	● ○ ○	kurz- und langfristig
Schmale Straßen für alle gestalten (Neue Straße)	Längsverkehr, Barrierefreiheit	● ○ ○	langfristig
Parkplatz an der Sparkasse neuordnen (Steintor)	Längsverkehr, Verkehrssicherheit	● ● ○	mittel- bis langfristig
Umgestaltung Bahnhofstraße	Längsverkehr, Aufenthaltsqualität	● ● ○	langfristig
Fußverkehrsfreundlicher Straßenquerschnitt Hangstraße	Längsverkehr, Verkehrssicherheit	● ● ○	langfristig
Fußgängerfreundliche & barrierefreie Querungen	Querungen, Barrierefreiheit	● ● ●	Mittel- bis langfristig
Steintor: Querungen optimieren	Querungen, Verkehrssicherheit	● ● ○	Mittel- bis langfristig
Gehwegvorstreckung am Schäferieweg	Querung, Verkehrssicherheit	● ● ●	Mittel- bis langfristig

HARENBERG (STADT SEELZE)

1.750 Einwohnende

(Stand 2019)

Merkmale

ca. 10 km östlich von Hannover

Stadtteil von insg. 11 Stadtteilen
Seelzes

Kernstadt Seelze als Siedlungsschwerpunkt

Kein S-Bahn- und Regionalhalt
(lediglich Bus-Anbindung nach
Hannover, Seelze Kernstadt)

Weitere Handlungsfelder VEP

Stadtexperiment Seelze,
Parkletförderung, Tempo-30

Kommunale Ansprechpartnerin

Imke Thiele (Abteilung Mobilität &
Entwässerung)



VERANSTALTUNGEN IN HARENBERG

AUFTAKT-WORKSHOP

03. April 2024, Mehrzweckhalle Harenberg

BEGEHUNG

16. April 2024, Mehrzweckhalle Harenberg

ABSCHLUSS-WORKSHOP

11. Juni 2024, Mehrzweckhalle Harenberg

TEILNEHMENDE

Kommunale Verwaltung, Politik, Eltern und Bürger*innen

SCHWERPUNKTE

Längsverkehr: Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

Barrierefreiheit: Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

Querungen: Querungen von Fahrbahnen stellen für Zufußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

Schulwegeplanung: Wenn Schüler*innen zu Fuß zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder Situationen im Verkehr anders einschätzen als Erwachsene.

STARKEN & SCHWACHEN DES FUßVERKEHRS VOR ORT

Bewertung	Beschreibung	Beispielbild
+	Seelze ist Mitgliedskommune bei der Initiative Lebenswerte Städte. Die Initiative setzt sich dafür ein, dass Städte und Gemeinden mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Geschwindigkeiten bekommen	
+	Durch den Ausbau der Harenberger Meile wurde eine ausreichende Gehwegbreite und die Barrierefreiheit an Querungsstellen z. B. durch abgesenkte Bordsteine und taktile Bodenindikatoren geschaffen.	
+	Einige Bushaltestellen wie z. B. Harenberg Bergfeld, Harenberg Mitte sind barrierefrei ausgestattet. Es gibt z. B. ein Blindenleitsystem, ein Wartehäuschen und eine Sitzmöglichkeit.	



In vielen Wohnstraßen herrscht eine Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 vor. Diese dient der Verkehrsberuhigung und Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende auf diesen Straßen. Die Straße Böhmsche Wiesen ist als verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) gestaltet.



Die Neuplanung der Grundschule und Kita in Harenberg kann ein Impuls sein für die Förderung einer aktiven Mobilität und der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen.



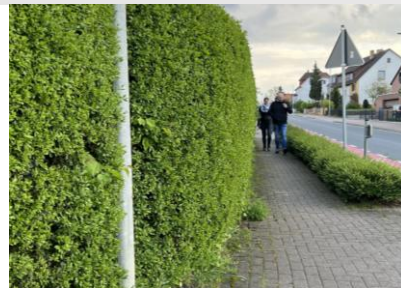
Einige Querungsstellen sind unübersichtlich gestaltet, es fehlen Querungshilfen und zum Teil sind lange Querungsdistanzen für Zufußgehende vorhanden.



An mehreren Stellen gibt es Oberflächenschäden. Die Pflasterungen oder der Asphalt ist z. B. durch Löcher, Materialwechsel, Wurzeln und Stolperkanten in einem schlechten baulichen Zustand. Für Zufußgehende ist dies unkomfortabel und kann ein Verletzungsrisiko darstellen.



Vorhandene Gehwege werden stellenweise durch Grünbewuchs von Hecken und Sträuchern verschmälert. Dadurch wird die Bewegungsfreiheit eingeschränkt.





In ganz Harenberg fehlt es an Aufenthaltsqualität und ausreichend Sitzmöglichkeiten. Der Platz an der Kirche St. Barbara weist ungenutztes (Flächen-)Potenzial beispielsweise in der Umnutzung der Parkplätze auf.



Im Bereich der Grundschule gibt es viele Hol- und Bringverkehre durch Eltern, sogenannte „Elterntaxis“. Dadurch entsteht ein hohes Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn und -ende, welches die Verkehrssicherheit mindert.



In einigen Wohnstraßen ist eine starke Dominanz des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr zu beobachten (z. T. hohe Geschwindigkeiten, hohes Verkehrsaufkommen, parkende Autos am und auf dem Gehweg).

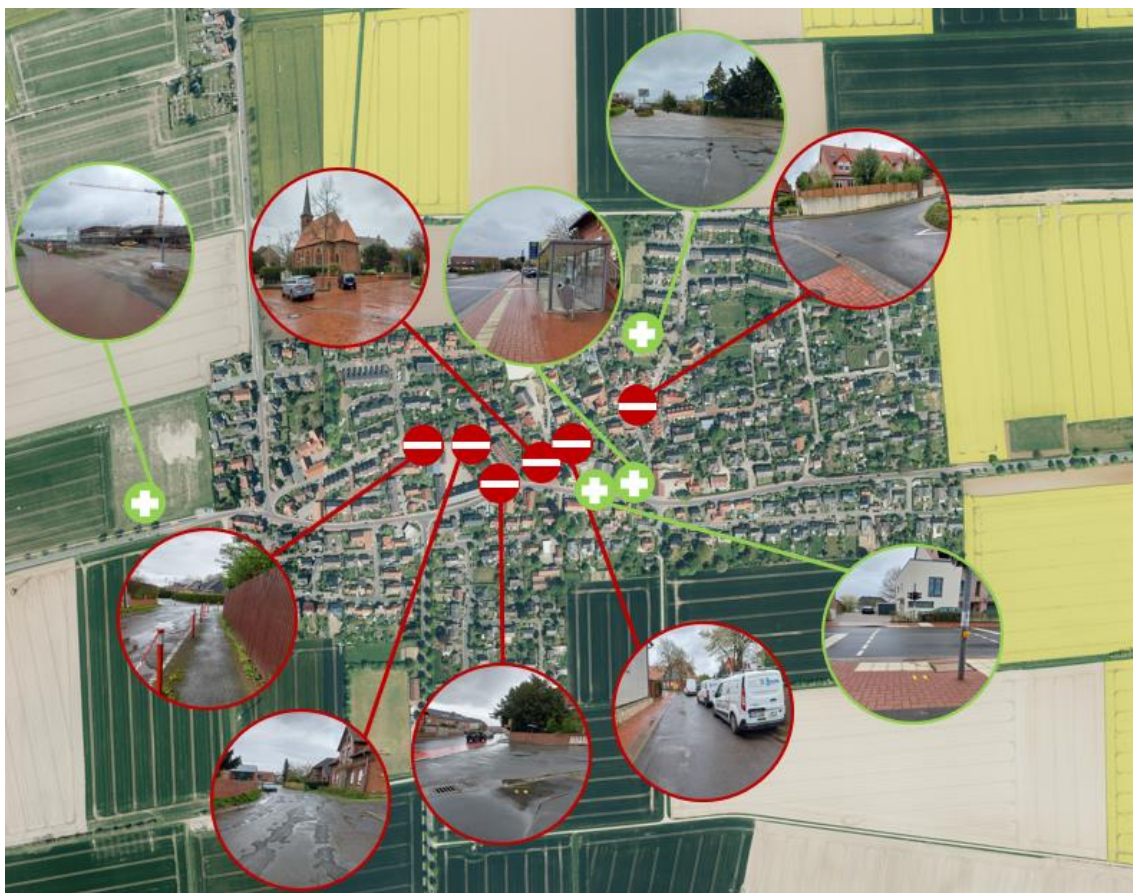


Abbildung 23: Begehungsrouten Fußverkehrs-Check in Harenberg



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Abbildung 24: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte in Harenberg



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

GRUNDSCHNITT

**Problem/
Mangel:**

Mehrere Gehwege (z. B. Seelzer Straße/ Harenberger Meile) sind stellenweise durch auf die Gehwege wachsende Hecken und Sträucher sowie Bewuchs zwischen den Gehwegplatten nur eingeschränkt nutzbar. Menschen mit eingeschränkter Sehkraft können nicht immer einwandfrei erkennen, ob Äste und Zweige auf den Gehweg ragen. So erhöht sich die Gefahr von Verletzungen; ggf. auch in sensiblen Bereichen wie dem Gesicht.

**Handlungs-
vorschlag:**

Der gehwegbegleitende Bewuchs ist fortlaufend zu kontrollieren und bei Bedarf rückzuschneiden. Priorisiert werden sollten Gehwege, die zurzeit hohe Bordsteine aufweisen oder auf der Fahrbahn ein hohes Kfz-Aufkommen führen, da diese ein erhöhtes Gefahrenpotenzial aufweisen.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Befinden sich die betroffenen Grünstrukturen auf Privatgrundstücken, sollte mit den Eigentümer*innen Kontakt aufgenommen werden. Das stadt eigene Beschwerdemanagement „Ideen- und Anregungsmanagement“ (<https://www.seelze.de/portal/seiten/ideen-und-anregungsmanagement-900000018-30950.html>) kann für Hinweise genutzt werden und sollte diesbezüglich stärker beworben werden.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Sie sind hier: Bürgernah / Rathaus / Bürgerbriefkasten / Hinweis senden

Bürgerbriefkasten - Onlineformular

Liebe Bürgerinnen, liebe Bürger, liebe Gäste!

Wir möchten, dass Sie sich in Seelze wohlfühlen!

Um unseren Service für Sie stetig zu verbessern und unsere Stadt gemeinsam lebens- und liebenswert zu erhalten, freuen wir uns über Ihre Nachricht, Ihre Anregungen, Fragen, Hinweise, Kritik und natürlich auch positive Äußerungen nehmen wir gerne entgegen.

Ihre Mitteilungen werden vom Ideen- und Anregungsmanagement zentral erfasst, an die zuständigen Stellen zur Erledigung weitergeleitet und beantwortet.

Ihre Nachricht an uns:


Abschnitt 1

Ihr Anliegen:

- ☐ Ich habe eine Anregung
- ☐ Ich möchte eine Auskunft
- ☐ Ich habe eine Beschwerde
- ☐ Ich möchte Lob oder Dank äußern
- ☐ Ich benötige Hilfe oder Unterstützung

Vorname*

Bürgertipps Seelze, Quelle: Stadt Seelze

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
	kurzfristig	Barrierefreiheit
Weitere Einsatzorte	Gesamte Gehwege im Gemeindegebiet von Seelze. Prioritär sollte ein regelmäßiger Grünschnitt bei gehwegbegleitendem Bewuchs auf Gehwegen mit hohem Fußverkehrsaufkommen durchgeführt werden.	

OBERFLÄCHENBESCHAFFENHEIT

Problem/ Mangel:

Der teilweise schadhafte Oberflächenbelag der Gehwege z. B. entlang der Straße im Tale (Asphalt im schlechten baul. Zustand, abschnittsweise sind Löcher, Materialwechsel, Wurzeln und Stolperkanten vorhanden) sollte instandgesetzt und ausgebessert werden. Zusätzlich könnte geprüft werden, ob Querneigungen (z. B. Im Tale) sukzessiv zurückgebaut werden können.



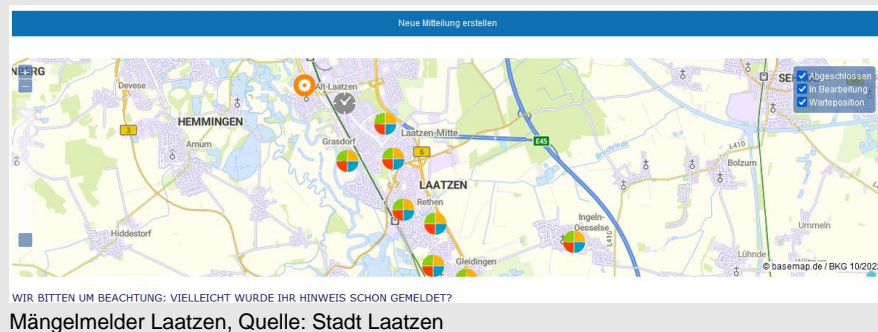
Handlungsvorschlag:

Zur Verbesserung der Gehwege sollten die Oberflächenmängel im gesamten Stadtgebiet instandgesetzt bzw. ausgebessert und regelmäßig kontrolliert werden.

