



Endbericht

Fußverkehrs-Check Niedersachsen 2023

Gemeinde Ganderkesee

Impressum

Auftraggeberin

MOBILOTSIN

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
(LNVG)
Kurt-Schumacher-Straße 5
30159 Hannover
www.mobilotsin-niedersachsen.de

Ansprechpartnerin:

Janika Ducks
Telefon: 0511 / 533 33-218
E-Mail: ducks@lnvg.de

Auftragnehmerin

Planersocietät

Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund
www.planersocietaet.de

Bearbeitet durch:

Niklas Rischbieter

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Inhaltsverzeichnis | 2 |
| Abbildungsverzeichnis | 3 |
| Tabellenverzeichnis | 4 |
| Abkürzungsverzeichnis | 5 |
| 1 Einleitung | 6 |
| 2 Analyse | 8 |
| 3 Handlungsfelder | 11 |
| 3.1 Barrierefreiheit (A) | 11 |
| 3.1.1 Längsverkehr | 12 |
| 3.1.2 Querverkehr | 17 |
| 3.1.3 Sitzelemente | 20 |
| 3.2 Querungen (B) | 21 |
| 3.2.1 Lichtsignalanlagen (LSA) | 22 |
| 3.2.2 Fußgängerüberwege (FGÜ) | 25 |
| 3.2.3 Querungshilfen | 26 |
| 3.2.4 Vorgezogene Seitenräume (Gehwegnasen) | 29 |
| 3.2.5 Teilaufpflasterungen | 31 |
| 3.3 Verkehrssicherheit (C) | 33 |
| 3.4 Weitere Handlungsfelder (E) | 37 |
| 3.4.1 Schulwegemobilität | 37 |
| 3.4.2 Schulwegeplan | 39 |
| 3.4.3 Elternhaltestellen | 40 |
| 4 Verstetigung | 42 |
| 4.1 Umsetzungshorizont | 42 |
| 4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung | 44 |
| 4.3 Unterstützung durch die MOBILOTSIN | 45 |
| 5 Fazit | 46 |
| 6 Dokumentation | 49 |
| 6.1 Auftakt-Workshop | 49 |
| 6.2 1. Begehung | 57 |
| 6.3 2. Begehung | 68 |
| 6.4 Abschluss-Workshop | 78 |
| 7 Quellenverzeichnis | 83 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2023 | 7 |
| Abbildung 2: Erreichbarkeit im Fußverkehr – Ortskern Ganderkesee | 9 |
| Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr - Bookholzberg | 10 |
| Abbildung 4: Modellkasten Gehwegbreiten | 13 |
| Abbildung 5: Schmalere Gehweg auf dem Habbrügger Weg (links) und auf dem Hohenheider Weg (rechts)..... | 14 |
| Abbildung 6: Vogelbeerstraße mit fehlenden Gehwegen (links) und Beispiel eines abmarkierten Gehbereichs (rechts) | 15 |
| Abbildung 7: Fehlende Bordsteinabsenkung (links) und bereits absenkte Borde im Querungsbereich im Schäfersweg (rechts) | 16 |
| Abbildung 8: Beispiele differenzierter Bordhöhe mit Nullabsenkung und Hochbord an der Huderstraße | 18 |
| Abbildung 9: Querungsanlagen mit Defiziten an der Stedinger Straße (links) und an der Grüppenbührener Straße (rechts)..... | 19 |
| Abbildung 10: Fehlende Barrierefreiheit an der LSA | 19 |
| Abbildung 11: Sitzgelegenheit in der Rathausstraße (links) und Beispiel einer Mehrgenerationen-Bank (rechts) | 21 |
| Abbildung 12: LSA auf der Lindenstraße..... | 24 |
| Abbildung 13: Ausstattungselemente eines FGÜ | 26 |
| Abbildung 14: Schmale Querungshilfe am Habbrügger Weg (links) und Querungshilfe mit Regelbreite auf der Stedinger Straße (rechts) | 28 |
| Abbildung 15: Beispiele für vorgezogene Seitenräume durch Markierung (links), baulich (rechts)..... | 30 |
| Abbildung 16: Querungssituation Übern Berg (links) und Beispiel einer temporären Gehwegnase (rechts)..... | 31 |
| Abbildung 17: Teilaufpflasterung auf der Straße Übern Berg | 32 |
| Abbildung 18: Kreuzung August-Hinrichs-Straße/Übern Berg/Vogelbeerstraße (links) und Beispiel eines aufgepflasterten Kreuzungsbereichs (rechts)..... | 33 |
| Abbildung 19: Buswende an der Langen Straße (links) und Furtmarkierung an der Grüppenbührener Straße (rechts) | 34 |
| Abbildung 20: Getrennter Geh- und Radweg an der Stedinger Straße | 35 |
| Abbildung 21: Seitenraum der Wittekindstraße (links) und Beispiel einer Fahrradstraße (rechts)..... | 36 |
| Abbildung 22: Radfahrende auf dem Gehweg der Habbrügger Weg (links) und Beispiel eines Fahrradschutzstreifens (rechts)..... | 37 |
| Abbildung 23: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg | 38 |
| Abbildung 24: Beispiel einer Elternhaltestelle | 40 |
| Abbildung 25: Fußverkehrsförderung | 46 |
| Abbildung 26: Auftakt-Workshop im Ratssaal in Ganderkesee..... | 49 |
| Abbildung 27: Diskussion an der Stellwand zum Ortskern..... | 51 |
| Abbildung 28: Ergebnisse der Stellwand zum Routen-Entwurf im Ortskern | 53 |
| Abbildung 29: Diskussion an der Stellwand zu Bookholzberg | 55 |
| Abbildung 30: Ergebnisse der Stellwand zum Routen-Entwurf in Bookholzberg..... | 56 |

| | |
|---|----|
| Abbildung 31: Routenverlauf der 1. Begehung im Ortskern (ca. 2,8 km)..... | 57 |
| Abbildung 32: Schmalere Gehweg auf der Langen Straße in Richtung Ring | 59 |
| Abbildung 33: Erkundung der Rathausstraße mit Sehbrille und Langstock | 61 |
| Abbildung 34: Teilnehmende diskutieren am Bahnhofsvorplatz | 62 |
| Abbildung 35: Bahnübergang mit Kabelbrücke als Hindernis für Mobilitätseingeschränkte | 63 |
| Abbildung 36: Teilnehmende diskutieren auf der Straße Am Steinacker | 64 |
| Abbildung 37: Mit Sprühkreide aufgezeichnete Sperrfläche und Gehwegvorstreckung | 66 |
| Abbildung 38: Routenverlauf der 2. Begehung in Bookholzberg (ca. 2,6 km)..... | 68 |
| Abbildung 39: Teilnehmende diskutieren die Situation an der Schule an der Ellerbäke ... | 70 |
| Abbildung 40: Wegeverbindung und Querungssituation an der Straße Übern Berg | 71 |
| Abbildung 41: Teilnehmende diskutieren über die Verkehrssituation vor der Grundschule | 73 |
| Abbildung 42: Fehlende Nebenanlagen im Hohenheider Weg | 74 |
| Abbildung 43: Fehlende Bordsteinabsenkungen im Friedensweg vor dem Friedhof | 75 |
| Abbildung 44: Barrierefreie Querungsmöglichkeit über die Stedinger Straße | 76 |
| Abbildung 45: Teilnehmende begutachten den neugestalteten Gehweg an der Huder Straße | 77 |
| Abbildung 46: Abschluss-Workshop im Ratssaal in Ganderkesee..... | 78 |
| Abbildung 47: Maßnahmen-Priorisierung und Prozess-Bewertung der Teilnehmenden des Workshops..... | 82 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|---|----|
| Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen | 43 |
|---|----|

Separate Anlage

Umfassende Maßnahmentabelle des Fußverkehrs-Checks in Ganderkesee

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|----------|--|
| ADAC | Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. |
| Bast | Bundesanstalt für Straßenwesen |
| DIN | Deutsches Institut für Normung |
| FGÜ | Fußgängerüberweg |
| FGSV | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen |
| Kfz | Kraftfahrzeug |
| LSA | Lichtsignalanlage |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| R-FGÜ | Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| UBA | Umweltbundesamt |
| UDV | Unfallforschung der Versicherer |
| VwV-StVO | Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrs-Ordnung |

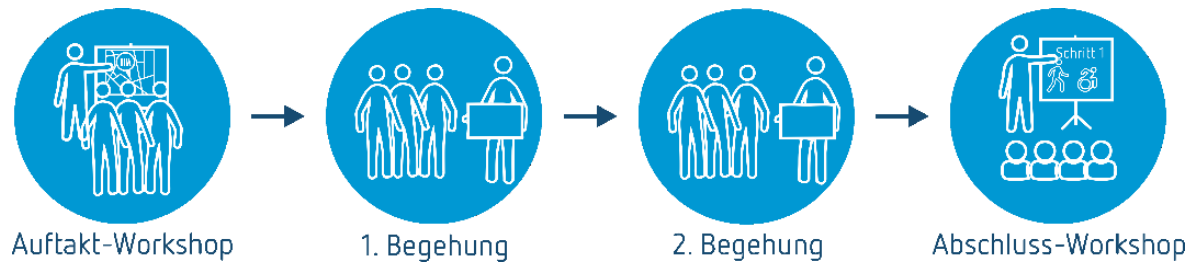
1 Einleitung

Gehen ist die ursprünglichste Form der Fortbewegung: Einfach, umwelt- und sozialverträglich, zudem gesund. Die fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßen und Plätzen ist eine wichtige Voraussetzung, um die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Sicherheit für alle Menschen in Städten und Gemeinden zu erhöhen. Gleichwohl wurde der Fußverkehr von der Stadt- und Verkehrsplanung in den vergangenen Jahrzehnten oft vernachlässigt und als „Sowieso-Verkehr“ angenommen.

Mit den Fußverkehrs-Checks möchte die MOBILOTSIN die Kommunen ermuntern, vor Ort die Situation für zu Fuß Gehende zu verbessern. Dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs auslösen und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten. Dazu ist zunächst mit Ganderkesee eine Pilotkommune ausgewählt worden, um die Fußverkehrs-Checks in Niedersachsen zu erproben.