Umsetzungshinweise:

Bei Umbau- und Neubaumaßnahmen sollten feste, griffige, ebene und fugenarme Oberflächen zum Einsatz kommen. Im Bestand kann für Gehhilfen und Rollstühle der Rollwiderstand von kleinteiligem Pflaster durch eine teilweise barrierefreie Umgestaltung verringert werden. Die Schaffung eines „Komfort“-Weges bzw. -Streifens durch die Verlegung von größeren, ebenen Platten auf Teilflächen, das Abschleifen und Neuverfugen des bestehenden Pflasters oder ein kompletter Um- oder Neubau führen dabei zu einer besseren Benutzbarkeit.

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung



Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis mittelfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

Gesamte Gehwege im Gemeindegebiet von Seelze. Die Oberflächenbeschaffenheit der Gehwege sollte in ganz Harenberg (Seelze) regelmäßig überprüft und bei Bedarf saniert werden – prioritär auf stark frequentierten Gehwegen.

BORDSTEINABSSENKUNGEN EINRICHTEN**Problem/
Mangel:**

Im gesamten Gemeindegebiet fehlen immer wieder Bordsteinabsenkungen. Vorliegende Bordsteinabsenkungen, auch an Querungsanlagen, sind häufig nicht barrierefrei ausgestaltet (es fehlt ein Doppelbord oder taktile Bodenindikatoren).

**Handlungs-
vorschlag:**

Im gesamten Gemeindegebiet sollten sukzessiv die Borde abgesenkt werden, möglichst in Kombination mit Bodenindikatoren. An wichtigen Querstellen sollte zudem ein Doppelbord eingerichtet werden.

Die Bordsteinabsenkungen dienen speziell Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung, aber beispielsweise auch denjenigen die einen Kinderwagen oder auch einen Rollkoffer mit sich führen.

Bordsteinabsenkungen sollten möglichst immer mit einer differenzierten Bordhöhe realisiert werden, d. h. mit einem Hochbord (tastbares Bord) und einer Nullabsenkung (berollbar). Die Borde sind farblich kontrastreich und mit den entsprechenden taktilen Bodenindikatoren auszuführen (siehe Best Practice/ Visualisierung). So werden die unterschiedlichen Anforderungen von Menschen mit Behinderung berücksichtigt.

Im Bestand ist der erforderliche Platz für die Ausführung eines Doppelbords nicht immer gegeben. Bei Platzmangel muss ggf. mit einer Kompromisslösung gearbeitet werden, d. h. einer Absenkung des Bords auf 3 cm. Alternativ kann die Absenkungen leicht versetzt zum Querungsbereich angeboten werden.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Bordsteinabsenkungen sollten prioritär an hochfrequentierten Orten und Einrichtungen wie Seniorenwohnheimen, Kultur- und Freizeitorte eingerichtet werden. Außerdem sollten Bordsteinabsenkungen im Rahmen bereits vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen mit umgesetzt werden.

<div><div>Best-Practice- Beispiel / Visualisierung</div><div></div></div>		
<div>Idealtypisch ausgebildetes Doppelbord an einer Querungshilfe & am Gehweg. (Quelle Bild: Planersocietät)</div>		
<div>Priorisierung</div> <div><div></div><div></div><div></div></div>	<div>Umsetzungshorizont</div> <div>mittelfristig</div>	<div>Handlungsfelder</div> <div>Querungen</div> <div>Barrierefreiheit</div>
<div>Weitere Einsatzorte</div>	<div>Im gesamten Gemeindegebiet von Seelze. Die Bordsteinabsenkungen sollten in ganz Harenberg überprüft werden.</div>	

ENTFERNUNG VON HINDERNISSEN PRÜFEN

Problem/ Mangel:

Hindernisse wie z. B. Poller, Umlaufsperrn auf dem Gehweg installierte Verkehrsschilder, Beleuchtungsmasten beschränken die Passierbarkeit insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Kinderwagen und Lastenrädern. Zum Teil sind die Umlaufsperrn in Harenberg nicht barrierefrei gestaltet (fehlende kontrastreiche Gestaltung, fehlender ausreichender Abstand zwischen den Pfosten).



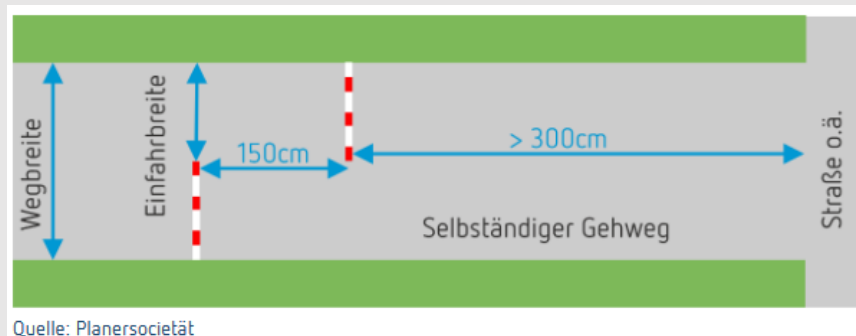
Handlungsvorschlag:

Die Entfernung von Hindernissen sollte kurzfristig geprüft werden, um langfristig die Barrierefreiheit und mehr nutzbare Gehwegfläche (wo möglich eine Regelbreite von 2,50 m) herzustellen.

Umsetzungshinweise:

Falls Umlaufsperrn nicht entfernt werden können, sollte mindestens die Barrierefreiheit (kontrastreiche Gestaltung, Abstand zwischen den Pfosten) gewährleistet werden. Langfristig sollten Gehwegbreiten überprüft und ausreichende Gehwegbreiten mit einer Regelbreite von 2,50 (mindestens auf einer Seite) eingerichtet werden. Je nach Nutzung ist die Gehwegbreite entsprechend größer zu dimensionieren (vgl. FGSV 2002:17).⁹

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung



Barrierefreie Umlaufsperr, Quelle: Planersocietät

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002

<div><div><div><div><div></div><div>Mindestmaß</div></div><div><div><div><div><div></div><div>1,10 m</div></div><div><div><div><div></div><div>1,60 m</div></div></div></div></div></div><div><div><div><div><div></div><div>Regelmaß</div></div><div><div><div><div><div></div><div>0,2 m</div></div><div><div><div><div></div><div>0,8 m</div></div></div><div><div><div><div></div><div>0,2 m</div></div><div><div><div><div></div><div>0,8 m</div></div></div><div><div><div><div></div><div>0,5 m</div></div></div></div></div><div><div><div><div><div></div><div>2,50 m</div></div></div></div></div></div></div><div>Flächenbedarf Fußverkehr, Regelbreite 2,50 m; Quelle: Planersocietät</div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div>		
<div><div><div>Priorisierung</div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div></div></div>	<div><div><div>Umsetzungshorizont</div><div><div>kursfristig (Hindernisse, u.a. Umlaufsperrern)</div><div>langfristig (Gehwegbreiten)</div></div></div></div>	<div><div><div>Handlungsfelder</div><div><div>Barrierefreiheit</div></div></div></div>
<div><div><div>Weitere Einsatzorte</div></div></div>	<div><div><div>Gesamtes Gemeindegebiet von Seelze.</div></div></div>	

GEHWEGÜBERFAHRT EINRICHTEN

Problem/ Mangel:

An Einmündungen (z. B. Harenberger Meile/ Höfestraße, Harenberger Meile/ Tewenberg, Im Tale/ Elbeweg) bestehen für Zufußgehende lange Querungsdistanzen, zudem bemängeln die Teilnehmenden die Einsehbarkeit in die Straßen und es wird beobachtet, dass abbiegende Autofahrende teilweise zu schnell fahren.



Handlungs- vorschlag:

Zur Steigerung des Gehkomforts können Einmündungen zu untergeordneten Straßen baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen. Dies verdeutlicht zum einen den Vorrang des Fußverkehrs und ermöglicht zum anderen eine barrierefreie Querung der Einmündung auf einem plangleichen Niveau (vgl. FGSV 2002: 25).¹⁰

Umsetzungs- hinweise:

Beim baulichen Eingriff sollte gleichfalls darauf geachtet werden, dass direkte Gehlinien nicht durch Einbauten wie bspw. Straßenlaternen beeinträchtigt werden. Gegebenenfalls könnte im Einzelfall bei der Einrichtung einer Gehwegüberfahrt zusätzlich geprüft werden, ob diese mit einem vorgezogenen Seitenraum zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und für eine Verbreiterung der Aufstellfläche ergänzt werden kann. Vorgezogene Seitenräume können auch verhältnismäßig einfach – zuerst provisorisch – eingerichtet werden und im Hinblick auf die Barrierefreiheit später baulich realisiert werden. Durch die Integration von vorgezogenen Seitenräumen als Standardrepertoire bei der Ausbildung von Kreuzungen und Einmündungen können Straßenübergänge flächendeckend sicherer und komfortabler gestaltet werden (vgl. Fuss e.V. 2015:14).¹¹

¹⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002

¹¹ Fuss e.V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland) (2015): Querbuch – Wir Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin, 2015.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


Gehwegüberfahrt in Pirmasens, Quelle: Planersocietät



Vorgezogener Seitenraum als einfache Markierung in Freiburg, Quelle: Planersocietät

Priorisierung

Umsetzungshorizont

mittelfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr

**Weitere
Einsatzorte**

Einmündungen im Bereich Harenberger Meile/ Höfstraße, Harenberger Meile/ Tewenberg, Elbeweg/ Im Tale. Weitere Bereiche sind in ganz Harenberg und im gesamten Gemeindegebiet Seelzes zu prüfen.

EINRICHTUNG EINES VERKEHRSBERUHTIGTEN BEREICHS PURFEN**Problem/
Mangel:**

In vielen Wohngebieten in Harenberg, wie u. a. in der Höfestraße, Düsterstraße oder im Elbeweg sind die Straßenräume sehr eng. Es sind zum Teil schmale Gehwege oder fehlende Gehwege vorhanden, die zusätzlich durch den ruhenden Kfz-Verkehr eingeschränkt werden. Der Fußverkehr hat nur wenig Platz und die Situation wird als unübersichtlich empfunden.


**Handlungs-
vorschlag:**

Die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs (umgangssprachlich als Spielstraße bekannt) sollte geprüft werden. In einem verkehrsberuhigten Bereich haben Verkehrsteilnehmende ein Geh- und Aufenthaltsrecht. Separate Gehwege entfallen, sodass mehr Platz (auch zum Spielen) entsteht. Für Autos gilt Schrittgeschwindigkeit. Parkstände müssen markiert werden.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Vor Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs muss zunächst eine Umgestaltung des Straßenraumes erfolgen. Maßnahmen, die für eine Verkehrsberuhigung eingesetzt werden können, sind z. B. Aufpflasterungen und Blumenkübel. Die Stadt Stuttgart hat durch einfache Markierung und Beschilderung relativ kostengünstig eine Umgestaltung zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgesetzt (siehe Abbildung). In Harenberg ist bei der Prüfung für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in einzelnen Straßen auch die Verträglichkeit des landwirtschaftlichen Verkehrs zu berücksichtigen.

Alternativ zum vollständigen Umbau eines verkehrsberuhigten Bereichs sollten punktuelle Maßnahmen (z. B. Versätze, Einengungen, Gehwegnasen, Aufpflasterungen, Begrünungen) geprüft werden, um eine Verkehrsberuhigung zu erzielen.

<div><div>Best-Practice- Beispiel / Visualisierung</div><div></div><div>Langfristige, bauliche Umgestaltung in Wunstorf, Quelle: Planersocietät</div><div></div><div>Einfache Markierung in Stuttgart, Quelle: Planersocietät</div></div>		
<div>Priorisierung</div> <div><div></div><div></div><div></div></div>	<div>Umsetzungshorizont</div> <div>langfristig</div>	<div>Handlungsfelder</div> <div>Längsverkehr</div>
<div>Weitere Einsatzorte</div>	<div>Düsterstraße, Höfstraße, Elbeweg; ggf. weitere Straßen in Harenberg prüfen.</div>	

EINRICHTUNG VON EINBAHNSTRASSEN PRÜFEN**Problem/
Mangel:**

Das Verkehrsaufkommen einigen Wohnstraßen in Harenberg wird als zu hoch empfunden. Insbesondere Kinder fühlen sich dort unsicher, da sie den fahrenden Kfz-Verkehr durch parkende Pkws nicht gut sehen können.

**Handlungs-
vorschlag:**

Es wird empfohlen, z. B. in der Düsterstraße, Höfestraße und Fössestraße die Einrichtung von Einbahnstraßen zu prüfen. Eine Einbahnstraße kann zur Ordnung und Beruhigung der Kfz-Verkehre beitragen und den Durchgangs-, Schleich- sowie Parksuchverkehre zu reduzieren. Das Queren für Zufußgehende wird deutlich erleichtert und die Verkehrssicherheit sowie Aufenthaltsqualität erhöht.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Nach der RAST und der StVO darf eine Einbahnstraße nur eingerichtet werden, wenn es der Verkehrslenkung oder Umgestaltung des Straßenquerschnitts dient, aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist sowie eine qualifizierte Gefahrenlage und eine Fahrbahnbreite von 4,25 bis 3,00 m vorliegt. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob eine „unechte Einbahnstraße“ mit Zusatzzeichen 1026-36 „Landwirtschaftlicher Verkehr Frei“, oder Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ausgewiesen wird. Auch wenn mit der Änderung, bzw. Einrichtung von Einbahnstraßen keine zwangsläufigen baulichen Maßnahmen einhergehen, handelt es sich um eine mittelfristige Maßnahme, da entsprechende Anordnungen voraussetzungsreich sind und im Zuge der Umsetzung u. a. Verkehrsverlagerungen etc. überprüft werden müssen.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


Oben: Einbahnstraße mit Radfahrer frei in Bocholt, Quelle: Planersocietät

Priorisierung

Umsetzungshorizont

mittelfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr

**Weitere
Einsatzorte**

Düsterstraße, Höfstraße, Fössestraße; ggf. weitere Straßen in Harenberg prüfen.