In Begleitung der Planersocietät hat Ganderkesee den Schwerpunkt im Ortskern und in Bookholzberg vor allem auf die Barrierefreiheit, das sichere Queren und die Verkehrssicherheit gelegt. Gemeinsam wurden in mehreren Vor-Ort-Terminen eine Bestandsanalyse sowie vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt. Vorab legte die Verwaltung gemeinsam mit dem Planungsbüro die Schwerpunkträume fest und bereitete den Fußverkehrs-Check vor. Am öffentlichen Auftakt-Workshop am 05. September 2023 wurde eine Einführung in die Fußverkehrsförderung gegeben und gemeinsam mit den Teilnehmenden mögliche Routenverläufe der Begehungen und erste Problemstellen diskutiert. Anschließend fanden am 12. September im Ortskern sowie am 13. September 2023 in Bookholzberg die Begehungen statt. Die eruierten Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs vor Ort wurden in einem öffentlichen Abschluss-Workshop am 13. November 2023 gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert.

Abbildung 1: Ablauf der Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2023



Quelle: Planersocietät

Ziel des Fußverkehrs-Checks in Ganderkesee ist es, barrierefreie, sichere und attraktive Wegeverbindungen und Plätze im Fußverkehr zu schaffen. Die Fußverkehrs-Checks sollen zugleich ein Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs bei Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit bewirken. Zudem sollten die Beteiligungen auch die Belange von Mobilitäts- und Seheingeschränkten, Kindern und Senior*innen sowie Menschen mit psychischen Behinderungen und kognitiven Einschränkungen als besonders sensible Gruppen in den Fokus rücken. Dies fand bei der Wahl der Routen und dem geladenen Teilnehmendenkreis besondere Berücksichtigung.

2 Analyse

Die Gemeinde Ganderkesee zählt rund 32 700 Einwohnende und liegt im Landkreis Oldenburg, etwa 20 km westlich vom Bremer Zentrum. Ganderkesee ist eine selbstständige Gemeinde in Niedersachsen und gliedert sich in 25 Bauerschaften. Beim Fußverkehrs-Check standen der Ortskern und die Bauerschaft Bookholzberg im Fokus der Untersuchung.

Der Ortskern gehört der bevölkerungsreichsten und zentralen Bauerschaft Ganderkesees an und zeichnet sich vor allem durch seine historisch gewachsene Struktur und hohe Nutzungsdichte aus. Bookholzberg ist die zweitgrößte Bauerschaft und liegt nördlich vom Ortskern. Durch seine Nähe zu Delmenhorst und Bremen weist er eine typische, teilweise suburbane Siedlungsstruktur auf. Bookholzberg ist überwiegend von Wohnbebauung geprägt und verfügt über städtische Einrichtungen wie Schulen und Kitas, Einzelhandelsgeschäfte und Nahversorger sowie gastronomische Angebote und Freizeiteinrichtungen.

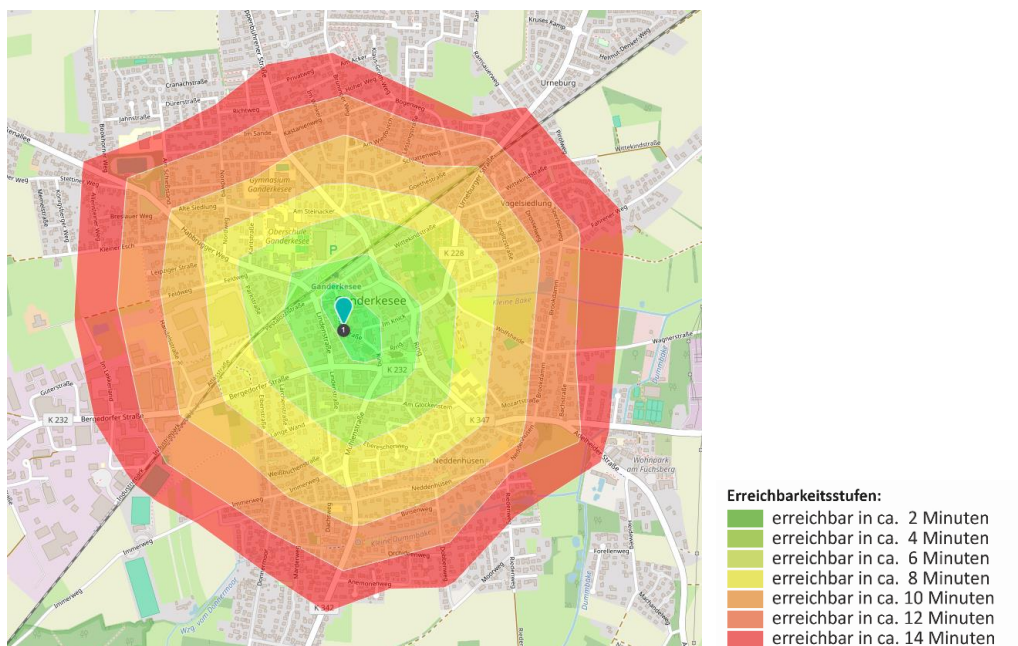
Der Verkehrsentwicklungsplan für die Gemeinde Ganderkesee setzt wichtige Rahmenbedingungen und leitet Handlungsnotwendigkeiten für den Fußverkehr ab. So werden die Barrierefreiheit der Nebenanlagen und Querungsstellen sowie Sicherheit und Komfort für zu Fuß Gehende und Stärkung der Fußwegeverbindungen in Ganderkesee als Ziele definiert. Des Weiteren wird eine Veränderung in der Verkehrsmittelwahl angestrebt. So sollen mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Durch die hohe Nutzungsdichte und kompakte Siedlungsstruktur besteht ein hohes Potential als *Stadt der kurzen Wege* (Leitkonzept der Stadt- und Verkehrsplanung). Wenngleich das Auto oder der Öffentliche Nahverkehr genutzt wird, so wird mindestens eine Etappe durch die Zu- und Abgänge zum Stellplatz oder zur Haltestelle immer zu Fuß zurückgelegt. Durch eine stärkere Fokussierung und eine Änderung der Prioritäten in der Straßenraumplanung, von außen nach innen, werden Flächenkonkurrenzen und Nutzungskonflikte im Seitenraum zwischen dem Fuß- und Radverkehr reduziert und der Fußverkehr zukünftig nachhaltig gefördert.

Mithilfe des Fußverkehrs-Checks soll der in der Vergangenheit nachrangig behandelte Fußverkehr nun nachhaltig gefördert werden und eine stärkere Sensibilisierung bei Bürger*innen, Verwaltung und Politik erzielen.

Ortskern

Der Ortskern Ganderkesees besitzt aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur und einem engmaschigen Wegenetz gute Voraussetzungen für den Fußverkehr. Der zentrale Bereich als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich und eine hohe Nutzungsdichte stärken die Aufenthaltsqualität und machen das zu Fuß Gehen attraktiver. Die in Abbildung 2 dargestellten Erreichbarkeitsklassen (Isochronen) lassen gut erkennen, dass wichtige Ziele im Ortskern innerhalb von wenigen Minuten fußläufig zu erreichen sind. So zeigt sich eine gute Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Wohngebiete zu Fuß. Eine Gehminute entspricht dabei durchschnittlich ungefähr 90 m, abhängig von der Personengruppe.

Abbildung 2: Erreichbarkeit im Fußverkehr – Ortskern Ganderkesee



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

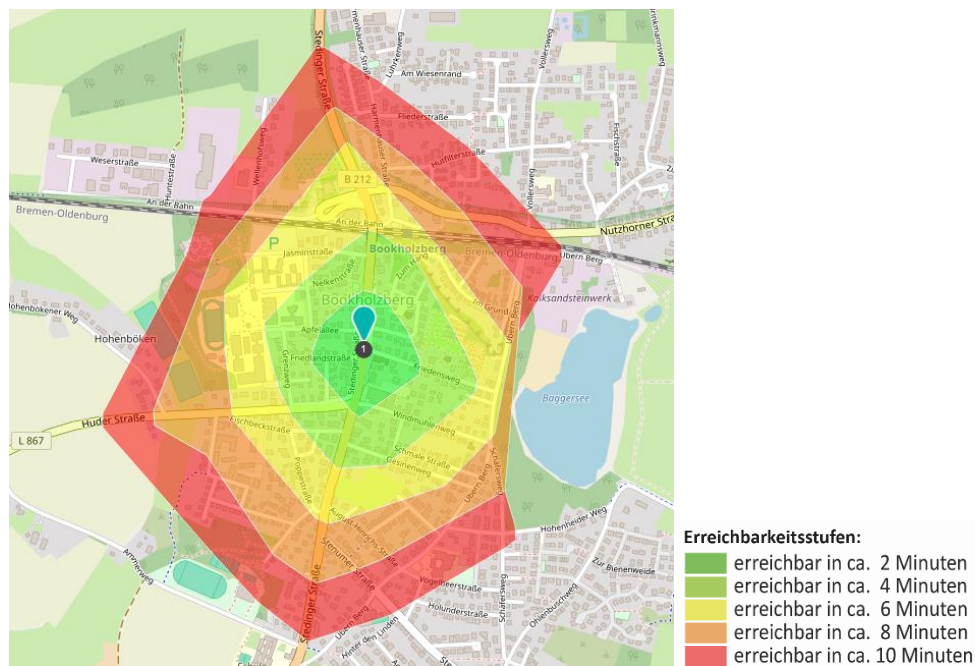
Trotz der grundsätzlich guten Voraussetzungen ergeben sich innerhalb des Ortskerns einige Einschränkungen für den Fußverkehr. So kommt es an einigen Stellen zu Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr (z. B. Habbrügger Weg).

Fehlende barrierefreie Sitzgelegenheiten mindern zudem die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (z. B. Rathausstraße). Defizite in der Barrierefreiheit von Querungsanlagen und -stellen erschweren die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit zentraler Bereiche für mobilitätseingeschränkte Personen.

Bookholzberg

In Bookholzberg schafft die relativ kompakte Siedlungsstruktur und Nutzungskonzentration im Zentrum ebenfalls gute Voraussetzungen im Fußverkehr. Wichtige Ziele sind so fußläufig gut erreichbar. Auch der nördlich gelegene Bahnhof ist von der Ortsmitte in unter 10 Minuten zu Fuß erreichbar (vgl. Abb. 3).

Abbildung 3: Erreichbarkeit im Fußverkehr - Bookholzberg



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

Neben nicht barrierefrei ausgestalteten Querungsanlagen (z. B. Stedinger Straße) stellen schmale Gehwege, fehlende Querungsmöglichkeiten und Nutzungskonflikte mit dem Kfz-Verkehr Herausforderungen in Bookholzberg dar. Weitere Handlungsschwerpunkte ergeben sich durch den Hol- und Bringverkehr im Schulumfeld. Die Schulwegemobilität nimmt damit zusammen mit Querungen einen inhaltlichen Fokus ein.

3 Handlungsfelder

Die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge sind das Ergebnis der vier partizipativen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2023 in Ganderkesee. Auf Grundlage der Diskussionen und Anregungen während der Workshops und der Begehungen sowie planerischer Rückschlüsse aus den gewonnenen Eindrücken wurden die folgenden exemplarischen Maßnahmenvorschläge formuliert und in Handlungsfelder unterteilt. Diese Handlungsfelder konnten herausgearbeitet werden: Barrierefreiheit, Querungen und Verkehrssicherheit. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmenvorschläge stellvertretend für das gesamte Gemeindegebiet stehen und auch auf gleichartige Situationen in anderen Bauerschaften übertragbar sind.

3.1 Barrierefreiheit (A)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung unter anderem zur physischen Umwelt. Für Menschen mit Behinderungen ist eine barrierefreie Mobilität entscheidend, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Insbesondere eine barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen und Überquerungsstellen ist daher erstrebenswert (siehe dazu auch § 8 (3) PBefG). Diese erleichtert es Blinden und sehingeschränkten Personen, kognitiv und körperlich behinderten Personen ebenso wie Rollstuhl und Rollator nutzenden Menschen, mobil zu sein. Von Barrierefreiheit profitieren also alle Menschen. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7).

3.1.1 Längsverkehr

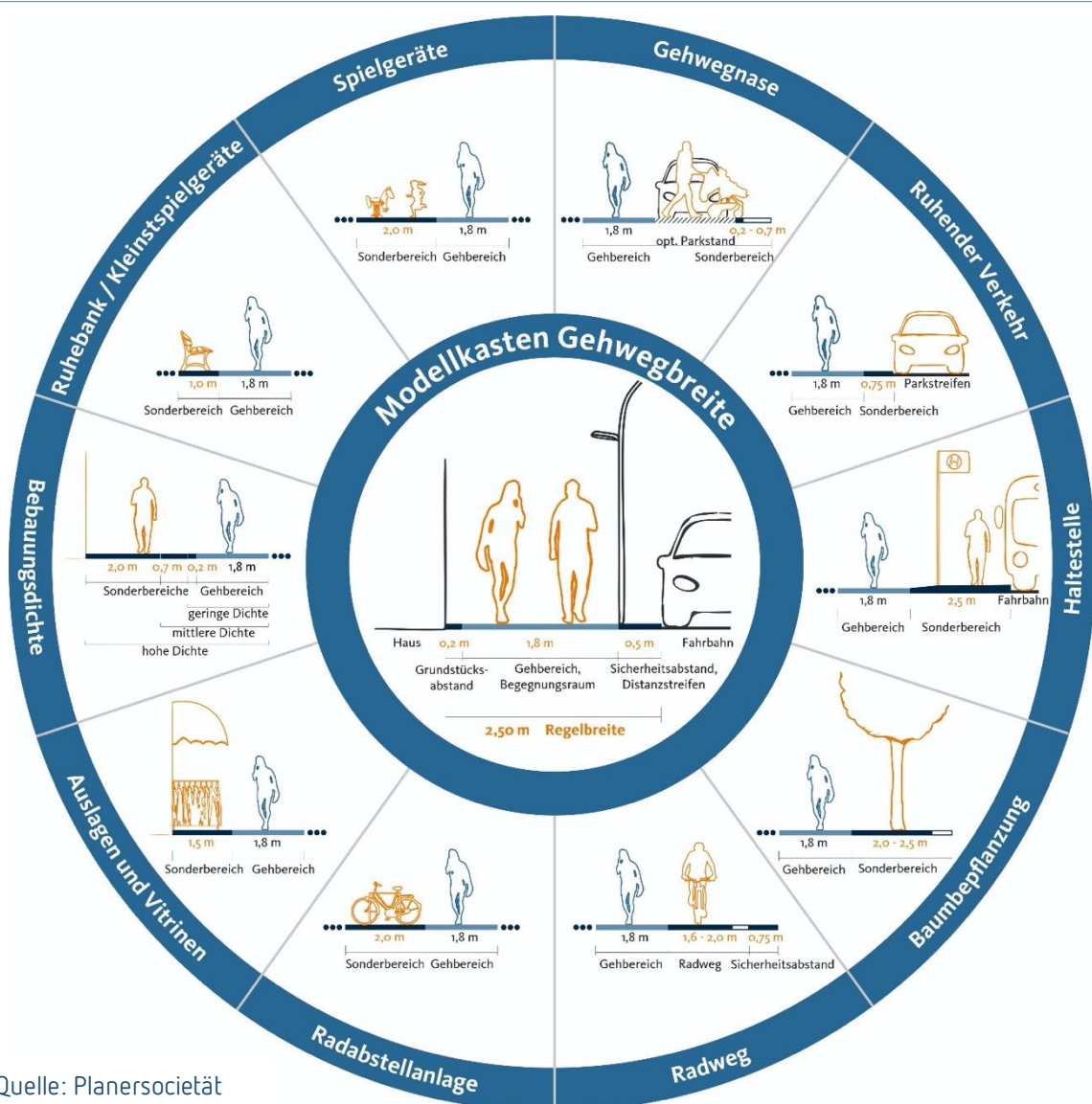
Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren **Gehwegbreiten**. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, beispielsweise Aufstellern, Verkehrsschildern, Straßenlaternen sowie Fahrrädern und zunehmend von Mülltonnen zusätzlich eingeengt. Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von zu Fuß Gehenden, auch mit einem Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator, möglich sein. Dies gilt auch für den Begegnungsfall. Ist eine bauliche Aufweitung von Gehwegen nicht möglich, ist die Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Dies muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich.

Abbildung 4 gibt einen Überblick über die Regelbreiten von Gehwegen nach unterschiedlichen Anforderungen. Grundsätzlich sollen sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden, woraus eine Seitenraumbreite von mindestens 2,50 m resultiert. Eine nutzbare Mindestbreite als Bewegungsraum zweier sich begegnender zu Fuß Gehender liegt demnach bei mindestens 1,80 m. Eine Mindestbreite insofern, da die verschiedenen Zielgruppen im Fußverkehr einen unterschiedlichen Raumbedarf haben. So benötigen Rollstuhlfahrende oder Personen mit Rollator mehr Platz in Form der nutzbaren Gehwegbreite, um sich begegnen zu können. Daraus resultiert die Seitenraumbreite von 2,70 m unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit. Bei hohem Fußverkehrsaufkommen sollten zusätzliche Breiten veranschlagt werden.

Für gemeinsam geführte Wege des Fuß- und Radverkehrs wird innerorts hingegen eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 2,50 m veranschlagt. Hinzu kommt ein Abstand von 0,2 m zur Hauswand, bei niedrigen Einfriedungen kann dieser in Ausnahmefällen entfallen. Zur Fahrbahnseite ist ein Sicherheitsabstand von 0,5 m einzurichten, der bei geringem Schwerlastverkehrsaufkommen auch mit 0,3 m angelegt werden kann. Bei einer hohen Fußverkehrsfrequenz, Bebauungsdichte oder Geschäftsnutzung empfiehlt sich eine Gehgasse von über 2,50 m.

Dieser Raum bezieht sich jedoch rein auf den fließenden Fußverkehr. Für vertikale Elemente wie Laternenmaste, Baumscheiben, Verkaufsauslagen oder Sitzgelegenheiten im Seitenraum sind Zusatzbreiten zu veranschlagen, die auf die Regelbreite zu addieren sind (vgl. EFA 2002: 16). Diese Anforderungen und Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden bauen auf der Grundlage der Regelwerke EFA und RAST der FGSV auf. Auch die Oberflächenqualität der Gehwege ist von großer Bedeutung. Eine sichere und komfortable Fortbewegung ist durch eine ebene Oberfläche, ohne Kanten und Löcher sicherzustellen.

Abbildung 4: Modellkasten Gehwegbreiten



Quelle: Planersocietät

Gehwege und -breiten in Ganderkesee

Die Gehwege sind im Gemeindegebiet vor allem in den Wohngebieten der Altbaugemeinden an vielen Stellen unterdimensioniert und weisen nicht die erforderliche Regelbreite auf. Zum Teil lässt der zur Verfügung stehende Straßenraum aufgrund seiner historischen Entwicklung keine größeren Gehwegbreiten zu. Die Regelbreite kann in diesen Fällen nur als Orientierung dienen, falls städtebauliche Entwicklungen neue Chancen für den Fußverkehr mit sich bringen. Oftmals sind die geringen Gehwegbreiten jedoch auf die autozentrierte Stadt- und Verkehrsplanung der vergangenen Jahrzehnte zurückzuführen. Exemplarisch zeigt sich das für eine Hauptverkehrsstraße am Habbrügger Weg im Ortskern und für eine Straße im Nebennetz am Hohenheider Weg in Bookholzberg (vgl. Abb. 5). Eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten der aktiven Mobilität, bestehend aus Fuß- und Radverkehr, ist daher sukzessive durchzuführen.

Abbildung 5: Schmalere Gehweg auf dem Habbrügger Weg (links) und auf dem Hohenheider Weg (rechts)



Quelle: Planersocietät

Der beengte Seitenraum hat ebenfalls zur Folge, dass der Fuß- und Radverkehr und weitere Nutzungen sich oftmals die (Rest-)Flächen teilen müssen und es zu Konflikten kommt. Zum Teil verengen Poller, Mülltonnen oder Begrünung den Gehweg noch weiter und stellen damit insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und Sehbehinderte ein Hindernis sowie eine erhebliche Einschränkung der Zugänglichkeit und Verkehrssicherheit dar. Punktuell ist ein Passieren für Personen mit größerem Raumbedarf (Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen etc.) nicht möglich, so dass Barrieren über die Fahrbahn umfahren werden müssen.