QUERUNGEN PRUFEN – TEWENBERG / DÜSTERSTRASSE**Problem/
Mangel:**

Der Kreuzungsbereich Tewenberg/Düsterstraße ist für Zufußgehende unübersichtlich, schlecht einsehbar und vor allem für Kinder besteht eine zu lange Querungsdistanz. Außerdem ist besonders der östliche Gehweg in der Straße Tewenberg sehr schmal.

**Handlungs-
vorschlag:**

Um die Kreuzungsbereich sicherer zu gestalten und Sichtbeziehungen herzustellen wird empfohlen, beispielsweise mit verschiedenen Bausteinen eine stufenweise Verbesserung zu erreichen. Die Einrichtung eines vorgezogenen Seitenraums (Tewenberg) könnte geprüft werden, besonders, um den Gehweg in dem Bereich auf die Fahrbahn vorzuziehen. Ein vorgezogener Seitenraum kann auch kurzfristig z. B. durch Markierung hergestellt werden. Gleichzeitig sollte die Verbreiterung des östlichen Gehwegs in der Straße Tewenberg geprüft werden. Eine Aufpflasterung (oder alternativ eine flächige Markierung) des gesamten Kreuzungsbereichs wäre langfristig, auch über Fördermöglichkeiten, denkbar. Dadurch kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Die bauliche Anlage eines Gehwegs auf der nördlichen Seite der Düsterstraße kann geprüft werden und langfristig sollte die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Düsterstraße untersucht werden, um die Straße zu beruhigen und den Zufußgehenden den notwendigen Platz zur Verfügung zu stellen.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Gehwegnasen und vorgezogene Seitenräume können unterschiedlich ausgestaltet werden. Kurzfristig durch Markierung und/ oder langfristig durch bauliche Maßnahmen. Sie können zunächst auch provisorisch stattfinden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden. Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30-70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006: 90).¹² In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig. Eine Aufpflasterung (Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau) oder eine optische Hervorhebung des gesamten Kreuzungsbereichs (flächig) kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Ein rechtlicher Vorrang für Zufußgehende entsteht dadurch jedoch nicht.

¹² Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung



Maßnahmenvorschläge für eine stufenweise Verbesserung, Quelle: Planersocietät

- Bausteine:

1. Einrichtung von vorgezogenem Seitenraum prüfen (kurzfristig durch Markierung)
2. Ausreichende Gehwegbreite herstellen (örtl. Gehweg Tewenberg) (mittel- langfristig)
3. Aufpflasterung des Kreuzungsbereichs (langfristig)
4. Einrichtung eines Gehwegs auf der nördl. Seite der Dusterstraße
5. Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs prüfen (langfristig)

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig- bis langfristig

Handlungsfelder

Querungen

Weitere Einsatzorte

MITTELINSEL SEELZER STRASSE - GESCHWINDIGKEITSREDUZIERUNGEN

Problem/ Mangel:

Im Bereich der Mittelinsel an der Seelzer Straße bemängelten die Teilnehmenden, die zum Teil zu hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Entsprechend wird das Queren der Mittelinsel speziell von Älteren und Kindern als unsicher empfunden.



Handlungs- vorschlag:

Mit Hinblick auf den Neubau der Grundschule Harenberg ist davon auszugehen, dass dieser Querbereich wahrscheinlich zukünftig eine wichtige Schulverbindung sein wird. Dementsprechend sollte die Reduzierung der Geschwindigkeit am Ortsausgang mit folgenden Maßnahmenvorschlägen geprüft werden:

- Reduzierung der Geschwindigkeit von Tempo 70 auf Tempo 50 auf der rechten Fahrspur.
- Ggf. Geschwindigkeitsdisplay versetzen (z. B. vor dem Ortseingangsschild).

Ziel sollte es sein, die Verkehrssicherheit für die Schulkinder zu erhöhen.

Umsetzungs- hinweise:

Da es sich bei der Seelzer Straße um eine Kreisstraße handelt, müssen Maßnahmen voraussichtlich mit der Region Hannover abgestimmt werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Maßnahmenvorschlag Tempo 50, Quelle: Google Maps (bearbeitet)

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Querungen

Weitere Einsatzorte

-

SCHULWEGPLAN ERSTELLEN**Problem/
Mangel:**

Vor der Grundschule Harenberg wird das Verkehrsaufkommen als hoch empfunden. Solch ein hohes Verkehrsaufkommen entsteht vor allem durch sogenannte „Elterntaxis“. Eltern, die ihre Kinder bis vor die Schule fahren. Dadurch können unübersichtliche und gefährliche Situationen insbesondere für die Schulkinder entstehen. Sichere Wegeverbindungen und Querungsstellen zu den Schulen sind häufig nicht bekannt, möglicherweise ändern sich die Schulwege der Kinder durch den Neubau der Grundschule Harenberg. Dieser kann als Anlass genommen werden einen Schulwegplan zu erstellen.

**Handlungs-
vorschlag:**

In Zusammenarbeit mit der Schule, Kommune, Polizei, Eltern und Schulkindern kann ein Grundschulplan für den Neubau der Grundschule erstellt werden. Schulwegpläne sind dokumentierte Routenempfehlungen (Karten) überprüfter und geeigneter Schulwege. Sie bilden die Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung, da sie Auskunft geben über Routenempfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege. Enthalten ist in der Regel ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegesicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zu Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen. Die Neueinschulung, bzw. die Einweihung des neuen Schulgebäudes kann als Anlass genommen werden, diesen Plan an die Eltern zu verteilen.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Gefahrenstellen und Querungsstellen auf den Schulwegen können zusätzlich durch Fußstapfen markiert werden. Dies erfolgt bereits an vielen Stellen in Harenberg.

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung



Schulwegplan St. Leon-Rot, Quelle: Gemeinde St. Leon-Rot

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Schulwege

Weitere Einsatzorte

Grundschulen im gesamten Gemeindegebiet Seelzes.

LAUFBUS EINRICHTEN

Problem/ Mangel:

Das zeitweise hohe Verkehrsaufkommen durch die „Elterntaxis“ vor der Grundschule Harenberg in der Fössestraße kann zu Konflikten und Gefahrensituationen für die zu Fuß gehenden Schüler*innen führen.

Häufig fehlt ein Bewusstsein seitens der Eltern, dass der Hol- und Bringverkehr ein Verkehrschaos im Schulumfeld begünstigt und damit negativen Einfluss auf die Sicherheit der Schulwege der Kinder hat.



Handlungs- vorschlag:

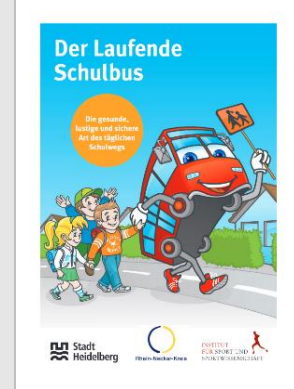
Die Einführung eines Laufbusses kann die „Elterntaxis“ reduzieren und die aktive Mobilität von Kindern fördern. Mit einem Laufbus – auch „Walking Bus“ genannt – können Kinder gemeinsam sicher zu Fuß zu Schule kommen. Wie ein Linienbus laufen die Kinder in einer Gruppe nach einem festgelegten Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten Haltestellenschildern vorbei und sammeln dort wartende Kinder ein; bzw. werden zumindest in der Anfangszeit, von einem Erwachsenen (meist Elternteil) zur Schule und wieder zurück nach Hause begleitet. Es wird vorgeschlagen, für die Grundschule Harenberg einen Laufbus zu initiieren und dafür gemeinsam mit der Stadtverwaltung, Polizei, Eltern, Kindern und Schulvertretungen geeignete Treffpunkte vor Ort zu bestimmen und diese auch in einem Schulwegplan zu dokumentieren.

Umsetzungs- hinweise:

Hinweise zur Einführung eines Laufbusses können auf der Website des ADAC entnommen werden (vgl. ADAC 2020).¹³ Die „Linien“ und „Fahrplanzeiten“ der Laufbusse sollten im Schulwegeplan verzeichnet werden. Aufgrund der geringen Entfernungen innerhalb der Kommune bietet der Laufbus eine gute Möglichkeit, Grundschulkinder für das Zufußgehen zu begeistern und für das Verhalten im Straßenverkehr zu sensibilisieren.

¹³ Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC) (2020): ADAC Stiftung sorgt für Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen. 2020. Verfügbar unter: <https://presse.adac.de/meldungen/adac-stiftung/adac-stiftung/adac-stiftung-sorgt-fuer-verkehrssicherheit-von-kindern-und-jugendlichen.html>

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Links: Lörrrach, rechts: Universität Heidelberg Quelle: Planer-societät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Schulwege

Weitere Einsatzorte

Grundschule Harenberg und Grundschulen im gesamten Gemeindegebiet Seelzes.

EMPFEHLUNGEN - PLATZ AN DER KIRCHE ST. BARBARA

Problem/ Mangel:

Der Platz an der Kirche St. Barbara weist eine eingeschränkte Aufenthalts- und Verweilqualität unter anderem durch die Nutzung als Parkplatz auf. Der Platz wird durch fehlende Zonierung als unübersichtlich empfunden und Zufußgehende fühlen sich beim Queren nicht sicher.



Handlungs- vorschlag:

Es sollte geprüft werden, ob die Flächen für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr reduziert werden können, um einen angemessenen Ausgleich zwischen den verschiedenen Ansprüchen an den Straßenraum zu finden. Beispielsweise könnten temporäre Maßnahmen/ Pop-up Bausteine (auch durch Erprobung durch einen Verkehrsversuch) und ggf. unter Wegfall von Parkflächen geprüft werden. Durch z. B. Sitzmöbel, Radabstellanlagen, Pflanzkübel und Markierungen kann die Verkehrsführung gelenkt und der Platz geordnet werden. Begrünungselemente bieten in Hitzesommern Schatten und laden zum Aufenthalt ein. Auf diese Weise könnte ein Ort der Begegnung und sozialen Interaktion in Harenberg entstehen.

Umsetzungs- hinweise:

Es wird empfohlen, die Pop-up Bausteine für eine schrittweise, flexible Gestaltung mit einer Kommunikation- und Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten, damit Wünsche sowie Anregungen der Bürger*innen eingeholt und mögliche Sorgen und Ängste genommen werden können.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Parklets Gehrden, Quelle: Moritz Peters

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Aufenthaltsqualität

Weitere Einsatzorte

-

Fazit des Fußverkehrs-Checks in Harenberg

Der Fußverkehrs-Check in Harenberg hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzenden-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten für die einzelnen Stationen der Begehungsrouten (Zwischenhalte) praxisnahe Maßnahmenvorschläge für die Verbesserung des Fußverkehrs in Harenberg formuliert werden (s. Tabelle 1). Die Maßnahmenvorschläge bilden dabei einen bunten Blumenstrauß aus unterschiedlichen Handlungsfeldern, Umsetzungshorizonten und Priorisierungen. Dabei lagen die Schwerpunkte v. a. darin, die Barrierefreiheit flächendeckend herzustellen, Querungssituation zu verbessern sowie den Kfz-Verkehr in den Wohnstraßen zu beruhigen. Durch die Neuplanungen der Grundschule und Kita stand zudem das Thema Schulwege und wie diese sicher und nachhaltig gestaltet werden können im Fokus. Aus diesem Grund wird die Erstellung eines Schulwegeplans als erste Pilot-Maßnahme empfohlen. Eine Finanzierung der Maßnahmenvorschläge kann, in Abhängigkeit der Maßnahme, durch Fördergelder unterstützt werden. Möglichkeiten der Förderung und Förderprogramme werden im Kapitel *Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung* im Endbericht aufgezeigt.

Tabelle 10: Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Handlungsfelder	Priorisierung	Umsetzungshorizont
Oberflächenbeschaffenheit	Barrierefreiheit	● ● ●	kurz- bis mittelfristig
Entfernungen von Hindernissen prüfen	Barrierefreiheit	● ● ○	kurz- bis langfristig (=Gehwegbreiten)
Grünschnitt	Barrierefreiheit	● ○ ○	kurzfristig
Bordsteinabsenkungen	Barrierefreiheit	● ● ●	mittelfristig
Gehwegüberfahrt einrichten	Längsverkehr	● ● ○	mittelfristig
Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich prüfen	Längsverkehr	● ○ ○	langfristig
Einrichtung von Einbahnstraßen prüfen	Längsverkehr	● ● ○	mittelfristig
Querungen prüfen	Querungen	● ● ●	kurz- bis langfristig
Mittelinsel Seelzer Straße – Geschwindigkeitsreduzierung	Querungen	● ● ●	kurzfristig
Schulwegplan erstellen	Schulwege	● ● ○	kurzfristig
Laufbus einrichten	Schulwege	● ● ○	kurzfristig
Empfehlungen – Platz an der Kirche St. Barbara	Aufenthaltsqualität	● ● ○	kurz- bis mittelfristig

BERENBOSTEL (STADT GARBSEN)

Ca. 15.123 Einwohnende

(Stand 2021)

Merkmale

ca. 12 km nord-westlich von Hannover

Stadtteil von insg. 12 Stadtteilen Garbsen

Kernstadt Garbsen als Siedlungsschwerpunkt

Kein S-Bahn- und Regionalhalt
(lediglich Bus-Anbindung zum Bahnhof Garbsen, ab dort Stadtbahn nach Hannover)

Weitere Handlungsfelder VEP

Tempo-30

Kommunaler Ansprechpartner

Andreas Richter (Leiter Abteilung Verkehr und Straßenbau)



VERANSTALTUNGEN IN BERENBOSTEL

AUFTAKT-WORKSHOP

27. August 2024, Ratssaal Garbsen

BEGEHUNG

12. September 2024, Dorfplatz Berenbostel

ABSCHLUSS-WORKSHOP

05. November 2024, Ratssaal Garbsen

TEILNEHMENDE

Kommunale Verwaltung, Politik, Eltern und Bürgerinnen und Bürger

SCHWERPUNKTE

Längsverkehr: Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

Barrierefreiheit: Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

Querungen: Querungen von Fahrbahnen stellen für Zufußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicherer Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.

Schulwegeplanung: Wenn Schulkinder zu Fuß zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder **Situationen** im Verkehr anders einschätzen als Erwachsene.

STARKEN & SCHWACHEN DES FUßVERKEHRS VOR ORT

Bewertung	Beschreibung	Beispielbild
+	Das Mobilitätskonzept Garbsen 2030 dient als Handlungsleitfaden für die zukünftige Verkehrsentwicklungsplanung. Es beinhaltet unter anderem Analysen zum Verkehrsraum und formuliert Handlungsvorschläge zur Stärkung des Fußverkehrs in Berenbostel.	
+	Die Dorfstraße ist im Bereich des Dorfplatzes durch die Einrichtung einer Tempo-10-Zone und Aufpflasterungen („Berliner Kissen“) verkehrsberuhigt gestaltet. Dies trägt zur Lärmreduzierung, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit bei.	
+	Einige Bushaltestellen wie z. B. Berenbostel Dorfplatz sind barrierefrei ausgestattet. Es gibt z. B. ein Blindenleitsystem, ein Wartehäuschen und eine Sitzmöglichkeit.	



Auf der Roten Reihe und in vielen Wohnstraßen (z. B. Blumenstraße, Hermann-Löns-Straße) herrscht eine Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 vor. Diese dient der Verkehrsberuhigung und Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende auf diesen Straßen.



Der Werner-Baesmann-Park in Berenbostel bietet hohe Aufenthaltsqualität durch attraktive Bepflanzung, Fußwege abseits von Kfz-Verkehr und Spiel-, Sport- sowie Sitzgelegenheiten.



Aufgrund unklarer / fehlender Beschilderungen und Pflasterungen, kommt es entlang der Roten Reihe in den Seitenräumen zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr.



Querungen und Gehwege sind größtenteils nicht barrierefrei. Es gibt an gesicherten Querungsstellen wie den Lichtsignalanlagen (LSA) in der Roten Reihe oder an dem Fußgängerüberweg (FGÜ) im Birkenweg (Höhe Netto) keine differenzierten Bordhöhen oder ein taktiles Leitsystem.



In der Kernstadt von Berenbostel fehlt es an Aufenthaltsqualität und ausreichend (barrierefreien) Sitzmöglichkeiten. Der Dorfplatz weist ungenutztes (Flächen-) Potenzial beispielsweise in der Umnutzung der Parkplätze auf.





Im Bereich der Ratsschule gibt es viele Hol- und Bringverkehre durch Eltern, sogenannte „Elterntaxis“. Dadurch entsteht ein hohes Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn und -ende, welches die Verkehrssicherheit mindert.



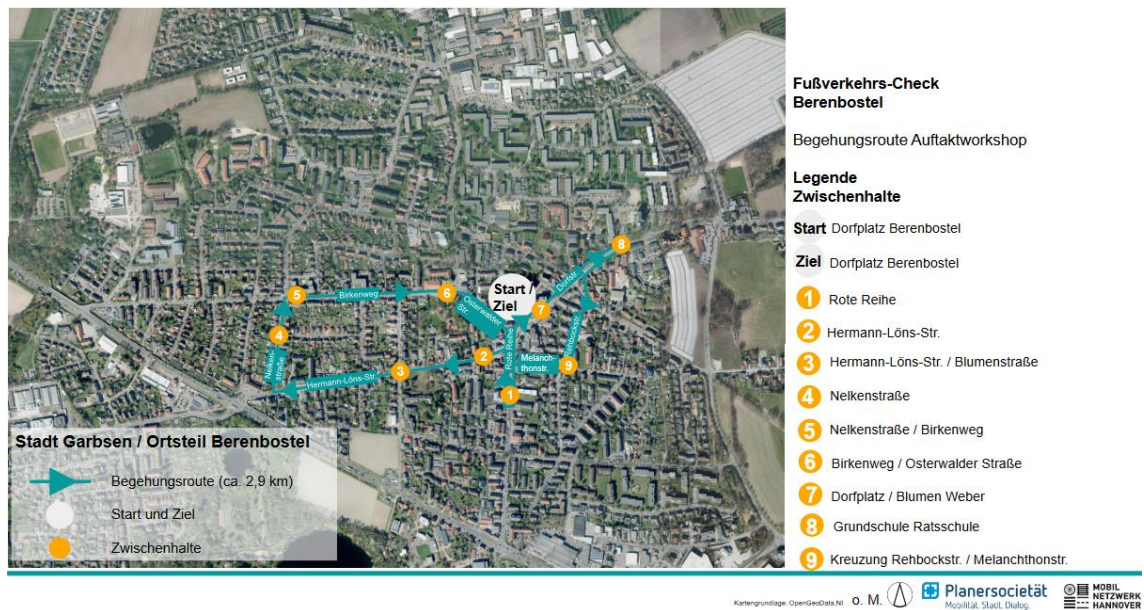
In einigen Wohnstraßen (z. B. in der Nelkenstraße, Blumenstraße) ist eine starke Dominanz des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr zu beobachten (z. T. hohe Geschwindigkeiten, hohes Verkehrsaufkommen, parkende Autos am und auf dem Gehweg).



Die Gehwege entsprechen an vielen Stellen nicht der Mindestgehwegbreite (2,50 m; Empfehlung der FGSV). Einige Gehwege z. T. in einem schlechten Zustand und an Querungsstellen nicht abgesenkt.



Abbildung 25: Begehungsrouten Fußverkehrs-Check in Berenbostel



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Abbildung 26: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte in Berenbostel



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

QUERUNGEN BEI NEU-UND UMBAUMAßNAHMEN BARRIEREFREI GESTALTEN

Problem / Mangel:

Querungen z. B. an den Straßen Rote Reihe, Osterwalder Straße, Dorfstraße, Birkenweg sind nicht vollständig barrierefrei gestaltet. Es gibt keine differenzierten Bordhöhen und kein taktiler Leitsystem.



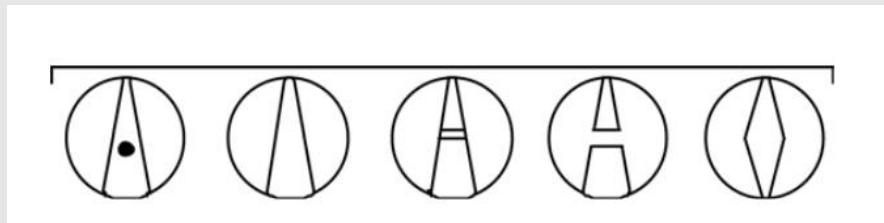
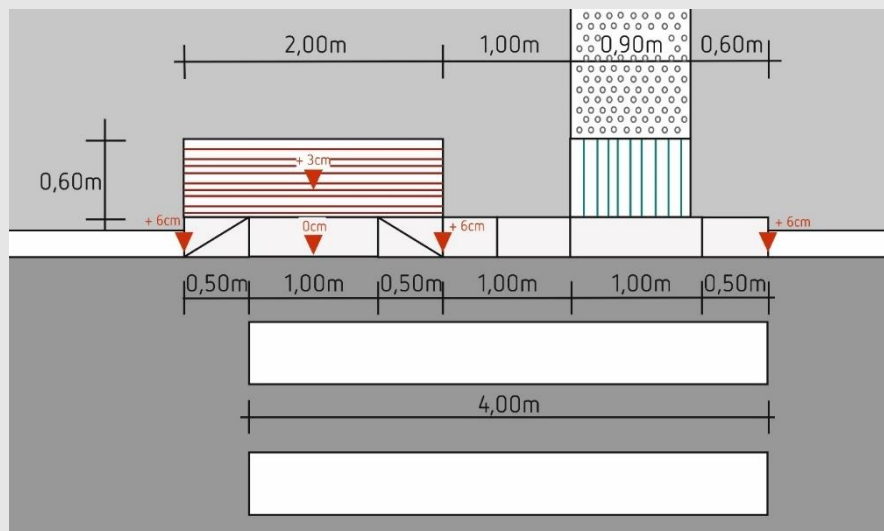
Handlungs- vorschlag:

Querungsanlagen müssen nach den aktuellen Richtlinien barrierefrei ausgestaltet werden. Im Rahmen von zukünftigen Neubau- und Umbaumaßnahmen (z. B. „Rote Reihe“) sollten Querungen flächendeckend barrierefrei ausgebaut werden. Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten. An Fußgängerüberwegen und Ampeln ist aufgrund der Furtbreite eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) sinnvoll. Im Falle von Ampeln sollten barrierefreie Ampeltaster eingesetzt werden. Je nach Ausstattung können diese sehingeschränkten Personen akustische Signale geben oder über eine Prägung die Art der Querung bzw. deren Querschnitt anzeigen.

Umsetzungs- hinweise:

Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen. Beim Einsatz von Kompromisslösungen ist dabei auf eine korrekte Bauausführung und geringe Einbautoleranz¹⁴ zu achten. Insbesondere an gesicherten Querungen sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören (vgl. FGSV 2011: 48ff). Weitere Informationen zu Ampeltastern und akustischen Signalen gibt es unter nullbarriere.de

¹⁴ Zulässige Massabweichung beim Einbau eines Bauteils

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


oben: Skizze Bodenindikatoren, Quelle: Planersocietät; Mitte: Dortmund, Quelle: Planersocietät;
unten: Überwegsymbole an Vibrationsplatte, Quelle: Langmatz GmbH

Priorisierung

Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

**Weitere
Einsatzorte**

Gesamtes Stadtgebiet von Garbsen.

QUERNEIGUNG UND OBERFLÄCHENBESCHAFFENHEIT

Problem / Mangel:

Der teilweise schadhafte Oberflächenbelag der Gehwege z. B. entlang des nördlichen Birkenwegs (Asphalt im schlechten baul. Zustand, abschnittsweise sind Löcher, Materialwechsel, Wurzeln und Stolperkanten vorhanden) sollte instandgesetzt und ausgebessert werden. Zusätzlich könnte geprüft werden, ob Querneigungen (z. B. in der Melanchthonstraße, siehe Bild) sukzessiv zurückgebaut werden können.



Handlungsvorschlag:

Zur Verbesserung der Gehwege sollten die Oberflächenmängel im gesamten Stadtgebiet instandgesetzt bzw. ausgebessert und regelmäßig kontrolliert werden. Die Qualität der Oberfläche ist entscheidend für eine sichere Fortbewegung. Besonders für mobilitätseingeschränkte Personen ist es wichtig, ebene Oberflächen mit niedrigem Reibungsverlust zu haben.

Umsetzungshinweise:

Bei Umbau- und Neubaumaßnahmen sollten feste, griffige, ebene und fugenarme Oberflächen zum Einsatz kommen. Im Bestand kann für Gehhilfen und Rollstühle der Rollwiderstand von kleinteiligem Pflaster durch eine teilweise barrierefreie Umgestaltung verringert werden. Die Schaffung eines „Komfort“-Weges bzw. -Streifens durch die Verlegung von größeren, ebenen Platten auf Teilflächen, das Abschleifen und Neuverfugen des bestehenden Pflasters oder ein kompletter Um- oder Neubau führen dabei zu einer besseren Benutzbarkeit. Die DIN 18040-3 ist zu berücksichtigen. Zudem sollten Querneigungen von über 2 % vermieden werden, wenn gleichzeitig eine Längsneigung vorliegt (sonst max. 2,5 %).

15

¹⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln, 2011

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Barrierefreier Oberflächenbelag in Calw, Quelle: Planersocietät

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurz- bis mittelfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

**Weitere
Einsatzorte**

Gesamte Gehwege im Stadtgebiet von Garbsen. Oberflächenbeschaffenheit der Gehwege sollte in ganz Berenbostel (Garbsen) regelmäßig überprüft und bei Bedarf saniert werden – prioritär auf stark frequentierten Gehwegen.

BARRIEREFREIES STADTMOBILIAR

Problem / Mangel:

An bedeutenden Plätzen und Straßen (z. B. Dorfplatz, Rote Reihe) sind bereits Sitzgelegenheiten vorhanden. Insbesondere am Dorfplatz sind diese jedoch veraltet und nicht barrierefrei (keine Arm- und Rückenlehnen). Entlang wichtiger Achsen wie der Roten Reihe oder der Osterwalder Straße sind derzeit keine oder nur vereinzelt Sitzgelegenheiten vorhanden.