Handlungsempfehlung zur Markierung eines Gehbereichs in der Vogelbeerstraße

Die Vogelbeerstraße in Bookholzberg wird durch die Hol- und Bringverkehre zur Grundschule am Morgen und in der Mittagszeit geprägt. Gehwege existieren nicht. So kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen zu Fuß gehenden Schulkindern und den Elterntaxis. Um die Verkehre zu ordnen und dem Fußverkehr eine klar zugeteilte Fläche zur Verfügung zu stellen, wird die Markierung eines Gehbereichs vorgeschlagen (vgl. Abb. 6). Zusätzlich sollte eine Einbahnstraßenregelung geprüft werden, um den Verkehr zu beruhigen und gleichzeitig ausreichend Platz für zu Fuß Gehende zu schaffen.

Abbildung 6: Vogelbeerstraße mit fehlenden Gehwegen (links) und Beispiel eines abmarkierten Gehbereichs (rechts)



Quelle: Planersocietät

Querneigungen und Absenkungen

Weitere Einschränkungen in der Barrierefreiheit bestehen häufig durch Querneigungen und Absenkungen an Grundstückszufahrten auf den Gehwegen. Diese sollten von zu Fuß Gehenden nicht wahrnehmbar sein. Vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl oder mit Rollator erschweren starke Querneigungen und Gehwegabsenkungen an Grundstückseinfahrten die Mobilität immens und schränken sie ein.

Auch in Ganderkesee finden sich vor allem bei älteren Gehwegen im Bestand Querneigungen und Gehwegabsenkungen an Einfahrten. Die Querneigungen sollten im Sinne der Barrierefreiheit idealerweise maximal 2,5 % betragen. Durch bauliche Anpassungen lassen sich diese reduzieren. Durch den Einsatz von Schrägbordsteinen können die Absenkungen an Grundstückseinfahrten zudem auf ein fußgängerverträgliches Niveau reduziert werden. Als direkte geänderte Handlungsrichtlinie wird Bauverantwortlichen in Ganderkesee zukünftig nicht mehr gestattet, Gehwege für Zufahrten zu senken. Die baulichen Anpassungen werden in der Regel nicht kurzfristig erfolgen können, sollten jedoch bei Umbauten Berücksichtigung finden und sukzessive im Gemeindegebiet erfolgen.

Eine weitere Herausforderung stellen fehlende abgesenkte Bordsteine an Querungsstellen dar. Diese finden sich auch in Ganderkesee vermehrt in den Altbaugebieten (z. B. Alte Siedlung, vgl. Abb. 7., links). Ein Großteil der Bordsteine ist bereits in der Vergangenheit sukzessive gemäß der Barrierefreiheit abgesenkt worden (vgl. Abb. 7, rechts).

Abbildung 7: Fehlende Bordsteinabsenkung (links) und bereits abgesenkte Borde im Querungsbereich im Schäfersweg (rechts)



Quelle: Planersocietät

3.1.2 Querverkehr

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen¹ für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von Lichtsignalanlagen durch Zusatzeinrichtungen wie akustischen Signalgebern ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48 ff.).

Während für Personen mit Einschränkung in der Bewegung oder Nutzung eines Rollstuhls/Rollators/Kinderwagens ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind für sehbehinderte Menschen Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur. Um allen Personengruppen gerecht zu werden, sollte nach Möglichkeit immer eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm Bordhöhe für sehingeschränkte Personen und eine Nullabsenkung für geheingeschränkte Personen; mit taktilen Leitlinien in Form von Richtungsfeld und Sperrfeld; vgl. Abb. 8) angesetzt werden. An Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen ist aufgrund der Breite der Überwege ein solcher barrierefreier Ausbau in den meisten Fällen sehr gut umsetzbar.

Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48 ff.). Doppelquerungen an Querungsanlagen sollten so gestaltet sein, dass sie sich farblich kontrastreich von Gehweg und Fahrbahn abheben. Auch Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen können kontrastierend gestaltet werden, um die Erkennbarkeit zu erhöhen. An Lichtsignalanlagen ist das „Zwei-Sinne-Prinzip“ anzuwenden, bei dem mindestens zwei Sinne (visuell, taktil, akustisch) angesprochen werden, um der Barrierefreiheit gerecht zu werden.

¹ Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen.

Abbildung 8: Beispiele differenzierter Bordhöhe mit Nullabsenkung und Hochbord an der Huderstraße



Quelle: Planersocietät

Barrierefreie Querungen in Ganderkesee

In Ganderkesee sind die älteren Querungsanlagen oftmals nicht nach den aktuellen technischen Standards ausgebaut. Häufig mangelt es an taktilen Bodenindikatoren (z. B. LSA an der Stedinger Straße, LSA an der Grüppenbührener Straße, vgl. Abb. 9). Lichtsignalanlagen erfüllen oftmals nicht das „Zwei-Sinne-Prinzip“. Fehlende Bordsteinabsenkungen im Einmündungsbereich von Straßen sind ebenfalls an einigen Stellen zu finden, wo ein Querren notwendig ist.

Ein Beispiel für eine vorbildliche barrierefreie Gestaltung einer Lichtsignalanlage in Ganderkesee findet sich auf der Huder Straße (vgl. Abb. 8).

Um bei Neu- und Umbaumaßnahmen einen barrierefreien Ausbau mit einzuplanen, sind unbedingt anstehende bauliche Vorhaben zu berücksichtigen. Neu zu schaffende Querungsstellen müssen barrierefrei ausgebaut werden.

Abbildung 9: Querungsanlagen mit Defiziten an der Stedinger Straße (links) und an der Grüppenbührener Straße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur barrierefreien Umgestaltung der LSA auf der Stenumer Straße

Der bedarfsgesteuerte LSA auf der Stenumer Straße in Bookholzberg weist Defizite in der Barrierefreiheit auf. So ist der Querungsbereich weder mit einem Doppelbord noch mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet.

Abbildung 10: Fehlende Barrierefreiheit an der LSA



Quelle: Planersocietät

Um den Anforderungen der Belange mobilitätseingeschränkter Personen und Sehbehinderter gleichermaßen gerecht zu werden, ist die barrierefreie Ausstattung der LSA nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ vorzunehmen, wie sie bereits an der Huder Straße umgesetzt wurde.

3.1.3 Sitzelemente

Besonders Personen, die längere Strecken zu Fuß zum Einkaufen gehen, benötigen oftmals eine Sitzmöglichkeit für eine Pause oder auch einfach nur zum Verweilen. Die Mobilität benötigt auch immer Orte der Immobilität. Besonders für ältere Menschen ist es notwendig auch ohne das eigene Auto selbstständig mobil zu sein und bleiben zu können. Mithilfe von Sitzbänken kann der Aktionsradius dieser Personengruppen gesteigert werden, weshalb regelmäßige Sitzgelegenheiten entlang von Fußwegeverbindungen besonders in der Barrierefreiheit wichtig sind.

Im Ortskern Ganderkesees und in Bookholzberg finden sich in den zentralen Bereichen bereits Angebote an Sitzgelegenheiten (vgl. Abb. 11, links). Jedoch mangelt es an barrierefreiem Stadtmobiliar in regelmäßigen Abständen. Auch fehlen Ruhebänke in den umliegenden Wohngebieten.

So sollte es ein ausreichendes Angebot an Bänken mit Sitz- und Armlehnen geben, die mobilitätseingeschränkten Personen das Hinsetzen und Aufstehen erleichtern (vgl. Abb. 11, rechts). Vor allem an zentralen Orten sollte daher auf den Ausbau von Sitzmöglichkeiten geachtet werden (z. B. Rathausstraße, Stedinger Straße). Diese können vielfältig gestaltet sein oder in vorhandene Elemente im öffentlichen Raum integriert werden. Der Ausbau der Sitzmöglichkeiten trägt damit auch einer verbesserten fußverkehrlichen Erreichbarkeit bei.

Generationenfreundliche Sitzmöglichkeiten, zum Beispiel mit Arm- und Rücklehnen und unterschiedlichen Sitzhöhen sowie Plätzen für Rollstuhlfahrende und Menschen mit Rollatoren neben den Bänken, sollten beachtet werden. Unterschiedliche Sitzgelegenheiten mit diversen Nutzungszwecken können dabei berücksichtigt werden. Das Aufstellen der Sitzmöglichkeiten sollte im Rahmen der allgemeinen Arbeitsaufträge der Verwaltung geschehen.

Abbildung 11: Sitzgelegenheit in der Rathausstraße (links) und Beispiel einer Mehrgenerationen-Bank (rechts)



Quelle: Planersocietät

3.2 Querungen (B)

Das Queren der Fahrbahn stellt für zu Fuß Gehende im Alltag häufig das größte Hindernis und das höchste Unfallpotenzial dar. Unfallberichte belegen, dass sich die überwiegende Anzahl an Unfällen beim Quervorgang ereignen (vgl. UDV 2013: 2). Querungsanlagen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen und das sichere Erreichen der anderen Straßenseite ermöglichen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). Dabei steht die Sicherheit stets vor der Leistungsfähigkeit.

So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Eine Verbesserung der Querungssituation für den Fußverkehr kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr

- die Verkürzung der Querungsstrecke
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden
- die Verringerung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

Die genannten Ansätze können dabei sowohl einzeln als auch kombiniert eingesetzt werden. An Hauptfußwegeverbindungen sollten rund alle 250 m Querungsanlagen vorzufinden sein. Bei der Wahl der geeigneten Querungsanlage ist, neben den Empfehlungen der technischen Regelwerke zu Verkehrsstärken, Position und Ausstattung, die Nutzerakzeptanz zu berücksichtigen. In der öffentlichen Wahrnehmung gelten der Fußgängerüberweg (FGÜ, auch Zebrastreifen) und die Lichtsignalanlage (LSA, auch Ampel) als die gängigsten und sichersten Querungsanlagen. Ihr Einsatz ist allerdings nur an Stellen sinnvoll, an denen sie durch die Nutzenden auch akzeptiert werden. Fußgängerampeln an Querungen mit schwachen Kfz-Belastungen können beispielsweise durch zu lange Wartezeiten schnell zu Rotlichtverstößen der zu Fuß Gehenden führen.

Ist andererseits ein FGÜ nur sehr schwach frequentiert, kann es passieren, dass ihn Autofahrende nach einer bestimmten Zeit nicht mehr beachten.

3.2.1 Lichtsignalanlagen (LSA)

Lichtsignalanlagen (LSA) finden insbesondere an starkbefahrenen und großflächigen Kreuzungen Einsatz, um den schwächeren Verkehrsteilnehmenden Schutz zu bieten. Komfort und Sicherheit an fußgängerfreundlichen LSA ergeben sich für zu Fuß Gehende anhand verschiedener Indikatoren.

Gemäß einschlägigen Empfehlungen sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden zu vermeiden² bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FGSV 2002: 23; FUSS e.V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der zu Fuß Gehenden ist abzuwägen.

² Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunde nimmt auch der Anteil der zu Fuß Gehenden deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten. (vgl. FGSV 2002: 23)

Ist eine Verbesserung der Situation aus Sicht der zu Fuß Gehenden in diesem Bereich nicht herbeizuführen, sollten die im Umfeld liegenden LSA hinsichtlich ihrer Wartezeiten überprüft werden. Damit kann eine generell höhere Priorisierung des MIV an Knotenpunkten vermieden und für zu Fuß Gehende attraktivere Querungen geschaffen werden. Nach der Wartezeit folgt die Freigabezeit (Grün-Phase). Diese soll nach einschlägigen Richtlinien und Hinweisen der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Für zu Fuß Gehende sollte außerdem berücksichtigt werden, dass

- bei einer zu querenden Furt mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann,
- bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann,
- bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden können (vgl. FGSV 2002: 28 und FGSV 2011: 51).

Im Hinblick auf den demographischen Wandel sollte die Freigabezeit so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Die Geschwindigkeit von zu Fuß Gehenden variiert zwischen 0,8 und 1,5 m/s; als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (vgl. FGSV 2002: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit mit 0,5 bis 0,8 m/s vieler mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen verweisen für Berechnungen auf eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s.

Besonders in sensiblen Bereichen, wie z.B. Senioreneinrichtungen, Marktplätzen oder Krankenhäusern, ist eine geringe Gehgeschwindigkeit bei der Bemessung der LSA für den Fußverkehr zu berücksichtigen. Um speziell an Lichtsignalanlagen im Längsverkehr nach der Betätigung des Drucktasters, was die Anforderung des Grünsignals bedeutet, Rotlichtverstöße zu vermeiden, sollte die Wartezeit nach Anforderung nicht länger als acht Sekunden lang sein (vgl. FUSS e.V. 2015: 30). Die Akzeptanz, als zu Fuß gehende Person an der LSA auch wirklich zu warten, steigt mit einer schnellen Freigabezeit.

Einsatz von Lichtsignalanlagen in Ganderkesee

Lichtsignalanlagen kommen in Ganderkesee vor allem an größeren Knotenpunkten zum Einsatz. Ein Beispiel dafür ist der Knoten Gruppenbührener Straße/Ring. Ergänzt werden sie durch bedarfsgesteuerte Ampeln (z. B. Lindenstraße; vgl. Abb. 12) zur sicheren Querung von Fuß- und Radverkehr an wichtigen Fußwegeverbindungen, infrastrukturellen Einrichtungen oder zur Sicherung von Bushaltestellen. Ein Großteil der LSA weist dabei Mängel in der Barrierefreiheit auf (s. Kap. 3.1.2). An größeren signalisierten Knoten übergeordneter Straßen können die Wartezeiten und Grünzeiten für bestimmte Zielgruppen im Fußverkehr (z. B. Kinder, Mobilitätseingeschränkte) ebenso eine Herausforderung darstellen.

Abbildung 12: LSA auf der Lindenstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur automatischen Anforderung von LSA für zu Fuß Gehende

An einigen vollsignalisierten Knoten ist eine manuelle Anforderung für die Grünphase des Fußverkehrs notwendig. Bei fehlender Betätigung des Ampeltasters erhalten zu Fuß Gehende kein Grünzeichen. Um die LSA fußverkehrsfreundlicher zu gestalten, sollten alle vollsignalisierten Knoten auf die automatische Anforderung der Grünphase zu Fuß Gehender überprüft werden. So kann die Querung von LSA für den Fußverkehr attraktiver gestaltet und Rotlichtverstöße reduziert werden.

3.2.2 Fußgängerüberwege (FGÜ)

Um das Queren für zu Fuß Gehende gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden im Längsverkehr bevorrechtigt zu gestalten, ist der Einsatz eines Fußgängerüberweges möglich. Der Einsatz eines FGÜ ist besonders an Stellen sinnvoll, die von zu Fuß Gehenden hoch frequentiert sind und/oder um besonders schutzbedürftige Personengruppen, wie etwa Schulkinder oder auch älteren Menschen zu sichern. Ergänzend ist der Einsatz besonders an innerörtlichen Kreisverkehren sinnvoll. Es ist zu berücksichtigen, dass die Anordnung von FGÜ im Einzelfall der Genehmigung unterliegt und anhand von der Kraftfahrzeugbelastung (Fz/h) sowie des Fußgängeraufkommens (Fg/h) und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abhängt (vgl. RAS: Kap. 6; EFA: Kap. 3).

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“ (vgl. Abb. 13). Bauliche Unterstützungen wie Mittelinseln oder vorgezogene Seitenräume erhöhen die Sicherheit und sollten, wenn möglich, ergänzend eingesetzt werden. Besonders an breiten Straßenquerschnitten sollte diese Überlegung mitberücksichtigt werden, um den Querungsweg zu verkürzen. 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 beispielsweise Zeichen 133 StVO „Fußgänger“ oder Zeichen 136 StVO „Kinder“ verwendet werden, um auf den Fußverkehr hinzuweisen.

Abbildung 13: Ausstattungselemente eines FGÜ



Quelle: Planersocietät

Da sie dem Fußverkehr den Vorrang einräumen und durch die Ausstattungselemente besondere Sicherheit für zu Fuß Gehende bieten, ist die Prüfung zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen im Gemeindegebiet systematisch voranzutreiben. Dies betrifft vor allem Wegeverbindungen, die verstärkt von schutzbedürftigen Personengruppen wie (Schul-)Kindern sowie mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Menschen genutzt werden. Alternativ können Fußverkehrs-LSA zum Einsatz kommen.

3.2.3 Querungshilfen

Eine weitere Option zur punktuellen Querung von stark befahrenen Straßen stellen Querungshilfen dar. Diese können sowohl innerorts als auch außerorts angelegt werden, sollten jedoch stets in direkter Linie des fußverkehrlichen Wegebedarfs liegen, um auch entsprechend genutzt zu werden. Bei der Anlage einer Mittelinsel innerorts ist darauf zu achten, dass die entsprechenden Maße für Breite und Aufstellflächen eingehalten werden können. Bei einer Querungsanlage für zu Fuß Gehende sollte die Insel mindestens 2,00 m tief sein, um ein hinreichend sicheres Warten zu ermöglichen.

In besonderen Fällen wie beispielsweise 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 zu Fuß Gehende 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. Bei der Gestaltung und Bepflanzung der Mittelinsel ist stets darauf zu achten, dass die Sichtverhältnisse zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz-Fahrenden nicht gestört werden.

Zudem muss eine Erkennbarkeit der Insel durch eine entsprechende Markierung der Inselköpfe und örtliche Beleuchtung auch bei Nacht gegeben sein (FGSV 2006: 89).

Außerorts kann sich eine Mittelinsel ebenfalls anbieten, wenn eine starke Fuß- oder Radverkehrsfrequenz vorliegt oder besonders schutzbedürftige Personen die Stelle regelmäßig queren. Es empfehlen sich vor allem regelmäßige Querungsmöglichkeiten an Einmündungen und Knotenpunkten. Sollte in besonderen Fällen eine abweichende Anlage erforderlich sein, ist die Querung für den Radverkehr rechtzeitig kenntlich zu machen.

Das StVO-Verkehrszeichen 205 muss auf die Wartepflicht des Fuß- und Radverkehrs aufmerksam machen. Zudem gilt auch hier das Gebot der freizuhaltenden Sichtbeziehungen und der Erkennbarkeit bei Tag und Nacht. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit im Querungsbereich erforderlich ist (FGSV 2012: 73 f.).

Einsatz von Querungshilfen in Ganderkesee

Querungshilfen finden in Ganderkesee vor allem dort ihren Einsatz, wo das Fußverkehrsaufkommen nicht für einen FGÜ ausreicht oder die Verkehrsbelastung zu gering für eine bedarfsgesteuerte LSA ist. Sie ergänzen die Querungsanlagen und können bei breiten Fahrbahnquerschnitten in Kombination mit gesicherten Querungen wie einer LSA oder einem FGÜ eingesetzt werden, um die Querung zusätzlich abzusichern und den Querungsweg zu verkürzen. Eine weitere Voraussetzung sind die räumlichen Gegebenheiten aufgrund des Platzbedarfs. Auch bei den Querungshilfen in Ganderkesee aus älterem Bestand sind häufig Defizite in der Barrierefreiheit festzustellen (s. Kap. 3.1.2).

Dies betrifft unter anderem auch die Dimensionierung der Aufstellfläche, die ein sicheres Aufstellen mit Kinderwagen oder Fahrrad durch eine ausreichende Breite ermöglichen sollte, sowie die Ausstattung mit taktilen Bodenindikatoren und Doppelquerung (vgl. Abb. 14).

Abbildung 14: Schmale Querungshilfe am Habbrügger Weg (links) und Querungshilfe mit Regelbreite auf der Stedinger Straße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur Prüfung einer Querungshilfe auf der Grüppenbührener Straße

An der Grüppenbührener Straße verläuft auf Höhe der Raiffeisenstraße eine Wegeverbindung zur Uhlandstraße, die vom Fuß- und Radverkehr genutzt wird. Eine direkte Querungsmöglichkeit fehlt jedoch. Weiter nördlich befindet sich eine Querungshilfe, die aber etwas umwegig liegt. Um eine direkte Querungsbeziehung herzustellen, wird die Prüfung zur Einrichtung einer Querungshilfe vorgeschlagen. Die Abbiegespur in Richtung Raiffeisenstraße müsste dazu verkürzt werden. Eine Herausforderung stellt dabei die nahegelegene Bahnanlage dar. Als kurzfristige Lösung könnte mit Markierungen und Klebeborden gearbeitet werden. Alternativ ist die Integration in eine Bahnübergangs- und Straßensicherungsanlage (BÜSTRA) zu prüfen.