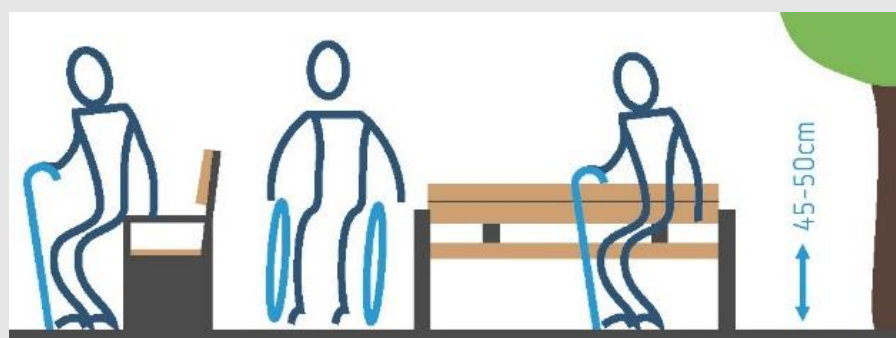
Handlungsvorschlag:

Für Personen mit Mobilitätseinschränkungen bzw. kurzzeitiger Mobilitätseinschränkung (z. B. Beinverletzungen, Schwangerschaft etc.) und ältere Personen, können Bänke ein wichtiges Element für die eigenständige Mobilität darstellen. An wichtigen Zielorten und auf wichtigen Fußverkehrsachsen sollten daher barrierefreie Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Anstehende Planungen durch das Mobilitätskonzept 2030 sollten genutzt werden.

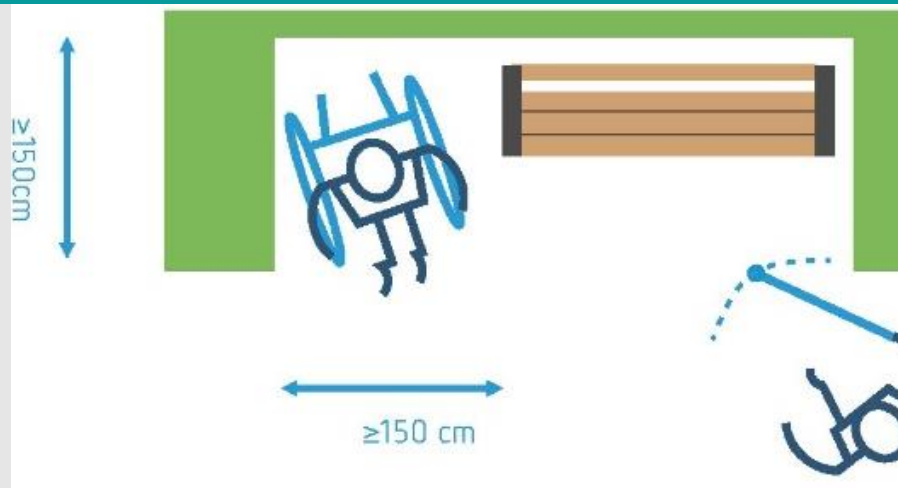
Umsetzungshinweise:

Für eine barrierefreie Nutzung empfiehlt sich, glatte und nicht zu tiefe Sitzflächen zu verwenden. Es eignet sich eine Höhe von 45 bis 50 cm. Zur Barrierefreiheit sind (teils) Arm- und Rückenlehnen an die Sitzflächen anzubringen und auf eine freie Fläche unter der Sitzfläche zu achten. Für Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen ist ein Freibereich neben der Parkbank von Vorteil. Sitzgelegenheiten sollten mit einem Langstock erstastbar und visuell kontrastreich sein. Die angrenzende, stufenlos zugängliche Ruhefläche sollte mindestens 150 cm x 150 cm groß sein (vgl. FGSV 2002:32).¹⁶ Zudem sollten insbesondere in den heißen Sommermonaten ausreichend verschattete Sitzmöglichkeiten vorhanden sein.

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung



¹⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002



oben: Skizze für barrierefreie Sitzgelegenheiten, Quelle: Planersocietät; unten: Wunstorf, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Barrierefreiheit
Aufenthaltsqualität

Weitere Einsatzorte

u. a. Dorfplatz, Rote Reihe, Osterwalder Straße, Birkenweg

ENTFERNUNG / VERSETZUNG VON HINDERNISSEN PRUFEN

Problem / Mangel:

Hindernisse wie z. B. auf dem Gehweg installierte Verkehrsschilder, Poller, Versorgungskästen und Beleuchtungsmasten beschränken die Passierbarkeit insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Kinderwagen und Lastenrädern. Das Bushalteshäuschen „Nelkenstraße“ (Höhe – Birkenweg 22) ist an dieser Haltstelle sehr breit und der Fußweg, der ebenfalls für Radfahrende freigegeben ist, wird so deutlich verschmälert. Menschen, die auf dem Bus warten, oder Zufußgehende kommen auf der Engstelle mit Rad Fahrenden, die in beide Richtungen fahren können, in die Quere.



Handlungsvorschlag:

Die Entfernung oder Versetzung von Hindernissen sollte kurzfristig geprüft werden, um langfristig die Barrierefreiheit und mehr nutzbare Gehwegfläche (wo möglich eine Regelbreite von 2,50 m) herzustellen.

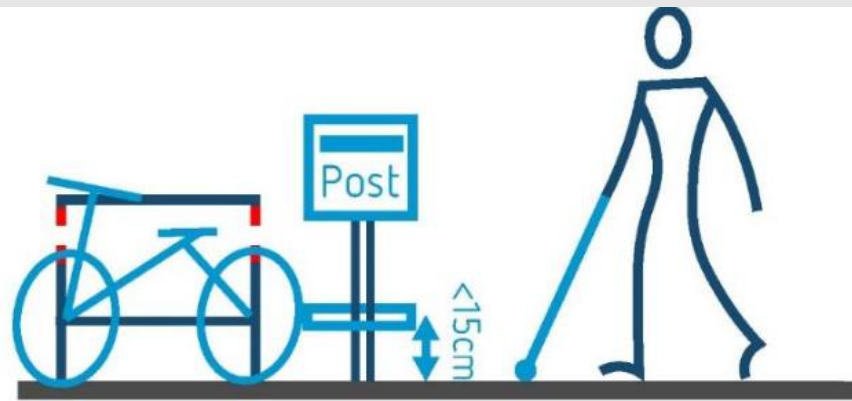
Umsetzungshinweise:

Falls Hindernisse und Stadtmobiliar nicht entfernt werden können, sollte mindestens die Barrierefreiheit (kontrastreiche Gestaltung mit Signalfarben sowie einer taktilen Auffindbarkeit über Bodenindikatoren) gewährleistet werden. Um den Kontrast zu verbessern, können auch Reflektoren eingesetzt werden. Diese sollten z. B. bei Pollern mindestens 8 cm breit und vorzugsweise am oberen Drittel oder an der Oberkante angebracht sein (vgl. FGSV 2011 / DIN 32975:2009-12).¹⁷ Zur Erkennbarkeit von Hindernissen mit einem Langstock sind an baulichen Elementen zusätzliche Querstreben in max. 15 cm Höhe anzubringen. Langfristig sollten Gehwegbreiten überprüft und ausreichende Gehwegbreiten mit einer Regelbreite von 2,50 (mindestens auf einer Seite) eingerichtet werden. Je nach Nutzung ist die Gehwegbreite entsprechend größer zu dimensionieren (vgl. FGSV 2002:17).¹⁸

¹⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln, 2011

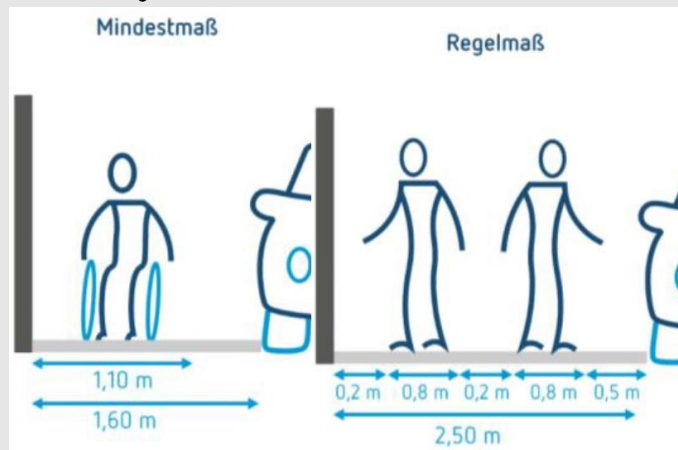
¹⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Darstellung: Planersocietät

Kontrastierung von barrierefreiem Stadtmobiliar, Quelle: Planersocietät



Flächenbedarf Fußverkehr, Regelbreite 2,50 m; Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kursfristig (Hindernisse, u.a.
Verkehrsschilder,
Versorgungskästen), mittelfristig
(Bushaltesthäuschen)
langfristig (Gehwegbreiten)

Handlungsfelder

Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

Gesamtes Stadtgebiet von Garbsen.

TRENNUNG FUß- UND RADVERKEHR**Problem /
Mangel:**

Bei der Begehung des Fußverkehrs-Checks zeigte sich ein negatives Bild durch die zum Teil unklare Führung des Fuß- und Radverkehrs auf der Roten Reihe und auf der Osterwalder Straße. Durch die stellenweise rote Pflasterung des Gehwegs, in Kombination mit fehlender Beschilderung der Radverkehrsführung auf dem Radweg, wird der Gehweg aus Sicht der Teilnehmenden, von einigen Radfahrenden als Radweg interpretiert. Auf den ohnehin abschnittsweise schmalen Gehwegen führt dies regelmäßig zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr.

**Handlungs-
vorschlag:**

Das Mobilitätskonzept 2030 sieht als Handlungsvorschlag im Radverkehr bereits eine Optimierung der Radverkehrsführung auf der Roten Reihe vor. Das Gutachtendenbüro schlägt vor, eine eindeutige Trennung des Fuß- und Radverkehrs, kurzfristig, mit Beschilderung und Markierung des Radwegs durch Piktogramme und farblichen Furtmarkierungen (rote Farbe) in Einmündungsbereichen zu prüfen. Die teilweise rote Pflasterung des Gehwegs sollte langfristig bei Neu- und Umbaumaßnahmen ausgetauscht werden, um eine falsche Interpretation als Radweg zu vermeiden. Zusätzlich sollten Haltelinien für Radfahrende vor den Ampeln markiert werden, um Rotlichtverstöße zu vermeiden und den Zufußgehenden ein sicheres Queren zu ermöglichen. Gegebenenfalls könnten jeweils Fahrradampeln an den Lichtsignalanlagen in der Roten Reihe montiert werden.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Durch die Geschwindigkeitsunterschiede der Verkehrsarten besteht ein besonderes Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr. Grundsätzlich ist ein Miteinander statt Gegeneinander sowie eine gegenseitige Rücksichtnahme nach § 1 StVO anzustreben. In Bereichen mit erhöhtem Konfliktpotenzial sollten die Verkehrsarten getrennt werden. Durch eine stärkere Trennung und eine Führung des Radverkehrs auf geeigneten Führungsformen auf der Fahrbahn, können breitere und attraktivere Gehbereiche entstehen. Sofern dies in der Gesamtabwägung vertretbar ist, können für eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs auch Kfz-Stellplätze oder Fahrspuren entfallen. Die Änderungen der Beschilderung

und Markierungen und die damit einhergehenden Änderungen in der Benutzung sollten ausreichend nach außen kommuniziert und sensibilisiert werden. Dafür können unterschiedliche Medien und z. B. die Verkehrserziehung in den Schulen genutzt werden. Darüber hinaus könnten Piktogramme mit Hinweis auf gemeinsame Rücksichtnahme auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg eingesetzt werden.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Dresden, Quelle: Planersocietät



Maßnahmenvorschlag Trennung Fuß- und Radverkehr Rote Reihe, Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr

Weitere Einsatzorte

Birkenweg

GEHWEGBREITEN PRÜFEN

Problem / Mangel:

Die Gehwege z. B. in der Nelkenstr., Blumenstr., Hermann-Löns-Str., Dorfstr. werden als zu schmal empfunden. Es besteht derzeit nicht ausreichend Platz zum Nebeneinander Gehen (Schulkinder). Die geringe Gehwegbreiten stellen auch einen Nachteil für Personen mit Kinderwägen und mobilitäts eingeschränkte Personen dar.



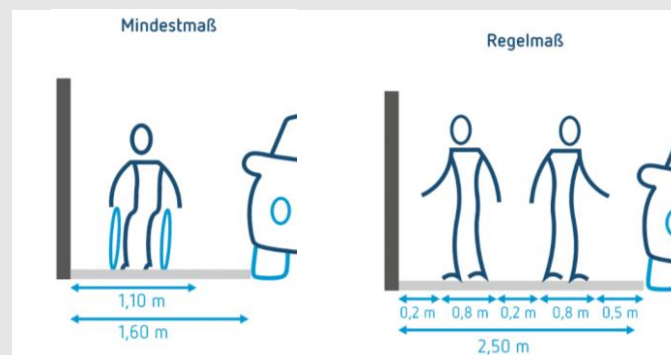
Handlungsvorschlag:

Es gilt, die Gehwegbreiten zu überprüfen und möglichst ausreichende Gehwegbreiten (mindestens auf einer Seite Regelbreite von 2,50 m) herzustellen.

Umsetzungshinweise:

Nach den Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sollten Gehwege im Seitenraum ein Mindestmaß von 2,50 Meter aufweisen, um ausreichend Platz zu gewähren (vgl. FGSV 2002: 17).¹⁹ In den Straßen mit schmalen Gehwegen sollte geprüft werden, das Regelmaß von 2,50 (ggf. mehr in Abhängigkeit des Fußverkehrsaufkommens) wenn möglich, möglichst auf einer Seite umzusetzen.

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung



Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

Mittel- bis langfristig

Handlungsfelder

Längsverkehr
Barrierefreiheit

Weitere Einsatzorte

Gesamtes Stadtgebiet von Garbsen.

¹⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002.

ROTMARKIERUNG ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG PRÜFEN**Problem /
Mangel:**

Die Querungssituation an der Kreuzung Hermann-Löns-Straße / Blumenstraße ist von den Teilnehmenden bei der Begehung unübersichtlich und gefährlich (insb. für (Schul-) Kinder) eingestuft worden. Zum sicheren Überqueren fehlen Quermöglichkeiten für Zufußgehende.


**Handlungs-
vorschlag:**

Eine Aufpflasterung oder farbliche Markierung des gesamten Kreuzungsbereichs kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden steigern und zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs beitragen. Zusätzlich könnte die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs geprüft werden, um ein sicheres Queren der Schulkinder auf dem Schulweg über die Hermann-Löns-Straße zu ermöglichen.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Eine Aufpflasterung (Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau) oder eine farbliche Hervorhebung des gesamten Kreuzungsbereichs (flächig), z. B. in roter Farbe kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Ein rechtlicher Vorrang für Zufußgehende entsteht dadurch jedoch nicht.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**



Oben: Bocholt, unten: Visualisierung (Skizze, Berenbostel); Quelle: Planersocietät

Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
● ● ●	kurz- bis mittelfristig	Querungen
Weitere Einsatzorte	Die Übertragbarkeit auf andere Bereiche ist in Garbsen, bzw. in Berenbostel zu prüfen.	

FREIHALTEN DER KREUZUNGSBEREICHE**Problem /
Mangel:**

Bei der Begehung fiel negativ auf, dass an mehreren Straßen in Beerenbostel illegales Parken vor und hinter Kreuzungen, bzw. oft aber auch (durch die langjährige Praxis) geduldetem Parken am Fahrbahnrand, stattfindet. Gefahr besteht in besonderem Maße für Kinder, die aufgrund ihrer Größe zwischen abgestellten Fahrzeugen nicht gut zu erkennen sind. Wenn Querende zwischen abgestellten Fahrzeugen hindurchgehen müssen, treten diese in manchen Fällen unvermittelt auf die Fahrbahn.

**Handlungs-
vorschlag:**

Eine regelmäßige Durchführung von Kontrollen der Kreuzungsbereiche sollte besonders an Häufungspunkten und Ahnung durch die Stadt, wenn weniger als 5 m vor Kreuzungen und Einmündungen geparkt wird, durchgeführt werden.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Parkende Kfz im unmittelbaren Querungsbereich können die Sichtbeziehungen bzw. eine frühzeitige Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen. Nach § 12 StVO ist das Parken „vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten“ unzulässig. Durch Halte- und Parkverbote, Poller oder bauliche Maßnahmen können diese häufig einfach und kostengünstig sichergestellt werden. Die freizuhaltenden Bereiche unterscheiden sich entsprechend anliegender und abliegender Fahrstreifen, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und ggf. baulicher Ausprägungen wie beispielsweise einem vorgezogenem Seitenraum. Die entsprechenden Werte sind der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (FGSV:2006) zu entnehmen.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Markierung der Fahrbahn mit einer Sperrfläche in Metzingen.
(Quelle Bild: Planersocietät)

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurzfristig

Handlungsfelder

Querungen

**Weitere
Einsatzorte**

Im gesamten Stadtgebiet von Garbsen.

EINRICHTUNG VON QUERUNGSHILFEN PRÜFEN – OSTERWALDER STRAßE**Problem /
Mangel:**

Im Bereich der Osterwalder Straße auf Höhe des Netto und der star Tankstelle sowie der Bäckerei Heyde fehlt es an direkten Querungsbeziehungen. Zufußgehende nutzen diese Stellen häufig zum Queren, um die Nahversorgungsbereiche zu erreichen. Zusätzlich herrscht auf der Osterwalder Straße ein hohes Kfz-Aufkommen vor und die Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 wird zum Teil nicht eingehalten.

**Handlungs-
vorschlag:**

Seitens der Stadt Garbsen soll eine Verkehrszählung zur Ermittlung der Kfz- und Fußverkehrsstärken durchgeführt werden. Es sollte geprüft werden, ob ein Fußgängerüberweg (FGÜ) in dem Bereich der Osterwalder Straße eingerichtet werden kann, um dem Fußverkehr laut StVO Vorrang zu bewähren. Der Einsatz eines FGÜ ist besonders an Stellen sinnvoll, die von Zufußgehenden hoch frequentiert sind und / oder um besonders schutzbedürftigen Personengruppen, wie etwa Schülerinnen und Schüler und auch ältere Menschen ein sicheres Queren zu ermöglichen.

**Umsetzungs-
hinweise:**

Bei der Einrichtung eines Fußgängerüberwegs sollten nicht nur die Fußverkehrszahlen, sondern insbesondere die Kriterien aus dem Erlass von 2002 zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen Berücksichtigung finden. Im Hinblick auf die Barrierefreiheit sollte auf die Ausstattung mit einem Doppelboard (oder Kompromisslösung 3 cm Bord) sowie mindestens mit Bodenindikatoren geachtet werden.

Um die Verkehrssicherheit zu steigern, können Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit (z. B. Geschwindigkeitskontrollen, Geschwindigkeitsanzeigen) und Maßnahmen zur Steigerung der Aufmerksamkeit (z. B. Beschilderung, Anbringen von Barken) eingebracht werden.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


Idealtypisch ausgestatteter Fußgängerüberweg
(Quelle Bild: Planersocietät)

Priorisierung

Umsetzungshorizont

kurz- bis mittelfristig

Handlungsfelder

Querungen
Verkehrssicherheit

**Weitere
Einsatzorte**

Ausgestaltung und ergänzende Ausstattung kann auf weitere FGÜs im Gemeindegebiet von Garbsen übertragen werden.

SCHULWEGE – SENSIBILISIERUNG

Problem / Mangel:

Kinder kommen immer seltener zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule. Eltern haben häufig die Sorge, dass ihrem Kind etwas auf dem Schulweg passieren könnte. Daher fahren sie ihr Kind mit dem Auto bis zum Schuleingang und holen es auch wieder ab. Der Nutzen der Eigenständigkeit wird von den Eltern häufig übersehen.



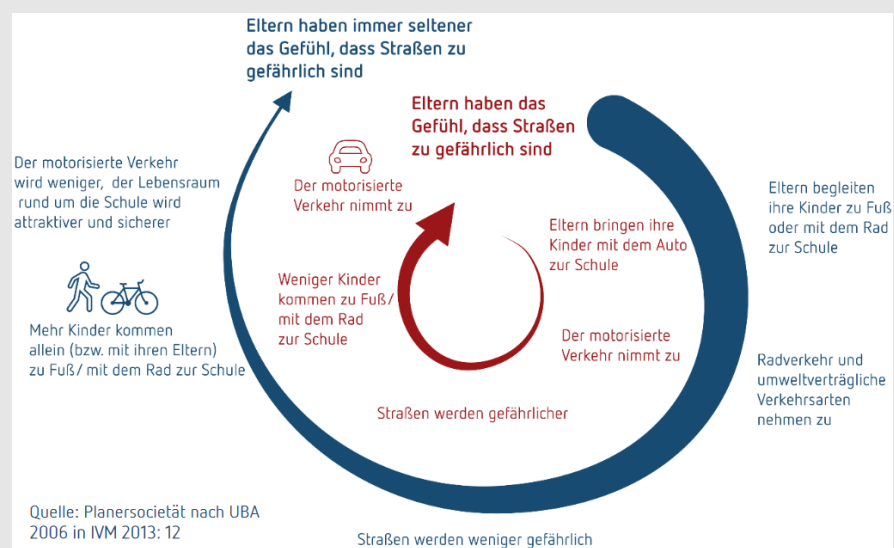
Handlungsvorschlag:


Ziel sollte es sein, den Eltern zu verdeutlichen, dass sie selbst in vielen Fällen dazu beitragen, dass die Situation im nahen Schulumfeld als gefährlich wahrgenommen wird. Maßnahmen müssen daher nicht immer infrastruktureller Natur sein, sondern können über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Bewusstseinsbildung funktionieren. Aus diesem Grund müssen auch Maßnahmen beim schulischen Mobilitätsmanagement ergriffen werden. Diese integrierte Herangehensweise sichert, dass beide Seiten, also Verwaltung / Schule sowie Schülerinnen und Schüler und Eltern gemeinsam die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen.

Umsetzungshinweise:

Es wird empfohlen, regelmäßige Kontrollen des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs im Bereich der Schulen durchzuführen, um falsch parkende und haltende Fahrzeuge und Geschwindigkeitsüberschreitungen zu ahnden. Auch die Aufklärungsarbeit durch Schulen sollte intensiviert werden und Elternlotsen als Ehrenamtsdienst von Eltern, Großeltern oder anderen Freiwilligen, die den Schulkindern an Überquerungsstellen einen sicheren Weg zur Schule ermöglichen, eingeführt werden.

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung



Priorisierung	Umsetzungshorizont	Handlungsfelder
	kurzfristig	Schulwege
Weitere Einsatzorte	Schulen im gesamten Stadtgebiet von Garbsen.	

SCHULWEGPLAN ERSTELLEN**Problem /
Mangel:**

Der Fußverkehrs-Check zeigte, dass auf der Dorfstraße vor der Grundschule Ratsschule besonders zu Schulbeginn und -ende ein hohes Verkehrsaufkommen besteht, welches durch den Hol- und Bringverkehr der Eltern entsteht. Durch haltende und parkende Fahrzeuge können Kinder den Straßenraum nicht einsehen und überblicken. Sichere Wegeverbindungen und Querungsstellen zu den Schulen sind häufig nicht bekannt und im derzeitigen Schulwegplan der Grundschule Ratsschule nicht verortet.

**Handlungsvor-
schlag:**

In Zusammenarbeit mit der Schule, Kommune, Polizei, Eltern und Schulkindern kann ein Schulwegeplan für die Ratsschule erstellt werden. Schulwegpläne sind dokumentierte Routenempfehlungen (Karten) überprüfter und geeigneter Schulwege. Sie bilden die Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung, da sie Auskunft geben über Routenempfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege. Enthalten ist in der Regel ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegesicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zu Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen. Die Neueinschulung zu Beginn eines jeden Schuljahres kann als Anlass genommen werden, diesen Plan an die Eltern zu verteilen.

Umsetzungshinweise:

Gefahrenstellen und Querungsstellen auf den Schulwegen können zusätzlich durch gelbe Fußstapfen markiert werden. Dies erfolgt bereits an vielen Stellen in Berenbostel.

Best-Practice- Beispiel / Visualisierung



Schulwegplan St. Leon-Rot, Quelle: Gemeinde St. Leon-Rot

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis mittelfristig

Handlungsfelder

Schulwege

Weitere Einsatzorte

Grundschulen im gesamten Stadtgebiet von Garbsen.

LAUFBUS EINRICHTEN

Problem / Mangel:

Das zeitweise hohe Verkehrsaufkommen durch die „Elterntaxis“ vor der Grundschule Ratsschule in der Dorfstraße kann zu Konflikten und Gefahrensituationen für die zu Fuß gehenden Schulkinder führen.

Häufig fehlt ein Bewusstsein seitens der Eltern, dass der Hol- und Bringverkehr ein Verkehrschaos im Schulumfeld begünstigt und damit negativen Einfluss auf die Sicherheit der Schulwege der Kinder hat.



Handlungsvorschlag:

Die Einführung eines Laufbusses kann die „Elterntaxis“ reduzieren und gezeitigt die aktive Mobilität von Kindern fördern. Mit einem Laufbus – auch „Walking Bus“ genannt – können Kinder gemeinsam sicher zu Fuß zu Schule kommen. Wie ein Linienbus laufen die Kinder in einer Gruppe nach einem festgelegten Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten Haltestellenschildern vorbei und sammeln dort wartende Kinder ein; bzw. werden zumindest in der Anfangszeit, von einem Erwachsenen (meist Elternteil) zur Schule und wieder zurück nach Hause begleitet. Es wird vorgeschlagen, für die Grundschule Ratsschule einen Laufbus zu initiieren und dafür gemeinsam mit der Stadtverwaltung, Polizei, Eltern, Kindern und Schulvertretende geeignete Treffpunkte vor Ort zu bestimmen und diese auch in einem Schulwegplan zu dokumentieren.

Umsetzungshinweise:

Hinweise zur Einführung eines Laufbusses können auf der Website des ADAC entnommen werden (vgl. ADAC 2020).²⁰ Die „Linien“ und „Fahrplanzeiten“ der Laufbusse sollten im Schulwegeplan verzeichnet werden. Aufgrund der geringen Entfernungen innerhalb der Kommune bietet der Laufbus eine gute Möglichkeit, Grundschulkinder für das Zufußgehen zu begeistern und für das Verhalten im Straßenverkehr zu sensibilisieren.