3.2.4 Vorgezogene Seitenräume (Gehwegnasen)

Neben den üblichen Querungsanlagen, die vorher beschrieben wurden, können auch andere bauliche Maßnahmen zu einer Erhöhung der Sicherheit und des Komforts beim Querens von Straßen beitragen. So verbessern beispielsweise vorgezogene Seitenräume (Gehwegnasen) auf gerader Strecke die Sichtachsen zwischen Kfz-Führenden und zu Fuß Gehenden (insbesondere bei Kindern). Vorteile entstehen durch die Verkürzung der Querungsdistanz. Ein vorgezogener Seitenraum zwischen parkenden Fahrzeugen lässt zu Fuß Gehende in das Sichtfeld von Kfz-Führenden rücken und verschafft ihnen gleichzeitig einen verbesserten Blick auf den fließenden Verkehr. Wird der Seitenraum an Kreuzungen oder Einmündungen vorgezogen, reduziert sich automatisch der Kurvenradius für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Das hat neben den besseren Sichtbeziehungen und einer verkürzten Querungsdistanz den Vorteil, dass die Abbiegegeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs entsprechend angepasst, also ebenfalls reduziert wird. Vorgezogene Seitenräume können vor allem in Tempo 30-Zonen zum Einsatz kommen, in denen Querungsanlagen wie LSA, FGÜ oder Querungshilfen in der Regel entbehrlich und nur im Ausnahmefall zum Einsatz kommen.

In stark verdichteten Vierteln, die zum Teil durch beidseitig parkende Autos geprägt sind, ist der Einsatz von Gehwegnasen empfehlenswert, um eine Querungsbeziehung bei gleichzeitig verbesserten Sichtverhältnissen zu schaffen. Um Sichtbeziehungen sicherzustellen, ist das Freihalten von Sichtdreiecken wichtig. Diese können beispielsweise durch Baumscheiben oder Radbügel baulich gesichert werden.

Generell sollten Gehwegnasen zum Standardrepertoire bei der Ausbildung der Kreuzungen und Einmündungen im Erschließungsstraßennetz gehören (vgl. FUSS e.V. 2015: 14). Für eine kurzfristige Lösung kann vorübergehend eine Gehwegnase markiert werden (vgl. Abb. 15, links). Diese sollte jedoch aufgrund der Sicherheit und Barrierefreiheit langfristig baulich realisiert werden (vgl. Abb. 15, rechts). Wo aufgrund von Schleppkurven eine bauliche Verengung nicht erfolgen kann, können Markierungen auch für die Dauer angelegt werden.

Abbildung 15: Beispiele für vorgezogene Seitenräume durch Markierung (links), baulich (rechts)



Quelle: Planersocietät

Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen in Ganderkesee

Im Gemeindegebiet Ganderkesees kommen vorgezogene Seitenräume bisher kaum zum Einsatz. Markierte Sperrflächen im Einmündungsbereich zur Reduktion des Kurvenradius bieten sich oftmals an, um zunächst markierte Gehwegvorstreckungen und mittel- bis langfristig vorgezogene Seitenräume einzurichten. Aber auch auf gerader Strecke können sie das Queren vereinfachen und sicherer gestalten.

Handlungsempfehlung zur Einrichtung von Gehwegnasen auf der Straße Übern Berg

Die Querungsstelle am Übern Berg in Bookholzberg auf Höhe der Wegeverbindung in Richtung Stedinger Straße und Hinter den Linden wird vom Fußverkehr stark frequentiert. So stellt sie eine direkte Verbindung in Richtung Schule an der Ellerbäke her. Die schlechte Einsehbarkeit und fehlende Sicherung der Querung stellen sich jedoch als große Herausforderung dar. Die querenden zu Fuß Gehenden werden erst relativ spät erkannt und die Wahrnehmung erhöhter Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verschärfen die Querungssituation. Um dem Fußverkehr eine sichere Querungsmöglichkeit zu schaffen, wird die Einrichtung von beidseitigen Gehwegnasen vorgeschlagen. Dadurch erhöht sich der gesicherte Bereich, die Sichtbeziehungen werden verbessert und die Querungsdistanz nimmt ab.

Des Weiteren reduzieren sich die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, da die Gehwegnasen die Fahrbahn verengen. Als kurzfristige Lösung kann die Gehwegvorstreckung markiert und durch Poller oder Barken gesichert werden. Flankierend ist eine visuelle Hervorhebung des Querungsbereichs möglich. Zusätzlich könnte ein einseitiges Zufahrtsverbot von der Stedinger Straße unter Freigabe des Bus- und Radverkehrs geprüft werden. So ließen sich (Schleich-)Verkehre reduzieren.

Abbildung 16: Querungssituation Übern Berg (links) und Beispiel einer temporären Gehwegnase (rechts)



Quelle: Planersocietät

3.2.5 Teilaufpflasterungen

Teilaufpflasterungen kommen vor allem dort zum Einsatz, wo das Fußverkehrsaufkommen nicht für gesicherte Querungsanlagen wie FGÜ oder LSA ausreicht. Sie haben den Vorteil, dass der Fußverkehr niveaugleich bequem queren kann.

Gleichzeitig reduzieren sich die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Flankierend kann mit Fahrbahnverengungen gearbeitet werden, um diesen Effekt zu verstärken und den Fußverkehr noch sicherer zu führen. Auch wenn Teilaufpflasterungen zu Fuß Gehenden rechtlich keinen Vorrang einräumen, so ist häufig zu beobachten, dass der Kfz-Verkehr dem Fußverkehr Vortritt gewährt. Besonders wichtig ist auch hier das Freihalten der Sichtachsen. Vor allem in Bereichen mit Parkdruck sollten Markierungen oder bauliche Maßnahmen zur Sicherstellung eines freien Sichtdreiecks vor und hinter der Teilaufpflasterung vorgenommen werden.

Einsatz von Teilaufpflasterungen in Ganderkesee

In Ganderkesee kommen Teilaufpflasterungen als vereinfachte Querungsmöglichkeit in Tempo 30-Zonen zum Einsatz. Zum Teil sind diese zusätzlich mit begrünten Fahrbahnverengungen ausgestattet, um die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs im Querungsbereich weiter zu reduzieren und das Queren sicherer zu gestalten. Eine Ausstattung mit taktilen Bodenindikatoren fehlt zudem bei den meist älteren Querungsanlagen. Als Beispiel kann die Teilaufpflasterung auf Höhe der Grundschule in Bookholzberg angeführt werden (vgl. Abb. 17).

Abbildung 17: Teilaufpflasterung auf der Straße Übern Berg

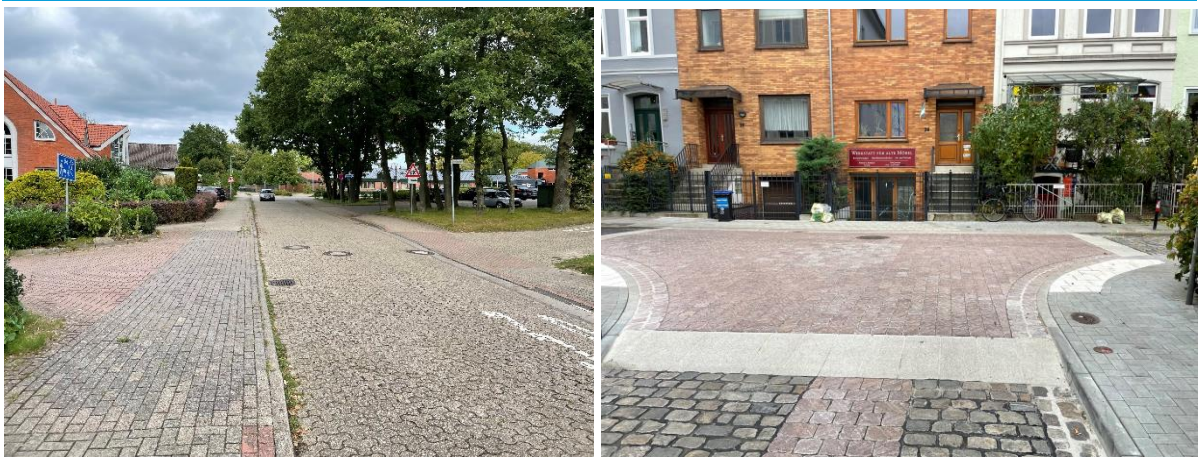


Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur Einrichtung einer Teilaufpflasterung am Knoten August-Hinrichs-Straße/Übern Berg/Vogelbeerstraße

Die Kreuzung August-Hinrichs-Straße/Übern Berg/Vogelbeerstraße zeichnet sich durch ihren unübersichtlichen Querungsbereich aus. Vier Knotenarme treffen hier aufeinander. Gleichzeitig ergibt sich ein erhöhter Querungsbedarf durch Schulkinder aufgrund der direkten Nähe zur Grundschule in Bookholzberg. Die Hol- und Bringverkehre erschweren das sichere Queren in diesem Bereich. Zur Verbesserung der Querungssituation wird die Aufpflasterung des Kreuzungsbereichs (vgl. Abb. 18, rechts), gegebenenfalls in Kombination mit Fahrbahnverengungen zur Sicherung der Aufstell- und Querungsbereiche, vorgeschlagen.

Abbildung 18: Kreuzung August-Hinrichs-Straße/Übern Berg/Vogelbeerstraße (links) und Beispiel eines aufgepflasterten Kreuzungsbereichs (rechts)



Quelle: Planersocietät

3.3 Verkehrssicherheit (C)

Nutzungskonflikte

Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten oder unterschiedlichen Nutzungen entstehen häufig dann, wenn der zur Verfügung stehende (Straßen-)Raum nicht ausreichend dimensioniert ist und sich Nutzungen daher räumlich überschneiden. Nutzungskonflikte können beispielsweise zwischen dem Fuß- und Radverkehr auftreten. Aber auch ruhender Verkehr, Geschäftsauslagen oder gastronomische Außenbestuhlung können zu Konflikten führen. Um Nutzungskonflikte zu umgehen oder möglichst gering zu halten, ist eine hinreichende Dimensionierung, gemessen an den Flächenbedarfen der einzelnen Nutzungsarten, vorzunehmen. Sollte dies aufgrund des begrenzt zur Verfügung stehenden Raumes nicht gänzlich möglich sein, sind Einschränkungen notwendig. Dies kann beispielsweise ein Entfall oder eine Neuordnung von Pkw-Stellplätzen oder aber auch eine geänderte Führung des Fuß- und Radverkehrs sein. Im Falle einer Nutzungsabwägung sind die Belange des Fußverkehrs besonders in den Fokus zu rücken. Sind verschiedene Nutzungen auf einem beengten Raum untergebracht, so ist es notwendig, durch Markierungen oder Hinweisschilder darauf aufmerksam zu machen, um mögliche Konflikte gering zu halten.