²⁰ Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC) (2020): ADAC Stiftung sorgt für Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen. 2020. Verfügbar unter: <https://presse.adac.de/meldungen/adac-stiftung/adac-stiftung-adac-stiftung-sorgt-fuer-verkehrssicherheit-von-kindern-und-jugendlichen.html>

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**


Links: Lörrrach, rechts: Universität Heidelberg Quelle: Planer-
societät

Priorisierung

Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Schulwege

**Weitere
Einsatzorte**

Grundschule Ratsschule und (Grund)Schulen im gesamten Stadtgebiet von Garbsen.

ERHOHUNG DER AUFMERKSAMKEIT

Problem / Mangel:

Das hohe Verkehrsaufkommen im Umfeld der Schulen in Berenbostel birgt Gefahren für Schulkinder auf dem Schulweg. Teilweise kommt es zu überhöhten Geschwindigkeiten und Auto Fahrende rechnen nicht mit (querenden) Schülerinnen und Schülern.



Handlungsvorschlag:

Um die Verkehrssicherheit im Schulumfeld zu erhöhen (z. B. an der Grundschule Ratsschule) gilt es, die Aufmerksamkeit zu erhöhen und den Fußverkehr sichtbar zu machen. Mit Hinweisschildern und Piktogrammen auf der Fahrbahn (z. B. VZ 136 „Achtung Kinder“) sowie dem Einsatz von Dialogdisplays mit Hinweisbildern, kann die Verkehrssicherheit vor sensiblen Einrichtungen verbessert werden. Auch die bereits in Berenbostel vorzufindende Markierung von geeigneten Haltepunkten an Querungsstellen mit „gelben Füßen“ sollte weiter fortgeführt werden.

Umsetzungshinweise:

Das Verkehrszeichen VZ 136 „Achtung Kinder“ nach StVO kann durch entsprechende Zusatzzeichen erweitert oder beschränkt werden. Beispielsweise kann etwa vor Schulen der Zeitraum der Gültigkeit angegeben werden.

Best-Practice-Beispiel / Visualisierung



links: Dialogdisplay, mitte: Simonswald, rechts: Sehnde; Quelle: Planersocietät

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig

Handlungsfelder

Schulwege

Weitere Einsatzorte

Schulumfelder im gesamten Stadtgebiet von Garbsen

EMPFEHLUNGEN – MEHR AUFENTHALTSQUALITÄT AM DORFPLATZ

Problem / Mangel:

Der Dorfplatz in Berenbostel weist eine eingeschränkte Aufenthalts- und Verweilqualität, unter anderem durch die überwiegende Nutzung als Parkplatz und nicht ausreichend vorhandenen Sitzmöglichkeiten auf. Ein hoher Kfz-Durchgangsverkehr wird als störend und als Sicherheitsrisiko empfunden. Zufußgehende fühlen sich beim Queren nicht sicher.



Handlungsvorschlag:

Es sollte geprüft werden, ob die Flächen für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr reduziert werden können, um einen angemessenen Ausgleich zwischen den verschiedenen Ansprüchen an den Straßenraum zu finden. Beispielsweise könnten temporäre Maßnahmen / Pop-up Bausteine (auch durch Erprobung durch einen Verkehrsversuch) und ggf. unter Wegfall von Parkflächen geprüft werden. Durch z. B. Sitzmöbel (z. B. Parklets), Pflanzkübel, Radabstellanlagen und Markierungen kann der Platz aufgewertet werden. Begrünungselemente bieten in Hitzesommern Schatten und laden zum Aufenthalt ein. Auf diese Weise könnte ein Ort der Begegnung und sozialen Interaktion in Berenbostel entstehen.

Umsetzungshinweise:

Die Region Hannover bietet kostenlos Parklets an. Im Jahr 2023 wurden bereits sechs Parklets erfolgreich in den Umlandkommunen der Region Hannover aufgestellt. In der ersten Jahreshälfte in 2024 kamen fünf weitere Parklets hinzu. Aktuell sind fünf weitere Parklets in der Planung. Voraussetzung für die Bereitstellung ist, dass das Parklet min. 2 Jahre aufgestellt werden muss und die erforderliche Parkplatz-Umwidmung und die Pflege vor Ort durch die Stadt erfolgt.

Es wird empfohlen Pop-up Bausteine wie z. B. Parklets für eine schrittweise, flexible Gestaltung mit einer Kommunikation- und Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten, damit Wünsche sowie Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sowie dem Einzelhandel eingeholt und mögliche Sorgen und Ängste genommen werden können.

**Best-Practice-
Beispiel /
Visualisierung**

Parklets Gehrden, Quelle: Moritz Peters

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurzfristig

Handlungsfelder

Aufenthaltsqualität

**Weitere
Einsatzorte**

-

Fazit des Fußverkehrs-Checks in Berenbostel

Der Fußverkehrs-Check in Berenbostel hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten für die einzelnen Stationen der Begehungsrouten (Zwischenhalte) praxisnahe Maßnahmenvorschläge für die Verbesserung des Fußverkehrs in Berenbostel formuliert werden (s. Tabelle 1). Die Maßnahmenvorschläge bilden dabei einen bunten Blumenstrauß aus unterschiedlichen Handlungsfeldern, Umsetzungshorizonten und Priorisierungen. Dabei lagen die Schwerpunkte v. a. darin, die Barrierefreiheit flächendeckend herzustellen, Querungssituation zu verbessern sowie die Schulwegesicherheit zu erhöhen und die aktive Mobilität der Schulkinder zu fördern. Besonders die Sicherheit der Zufußgehenden auf der Roten Reihe und der Osterwalder Straße stand im Fokus der Diskussionen. Aus diesem Grund wird die eindeutige Trennung des Fuß- und Radverkehrs in diesem Bereich als erste Pilot-Maßnahme empfohlen. Eine Finanzierung der Maßnahmen kann, in Abhängigkeit der Maßnahme, durch Fördergelder unterstützt werden. Möglichkeiten der Förderung und Förderprogramme werden im Kapitel *Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung* im Endbericht aufgezeigt.

Tabelle 11: Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Handlungsfelder	Priorisierung	Umsetzungshorizont
Querungen barrierefrei gestalten	Barrierefreiheit	● ● ●	mittel- bis langfristig
Querneigung & Oberflächenbeschaffenheit	Barrierefreiheit	● ● ●	kurz- bis mittelfristig (=Querneigung)
Barrierefreies Stadtmobiliar	Barrierefreiheit	● ● ○	kurzfristig
Entfernung / Versetzung von Hindernissen prüfen	Barrierefreiheit	● ○ ○	kurz- bis mittelfristig (=Bushaltesthäuschen)
Trennung Fuß- und Radverkehr	Längsverkehr	● ● ●	kurzfristig
Gehwegbreiten prüfen	Längsverkehr	● ● ○	mittel- bis langfristig
Rotmarkierung Hermann-Löns-Str. / Blumenstr.	Querungen	● ● ●	kurzfristig
Freihalten der Kreuzungsbereiche	Querungen	● ● ○	kurzfristig
Querungshilfen (FGU) Osterwalder Straße	Querungen	● ● ●	kurz- mittelfristig
Schulwege - Sensibilisierung	Schulwege	● ● ●	kurzfristig
Schulwegeplan erstellen	Schulwege	● ● ○	kurz- mittelfristig
Laufbus einrichten	Schulwege	● ● ○	kurzfristig

Erhöhung der Aufmerksamkeit im Schulumfeld

Schulwege



kurzfristig

Empfehlungen – Mehr Aufenthaltsqualität am Dorfplatz

Aufenthaltsqualität



kurz- bis mittelfristig

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen, ohne die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren.

Die ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln und Personal für die vorgeschlagenen Maßnahmen, sowohl von den Kommunen als auch der Region, ist dabei eine grundlegende Voraussetzung. Im Rahmen der politischen Beratung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein eigener Haushaltstitel für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen. Für eine finanzielle Unterstützung können verschiedene Fördermittel für unterschiedliche Vorhaben beantragt werden, die im weiteren Verlauf vorgestellt werden.

Da der Fußverkehr eine ganzheitliche Aufgabe in der Verwaltung ist, sollte aber auch die Sensibilisierung der Fachämter in Bezug auf Belange des Fußverkehrs in ihren Planungsaufgaben weiter gefördert und auch fachamtsübergreifend behandelt werden. Während der Beteiligungsformate des Fußverkehrs-Checks kamen zudem viele hilfreiche Hinweise seitens der Bürgerinnen und Bürger. Diese Expertise vor Ort sollte vermehrt mitgenommen und zukünftig im Rahmen von Planungsprozessen als Kommunikations- und Partizipationselemente aufgegriffen werden. Eine Fortführung von regelmäßigen Begehungen, auch in Form von Verkehrsschauen²¹, ist empfehlenswert.

Im Folgenden werden verschiedene finanzielle Fördermöglichkeiten und weitere Unterstützungsangebote vorgestellt, die die vielfältigen Möglichkeiten zur barrierefreien, aktiven und eigenständigen Nahmobilität fördert:

Förderprogramm „Förderung des Fußverkehrs“ des Bundes

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität hat 2023 ein neues Förderprogramm „Förderung des Fußverkehrs“ auf den Weg gebracht. Gefördert werden sowohl investive als auch nicht investive Maßnahmen des Fußverkehrs. Fördergegenstände sind z. B.:

- Umgestaltung und Verkehrsberuhigung des Straßenraums
- Maßnahmen der Inklusion, barrierefreie Gestaltung von Fußverkehrsinfrastruktur
- Fußgängerfreundliche Querungsanlagen
- Entschärfung/ Beseitigung der Verkehrskonflikte

²¹ „Die Straßenverkehrsbehörden haben bei jeder Gelegenheit die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu prüfen. Alle zwei Jahre haben die Straßenverkehrsbehörden zu diesem Zweck eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht.[...] An den Verkehrsschauen haben sich die Polizei und die Straßenbaubehörden zu beteiligen; auch die Träger der Straßenbaulast, die öffentlichen Verkehrsunternehmen und ortsfremde Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer sind dazu einzuladen. Bei der Prüfung der Sicherung von Bahnübergängen sind die Bahnunternehmen, für andere Schienenbahnen gegebenenfalls die für die technische Bahnaufsicht zuständigen Behörden hinzuzuziehen. Über die Durchführung der Verkehrsschau ist eine Niederschrift zu fertigen.“ (VwV-StVO zu §45 Absatz 3, Fassung vom 08.11.2021)

- Lückenschluss im Fußwegenetz
- Beschilderungen und Markierungen
- Beleuchtung
- Planungs- und Forschungsgrundlagen für spätere investive Vorhaben
- Bildungsmaßnahmen, Kampagnen und Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit
- Befristetes Personal für die Durchführung der geförderten Maßnahme

Voraussetzung für eine Förderung ist, dass die geförderte Maßnahme eine räumliche Übertragbarkeit und dadurch einen Erkenntnisgewinn über die Einzelmaßnahme hinaus erwarten lässt. Des Weiteren muss die Finanzierung des Eigenanteils gewährleistet und die Maßnahme noch nicht begonnen sein. Die Förderhöhe beträgt grundsätzlich maximal 75 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben.

Das ganze Förderprogramm kann [hier](#) heruntergeladen werden.

Fußverkehrsförderung durch das Mobilnetzwerk der Region Hannover

Die Maßnahmenumsetzung im Bereich Fußverkehrsförderung in den Umlandkommunen möchte das Mobilnetzwerk der Region Hannover finanziell unterstützen. Schwerpunktartig sollen die bauliche Umsetzung von Fußverkehrsprojekten gefördert werden, die den Ausbau flächendeckender und attraktiver Fußverkehrsinfrastruktur vorantreiben und so einen Beitrag zur Verbesserung des Fußverkehrs in den Umlandkommunen leisten. Dazu zählen z. B. folgende Maßnahmen:

- Fußgängerfreundliche Querungsanlagen
- Umgestaltung und Verkehrsberuhigung des Straßenraums
- Barrierefreie Gestaltung von Fußverkehrsinfrastruktur
- Beschilderungen und Markierungen
- Gestalterische Maßnahmen zur Aufwertung der Fußverkehrsbereiche

Die finanzielle Bezuschussung der Region Hannover bezieht sich dabei auf investive Maßnahmen und beträgt für die einzelnen Maßnahmen grundsätzlich 75 % der Gesamtausgaben, maximal jedoch 50.000 € inkl. MwSt. Die zu fördernde Maßnahme muss Bestandteil der Maßnahmenvorschläge aus den durchgeführten Fußverkehrs-Checks in der jeweiligen Umlandkommune sein.

Förderanfragen im Rahmen des Mobilnetzwerks sind zu richten an:

melina.bruns@region-hannover.de

Fördermittelberatung des Mobilnetzwerks der Region Hannover

Das Mobilnetzwerk hat im Sommer 2023 ein kostenloses Beratungsangebot zu Fördermitteln des Bundes, Landes und der EU, auch zum Thema Fußverkehr, für alle Regionsumlandkommunen initiiert. Bei dieser Fördermittelberatung geht es nicht nur um die Fördermittelgeberfindung, sondern auch um die Begleitung und Unterstützung bei der konkreten Antragsstellung. Bei der Umsetzung des Angebotes wird das Mobilnetzwerk von Rupprecht Consult und der steuern lenken bauen Projektsteuerung Region Hannover GmbH unterstützt.

Förderung von Bushaltestellen vom Land Niedersachsen

Das Land Niedersachsen fördert den Bau und Ausbau von barrierefreien Bushaltestellen. Voraussetzungen für die Förderung sind:

- Kosten von über 100.000 €, ansonsten ist eine Förderung über das vereinfachte Verfahren möglich
- Bedienung der Haltestellen im Linienverkehr

Die Förderquote beträgt 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben für Bau, Grunderwerb und Planung. Anträge für Bushaltestellen, die im Folgejahr realisiert werden sollen, können bis zum 31.05. eines Jahres eingereicht werden. Weitere Informationen finden Sie [hier](#).

Kommunalrichtlinie des Bundes

Über die Kommunalrichtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz sowie der nationalen Klimaschutzinitiative lässt sich die energieeffiziente Sanierung von Ampelanlagen sowie der entsprechenden Steuer- und Regelungstechnik fördern. Förderfähig sind:

- der Leuchtenkopf – bestehend aus einem Träger für das Leuchtmittel sowie dem Leuchtmittel selbst, Reflektor/Optik, Abdeckung und Gehäuse,
- die Steuer- und Regelungstechnik,
- die Anschaffung, Installation, Errichtung und Inbetriebnahme der förderfähigen Anlagenkomponenten,
- die Deinstallation und fachgerechte Entsorgung der zu ersetzenden Anlagenkomponenten.

Die Förderquote liegt bei 20 %, für finanzschwache Kommunen bei 35 %. Projektträger ist die Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH. Anträge können ganzjährig gestellt werden. Weitere Informationen gibt es [hier](#).

Kommunaler Infrastrukturkredit Niedersachsen

Mit dem [kommunalen Infrastrukturkredit](#) unterstützt die Investitions- und Förderbank Niedersachsen (NBank) Kommunen bei Investitionen in die kommunale, digitale und soziale Infrastruktur. Außerdem kann eine Förderung zur Umschuldung bestehender Darlehen anderer Banken als Anschlussfinanzierung von Investitionen in die kommunale und soziale Infrastruktur beantragt werden. Die Förderung erfolgt in Form eines Darlehens. Die Höhe des Darlehens beträgt bis zu 100 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bei einer Laufzeit von bis zu 30 Jahren.

Investitionskredit IKK – Nachhaltige Mobilität

Mit dem IKK – Nachhaltige Mobilität fördert die KfW Bank Investitionen von Städten und Gemeinden in nachhaltige und klimafreundliche Mobilität. Förderfähig sind u. a.:

- Infrastruktur für Fußwege
- Fußgängerzonen inklusive Sitzmöglichkeiten
- Umwidmung von Infrastruktur des Kfz-Verkehrs

Die KfW vergibt Kredite von bis zu 150 Millionen Euro pro Jahr. Je nach Bedarf können bis zu 100 % der Investitionskosten gefördert werden lassen.

Weitere Informationen und die Antragstellung sind [hier](#) abrufbar.

Weitere Bausteine des Verkehrsentwicklungsplans 2035+ der Region Hannover

Im VEP 2035+ werden weitere „Werkzeuge“ für eine Verkehrswende genannt, von denen auch der Fußverkehr direkt oder indirekt profitieren kann. Auch wenn diese Maßnahmenansätze teilweise erst am Anfang der Umsetzungsphase stehen und noch mit keinem konkreten Finanzierung- bzw. Förderprogramm bei der Region Hannover versehen sind, sollen sie an dieser Stelle benannt werden. Interessierte Kommunen können sich direkt über das Mobilnetzwerk bei der Region Hannover nach dem aktuellen Umsetzungsstand informieren.

Mit folgenden Maßnahmenansätzen aus dem VEP 2035+ möchte die Region Hannover den Fußverkehr in den Umlandskommunen fördern:

- **attraktive und starke Ortszentren:** kurze Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zum Nahversorger, Bahnhof, Bücherei etc. Dazu gehört auch eine deutliche Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der Straßenräume und Plätze (z. B. mit Parklets, siehe unten).
- **Quartiersblöcke** und „**autoarme Quartiere**“ für mehr Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität nicht nur in der Landeshauptstadt Hannover, sondern explizit auch in den Umlandskommunen der Region Hannover.
- **sichere Schulumfelder** und selbstbestimmte Mobilität für Kinder: Hierzu gibt es verschiedene Maßnahmenansätze und Förderungen, beispielsweise das Landesprogramm „[Kleine Füße auf dem Schulweg](#)“, Verkehrssicherheitsaktionen zum Schuljahresbeginn, die Einrichtung von Schulstraßen oder weitere Maßnahmen schulischen Mobilitätsmanagements. Darüber hinaus gibt es von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) einen [Leitfaden](#) zur Aufstellung von Schulwegplänen.
- Ein **Werkzeugkasten „Parkraummanagement“** zur computergestützten Parkraumanalyse befindet sich ebenfalls in der Entwicklung. Die Kommunen brauchen ein Parkraummanagement, das auf die jeweiligen örtlichen Situationen zugeschnitten ist. Gleichwohl braucht es eine breite Akzeptanz. Dabei kann eine fundierte Datengrundlage zum Parkplatzangebot unterstützen. Geplant ist die Initiierung eines Testpiloten „Digitalisierung Parkraummanagement“.
- Durch eine enge und fachliche Begleitung von **Verkehrsversuchen** bei der Konzeption, Kommunikation, Durchführung und wissenschaftlichen Evaluation sollen für die Umlandkommunen individuelle Lösungen zunächst erprobt und folglich verstetigt werden, die auf eine Verkehrsberuhigung und damit eine erhöhte Aufenthalts- und Lebensqualität einzahlen.

Kostenloses Parkletprogramm vom Mobilnetzwerk Hannover

Parklets sind Stadtmöbel im öffentlichen Raum, die anstelle von geparkten Autos auf Flächen des ruhenden Verkehrs (Parkplätze) errichtet werden. Sie bilden eine Erweiterung des Bürgersteiges und sind Räume mit unterschiedlichen Nutzungsformen. Im Jahr 2023 wurden bereits sechs Parklets erfolgreich in den Umlandkommunen der Region Hannover aufgestellt. Im Jahr 2024 kamen bereits weitere neun Parklets hinzu. Drei davon stehen in der Landeshauptstadt Hannover.

Interessierte Kommunen wenden sich bei Interesse an: info@mobilnetzwerk.de

Die Voraussetzungen für den Erhalt eines kostenlosen Parklets sind:

- Das Parklet darf nicht nur temporär aufgestellt werden, sondern muss mindestens für die Dauer von zwei Jahren eingerichtet werden. Dies ist bei der Auswahl des Standortes von den Kommunen zu berücksichtigen.
- Kommunen, die sich für eine Parkletnutzung bewerben, verpflichten sich, die erforderliche Parkplatz-Umwidmung und die Pflege vor Ort zu übernehmen bzw. zu koordinieren.

Lehrgang Kommunales Mobilitätsmanagement (MOBILOTSIN)

Kommunales Mobilitätsmanagement ist ein wichtiger Hebel bei der Mobilitätswende und der Förderung des Fußverkehrs. Zentrale Aufgabe des Kommunalen Mobilitätsmanagement ist es, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltungen zu koordinieren. Dabei wird das übergeordnete Ziel verfolgt, nachhaltige Mobilitätsangebote zu initiieren und die Mobilitätswende anzustoßen. Die niedersächsische Initiative MOBILOTSIN, eine Beratungseinheit der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), bietet den Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ an. Der Lehrgang dient u. a. der Qualifizierung interessierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus den Regionskommunen. Inhaltliche Schwerpunkte des Lehrgangs sind die Vermittlung von Grundlagenwissen über die integrierte Verkehrs- und Stadtplanung sowie über nachhaltige Mobilität, Kenntnisse über die einzelnen Handlungsfelder des kommunalen Mobilitätsmanagements sowie von Basiswissen zu zielgruppenspezifischer Kommunikation sowie zu verschiedenen Beteiligungsformaten. Das Mobilnetzwerk Hannover unterstützt die Teilnahme und übernimmt pro Kommune 50 % der Lehrgangskosten. Für weitere Informationen schreiben Sie eine E-Mail an: info@mobilnetzwerk.de

Informationsangebote des Mobilnetzwerkes

Zudem ist es wichtig, regelmäßig im Rahmen von unterschiedlichen Informationsangeboten über aktuelle Themen und Unterstützungsangebote zu berichten. Mit dem monatlichen E-Mail-Newsletter des Mobilnetzwerks werden Interessierte über aktuelle Projekte und Veranstaltungen in der Region informiert. Eine Aufnahme in den Newsletter ist jederzeit möglich über info@mobilnetzwerk.de. Darüber hinaus findet vier Mal im Jahr das digitale Format Innovation Journey statt. Zu unterschiedlichen Themen wird gemeinsam mit Gästen ein Blick über den Tellerrand geworfen, Erfahrungen ausgetauscht und diskutiert. Dabei geht es um eine virtuelle Reise zu Orten, an denen innovative Ideen und Konzepte zur Mobilitätswende umgesetzt wurden. Auf der [Website](#) des Mobilnetzwerks finden sich darüber hinaus interessante Journalbeiträge zu Projekten und Interviews mit Expert*innen, ein Veranstaltungskalender mit allen stattfindenden (digitalen) Terminen sowie Wissenswertes zum Download, Materialien und Dokumente zu Themen der Mobilität: Vom Praxisleitfaden bis zum Strategie- und Handlungskonzept.

7 Fazit

Mit der erstmaligen Durchführung der Fußverkehrs-Checks in den Kommunen der Region Hannover konnte ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Mobilitätswende und Fußverkehrsförderung gegangen werden. Elf Fußverkehrs-Checks wurden in den Jahren 2023 und 2024 erfolgreich durchgeführt. Die Beteiligung der Kommunen und Öffentlichkeit war hoch und die Presse berichtete positiv. Häufige Themen waren sicheres Queren, Schulwegsicherheit, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit. Trotz der räumlichen Begrenzung wurden allgemeine Ansätze für eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung in den Kommunen identifiziert. Das Projekt brachte erste Maßnahmenvorschläge hervor.

Die Maßnahmen werden durch die Kommunen weiter konkretisiert, den lokalen Gremien vorgestellt und vor dem Hintergrund der Priorisierungen und des Umsetzungshorizontes eingeplant. Einzelne Kommunen starten bereits mit der Umsetzung und entsprechende Mittel wurden beim Mobilnetzwerk beantragt. Die weiteren Förderprogramme sollten ebenfalls in Anspruch genommen werden.

Der Wunsch nach einer Fortführung des Projektes wurde in den Kommunen deutlich, um den Blick auch auf weitere Stadt- und Ortsteile zu werfen und dort Stärken, Schwächen und im Endeffekt Maßnahmen zu identifizieren. Die erfolgreiche und ergebnisreiche Durchführung der vergangenen Fußverkehrs-Checks spricht für eine bedeutende Rolle des Themas Fußverkehrs in den Kommunen. Das Mobilnetzwerk befasst sich derzeit mit Möglichkeiten der Fortführung von partizipativen Formaten und Angeboten für die kommenden Jahre, die auf die Verbesserung und Sensibilisierung der Nahmobilität in den Regionskommunen, so auch dem Fußverkehr, einzahlen werden.

Quellenverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (2022): Elternhaltestellen für Grundschulen. München, 2022.

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (2020): ADAC Stiftung sorgt für Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen. 2020. Verfügbar unter: <https://presse.adac.de/meldungen/adac-stiftung/adac-stiftung/adac-stiftung-sorgt-fuer-verkehrssicherheit-von-kindern-und-jugendlichen.html>

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BANz AT 15.11.2021 B1).

Bundesanstalt für Straßenwesen (2019): Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2019.

Deutsches Institut für Menschenrechte (2018): Selbstbestimmt unterwegs in Berlin - Bericht zur Mobilität von Menschen mit Behinderungen aus menschen-rechtlicher Perspektive. Berlin, 2018.

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

DIN 13201-1 2021-08: Straßenbeleuchtung - Teil 1: Auswahl der Beleuchtungsklassen. Berlin, 2023.

DIN 18040-3 2014: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Berlin, 2014.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2015): Richtlinie für Lichtsignalanlagen. Köln, 2015.

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

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

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (2007): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr (M WBF). Köln, 2007.

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

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Köln, 2001.

Region Hannover (2023): Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“. VEP 2035+ der Region Hannover. Hannover, 2023.

Region Hannover (2022): Nahverkehrsplan 2021. Hannover, 2023.

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 38 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236) geändert worden ist.

VM BW (2019): Fußgängerüberwege. Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg. Stuttgart 2019.

Verwaltungsgericht Hannover (2021): Urteil vom 13.08.2021 - 7 A 5667/19



Region Hannover

IMPRESSUM DER REGIONSPRÄSIDENT

Fachbereich Verkehr
Hildesheimer Straße 20
30169 Hannover

Telefon: +49 (0) 511 616 23-805
melina.bruns@region-hannover.de

Koordination:
Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement
Dipl.-Geogr. Melanie Saraval
M. Sc. Melina Bruns

Konzept und Text:
Planersocietät
Frehn Steinberg Partner GmbH
M. Sc. Ilka Bürling
M. Sc. Theresa Heitmann
M. Sc. Laura Thüning

Titelbild:
Mobilnetzwerk Hannover (Melina Bruns)

Stand:
Dezember 2024