Nutzungskonflikte in Ganderkesee

Nutzungskonflikte im Gemeindegebiet in Ganderkesee ergeben sich oftmals zwischen dem Fuß- und Radverkehr im Seitenraum oder gemeinsamen Flächen (z. B. Gruppenbührener Straße, Habbrügger Weg). Größtenteils ist dies auf die Flächenkonkurrenz und zum Teil autogerechte Verteilung der Verkehrsflächen zurückzuführen (s. Kap. 3.1.1). Bei größerem Aufkommen sind Fuß- und Radverkehr bei einer ausreichenden Dimensionierung der Verkehrsanlage möglichst separat zu führen. Um Nutzungskonflikte zu minimieren, ist der Radverkehr, sofern die Verkehrssicherheit dies zulässt, auf der Fahrbahn zu führen, wenn nicht ausreichend Platz im Seitenraum zur Verfügung steht. Es handelt sich dabei um Einzelfallprüfungen, bei denen weitere Maßnahmen (u. a. Temporeduzierung, Veränderung der Straßenraumgestaltung, Neuordnung ruhender und ggf. fließender Verkehr) einhergehen müssen.

Handlungsempfehlung zur Erhöhung der Aufmerksamkeit an der Buswende

Auf Höhe der Buswenden der Grundschule Lange Straße (Ortskern) und Schule an der Elterbäke (Bookholzberg) ist die Querungsdistanz aufgrund des erforderlichen Kurvenradius der Busse relativ groß. Die Furtmarkierungen im Zufahrtsbereich sind kaum noch erkennbar (vgl. Abb. 19, links).

Abbildung 19: Buswende an der Langen Straße (links) und Furtmarkierung an der Gruppenbührener Straße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Dadurch ergibt sich eine eingeschränkte Wahrnehmung vor allem zur dunklen Tageszeit und bei Regen. Um die Aufmerksamkeit in diesem Bereich zu erhöhen, wird eine farbliche Markierung der Furten empfohlen wie sie auch an anderer Stelle beispielsweise entlang der Grüppenbührener Straße zu finden ist (vgl. Abb. 19, rechts).

Handlungsempfehlung zur Trennung der Verkehrsarten an der Stedinger Straße

Der Seitenraum entlang der Stedinger Straße in Bookholzberg ist auf Höhe der Schule an der Ellerbäke durch eine Hecke in Geh- und Radweg unterteilt. Diese endet jedoch im Bereich des alten Schulgebäudes, so dass eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr visuell nicht mehr erkennbar ist. Um die Nutzungskonflikte der beiden Fortbewegungsarten zu reduzieren, wird die Markierung einer Begrenzungslinie vorgeschlagen. So können die Verkehre ab der bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage besser geordnet werden.

Abbildung 20: Getrennter Geh- und Radweg an der Stedinger Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Wittekindstraße

Der Gehweg entlang der Wittekindstraße lädt durch seine hindernisfreie Gestaltung und den breiten Grünstreifen zur Abgrenzung zur Fahrbahn ein.

Dies macht den Seitenraum auch für den Radverkehr attraktiv, so dass regelmäßig Radfahrende auf dem Gehweg zu beobachten sind und Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr entstehen. Um die Fahrbahn dem Radverkehr einladender zu gestalten und ihn auf dieser zu priorisieren, sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden. Für die Fahrradstraße empfiehlt sich eine intuitive Gestaltung (vgl. Abb. 21).

Abbildung 21: Seitenraum der Wittekindstraße (links) und Beispiel einer Fahrradstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Handlungsempfehlung zur Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens auf dem Habbrügger Weg

Die Gehwege entlang des Habbrügger Wegs sind relativ schmal. Zusätzlich ist der Seitenraum auch für den Radverkehr freigegeben, so dass es zu starken Nutzungskonflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden kommt. Trotz der aufgehobenen Benutzungspflicht nutzt der Großteil der Radfahrenden den Gehweg. Eine Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn fehlt. Um dem Fußverkehr mehr Platz einzuräumen und Nutzungskonflikte zu unterbinden, wird die Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens auf der Fahrbahn empfohlen. Zusätzlich sollte die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr aufgrund der geringen Dimensionierung des Seitenraums aufgehoben werden (vgl. Abb. 22).

Abbildung 22: Radfahrende auf dem Gehweg der Habbrügger Weg (links) und Beispiel eines Fahrradschutzstreifens (rechts)



Quelle: Planersocietät

3.4 Weitere Handlungsfelder (E)

Neben den zentralen Handlungsfeldern der Barrierefreiheit, Querungen, und Verkehrssicherheit sind weitere Handlungsansätze während des Fußverkehrs-Checks in Ganderkesee identifiziert worden, die hier zusammengefasst werden und ihren Schwerpunkt auf den Schulwegen haben.

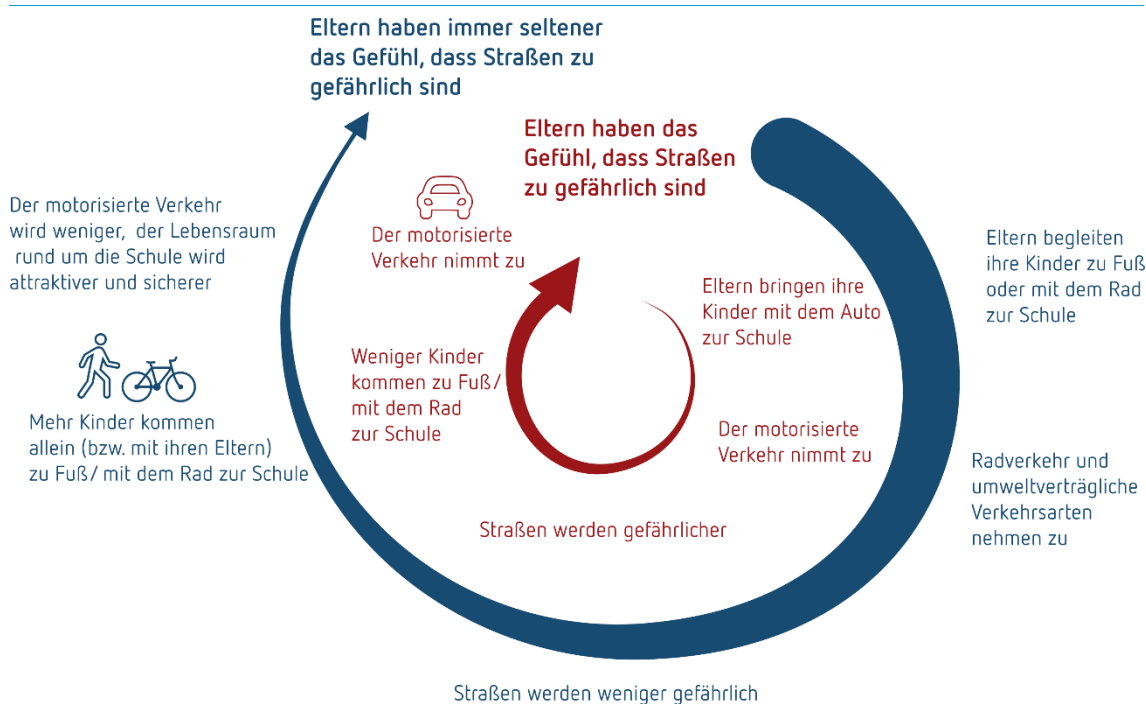
3.4.1 Schulwegemobilität

Wenn Schüler*innen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Roller zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen.

Ziel sollte es daher sein, Eltern zu verdeutlichen, dass Schulkinder durch ein regelmäßiges Gehen ihren natürlichen Bewegungsdrang stillen sowie Bewegungsabläufe und Motorik trainieren können. Ein weiterer positiver Nebeneffekt des zu Fuß Gehens ist, dass sich die Konzentrations- und Lernfähigkeit erhöhen. Der Schulweg zu Fuß hat außerdem noch eine soziale Komponente, da sich Kinder und Jugendliche auf ihrem Weg mit anderen austauschen können (vgl. ADAC 2019: 7).

Eine negative Rückkopplung entsteht jedoch, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und infolgedessen der Verkehr im Umfeld der Einrichtungen zunimmt (z. B. Grunschule Bookholzberg, Schulzentrum). Dieser Verkehr wird von anderen Eltern als potenzielle Gefahr wahrgenommen, weshalb sie ihre Kinder ebenfalls mit dem vermeintlich sicheren Auto zur Schule bringen. Dies hat zur Folge, dass der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zu den Einrichtungen gebracht werden, steigt und der Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad kommenden Kinder sinkt.

Abbildung 23: Regelkreise Verkehrsmittelwahl und Sicherheit auf dem Schulweg



Quelle: Planersocietät nach UBA 2006 in IVM 2013: 12

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 gehen über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Bewusstseinsbildung.

Damit Kinder zu Fuß zur Schule gehen, sollten neben infrastrukturellen Maßnahmen wie Markierung, Gestaltung und systematischer Überprüfung der Beleuchtung von Schulwegen vor allem Maßnahmen beim schulischen Mobilitätsmanagement ergriffen werden.

Diese integrierte Herangehensweise sichert, dass beide Seiten, also Verwaltung/Schule sowie Schüler*innen/Eltern, gemeinsam die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen. Bei den begleitenden Elementen, wie Elternhaltestellen, Laufbussen, Verkehrshelfende (Eltern/Schulkinder) oder Aktionstagen, müssen regelmäßige Impulse gegeben werden – eine einmalige Durchführung ist nicht ausreichend.

3.4.2 Schulwegeplan

Ein mögliches Instrument, um Schulwege für Kinder sicherer zu machen, die selbständige Mobilität von Kindern zu fördern sowie die Eltern zu sensibilisieren, ist der Schulwegeplan. Generell sollte dieser gemeinsam mit der Kommune, der Polizei sowie Eltern, Kindern und Schulvertreter*innen erarbeitet werden, um einen Beitrag für sichere Schulwege zu liefern und eine selbstständige Mobilität der Kinder zu fördern (vgl. BAST 2019: 18 f.).

Grundsätzlich soll ein Schulwegeplan die signifikanten Probleme des jeweiligen Schülerverkehrs aufzeigen. Je nach Schulart können daher unterschiedliche Schwerpunkte der Schulwegepläne sinnvoll sein: Während der Fokus in Grundschulen auf sicheren Wegen für zu Fuß Gehende liegen sollte, hat in der Altersgruppe der Schüler*innen weiterführender Schulen das Radfahren einen besonderen Stellenwert (vgl. BAST 2019: 18).

Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegeplans sollte demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegsicherheit, eine Schulwegekarte mit Informationen zu Schulwegerouten, Überquerungsstellen, problematischen Stellen sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein. Zur besseren Anschaulichkeit sollten die aufgeführten Stellen mit erläuternden Bildern und Erklärungen versehen werden (vgl. BAST 2019: 3).

Zusätzlich zu den grundlegenden Bestandteilen kann ein Schulwegeplan Ziele für Kinder, Spielmöglichkeiten und Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements beinhalten.

Die Beteiligung von Kindern bei der Erarbeitung von Schulwegeplänen kann zu einem wesentlichen Sicherheitsgewinn führen. Auch die Belange von Kindern und Eltern mit Behinderungen sind bei der Aufstellung bzw. Ausgestaltung von Schulwegeplänen zu berücksichtigen.

In Ganderkesee existieren bisher keine abgestimmten Schulwegepläne. Für die Gemeinde Ganderkesee wird daher empfohlen, Schulwegepläne anzufertigen, auch unter Einbeziehung des nachfolgenden Maßnahmenvorschlags (vgl. Kap. 3.4.3). Für eine gute Übersichtlichkeit sollten Gefahrenstellen und Hinweise in einer vorhandenen Übersichtskarte markiert werden. Um dabei Problemstellen klar von gesicherten Querungsmöglichkeiten unterscheidbar zu machen, sollten Schulwegepläne stets in Farbe zur Verfügung gestellt werden. Eine kindergerechte Gestaltung sollte dabei berücksichtigt werden. Nähere Informationen sowie Beispiele zur Gestaltung von Schulwegeplänen finden sich in „Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden“ der Bundesanstalt für Straßenwesen.

3.4.3 Elternhaltestellen

Ein weiteres mögliches Mittel, um den Hol- und Bringverkehr räumlich zu entzerren, sind Elternhaltestellen. Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr direkt vor der Schule reduzieren. Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden (vgl. ADAC 2015). Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist oftmals sinnvoll und kann durch eine Beschilderung gekennzeichnet werden, da sie zumeist nur zu Beginn und Ende der Schulzeit genutzt werden. Den Rest des Tages steht die Parkfläche dann allen Nutzenden zur Verfügung (vgl. Abb. 24).

Abbildung 24: Beispiel einer Elternhaltestelle



Quelle: Planersocietät

Um eine Elternhaltestelle einzurichten, muss der Weg zur Schule gesichert sein.

Es muss also gewährleistet sein, dass ein Kind die Straße gefahrenlos überqueren kann und auf dem gesamten Weg ein sicherer Gehweg ausgebaut ist.

In Ganderkesee kommen Elternhaltestellen beispielsweise im Schulumfeld der Bookholzberger Grundschule zum Einsatz (z. B. Schwarzes Ross, Rose Optik).

Diese sind jedoch nicht weiter gekennzeichnet oder beschildert. Eine Kennzeichnung dieser ist empfehlenswert, um die Nutzungsakzeptanz zu erhöhen.

Im Rahmen der Begehungen wurde berichtet, dass einige Schulkinder häufig von ihren Eltern zur Schule gebracht und abgeholt werden. Dies führt insbesondere in den Morgen- und Mittagsstunden zu einem hohen Pkw-Aufkommen im Schulumfeld und beschneidet die Verkehrssicherheit für zu Fuß gehende Schüler*innen.

Aus diesem Grund wird die Empfehlung ausgesprochen, gemeinsam mit der Gemeindeverwaltung, dem Lehrpersonal, den Eltern der Schulkinder und ggf. Anwohnenden geeignete Standorte für Elternhaltestellen zu identifizieren und auszuarbeiten. Für das Schulzentrum im Ortskern ist dazu die Einrichtung einer Elternhaltestelle in der Raiffeisenstraße (Höhe Bahnhof) zu prüfen. Besonders das elterliche Engagement ist unerlässlich für die Umsetzung und Akzeptanz dieser Maßnahme.

Die Elternhaltestellen sind mit dem Schulwegeplan in Einklang zu bringen und können mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“ des ADAC geprüft werden. Wichtig ist, die Elternhaltestellen aktiv zu bewerben und ihren Nutzen zu erklären. Begleitend müssen weitere Maßnahmen zur Förderung des zu Fuß Gehens umgesetzt werden, um eine hohe Akzeptanz zu erzielen.

4 Verstetigung

4.1 Umsetzungshorizont

Die verschiedenen Maßnahmenvorschläge haben einen zeitlich sehr unterschiedlichen Umsetzungshorizont. Eine umfassende Verbesserung des öffentlichen Raums zu Gunsten des Fußverkehrs beinhaltet sowohl Konzepte und Strategien für eine vorausschauende Planung als auch kurzfristige Maßnahmen, die einen deutlich geringeren Planungsaufwand und kürzeren Umsetzungshorizont besitzen.

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung, etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separat betrachtet.

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und der kleinteiligen Wegebeziehungen jedes zu Fuß Gehenden sehr schwer. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während des Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2023 nicht alle potenziellen Problemlagen in Ganderkesee betrachtet werden konnten. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmenden, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, einige hervorzuheben:

- **Flächenumverteilung im Straßenraum** zugunsten des Fußverkehrs und der Reduktion von Nutzungskonflikten.
- **Einrichtung weiterer (gesicherter) Querungsmöglichkeiten**, die das Queren erleichtern und idealerweise den Fußverkehr bevorzugen.

- **Verbesserung der Barrierefreiheit**, nicht zuletzt im Hinblick auf taktile Elemente und Bordsteinabsenkungen, prioritär an Querungsanlagen und Querungsbereichen.
- **Aufstellen zusätzlicher barrierefreier Sitzbänke**, um den Aktionsradius mobilitätseingeschränkter Personen zu erhöhen.
- **Erstellen von Schulwegeplänen und Einrichtung von Elternhaltestellen**, um die Sicherheit von Schulkindern zu erhöhen.

In der nachfolgend dargestellten Maßnahmentabelle ist der Umsetzungshorizont für eine Auswahl der vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen zu finden.

Tabelle 1: Umsetzungshorizont der Maßnahmen

| | Kurzfristig | Mittelfristig | Langfristig |
|---|-------------|---------------|-------------|
| Handlungsfeld Barrierefreiheit | | | |
| Markierung eines Gehbereichs auf der Vogelbeerstraße | ■ | | |
| Querneigungen und Absenkungen | | ■ | ■ |
| Barrierefreie Ausstattung der Querungsanlagen | | ■ | ■ |
| Aufstellen barrierefreier Sitzgelegenheiten | | ■ | ■ |
| Handlungsfeld Querungen | | | |
| Prüfung der automatischen Anforderung an vollsignalisierten Knoten | | ■ | |
| Einrichtung einer Querungshilfe auf der Grüppenbührener Straße | ■ | | ■ |
| Einrichtung von Gehwegnasen auf der Straße Übern Berg | ■ | | ■ |
| Einrichtung einer Teilaufpflasterung am Knoten August-Hinrichs-Straße | | ■ | |
| Handlungsfeld Verkehrssicherheit | | | |
| Erhöhung der Aufmerksamkeit an der Buswende | ■ | | |
| Trennung der Verkehrsarten an der Stedinger Straße | ■ | | |
| Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Wittekindstraße | ■ | | |
| Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens auf dem Habbrügger Weg | ■ | | |
| Weitere Maßnahmenvorschläge | | | |
| Einrichtung von Elternhaltestellen | | ■ | ■ |
| Aufstellen von Schulwegeplänen | | ■ | ■ |

Quelle: Planersocietät

4.2 Empfehlungen für die kommunale Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks Niedersachsen 2023 hat eine hohe Erwartungshaltung bei allen Beteiligten erzeugt. Insbesondere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollten jetzt im Fokus stehen, ohne dabei die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Dies beinhaltet ebenfalls, dass durch die Übertragbarkeit der exemplarischen Maßnahmen Verbesserungen für den Fußverkehr auch in anderen Bauerschaften und Quartieren durchgeführt werden. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Gemeinde Ganderkesee, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten für eine systematische Fußverkehrsförderung zu schaffen, um die Ansätze aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen und eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen.

Da der Fußverkehr eine ganzheitliche Aufgabe in der Verwaltung ist, sollte die Sensibilisierung der Fachämter in Bezug auf Belange des Fußverkehrs in ihren Planungsaufgaben weiter gefördert werden. Auch im Haushalt sollten bewusst Finanzmittel für Fußverkehrsthemen wie der Barrierefreiheit bereitgestellt werden.

Während der Beteiligungsformate des Fußverkehrs-Checks kamen viele hilfreiche Hinweise aus der Bürgerschaft. Diese Expertise vor Ort sollte vermehrt mitgenommen und zukünftig im Rahmen von Planungsprozessen als Kommunikations- und Partizipationselemente aufgegriffen werden. Eine Fortführung von Begehungen ist unter den inhaltlichen Schwerpunkten der Barrierefreiheit sowie Schulwegemobilität empfehlenswert. Insbesondere die Schulwegemobilität konnte im Rahmen des Fußverkehrs-Checks in Ganderkesee aufgrund der breiten thematischen Ausrichtung nicht vordergründig behandelt werden. Aufgrund dessen sollte dieser Themenbereich in der weiteren Fußverkehrsförderung einen besonderen Fokus einnehmen.

4.3 Unterstützung durch die MOBILOTSIN

Die MOBILOTSIN ist eine Beratungseinheit der Landesnahverkehrsgesellschaft mbH Niedersachsen und Ansprechpartnerin für Kommunen in Niedersachsen. Dabei unterstützt die MOBILOTSIN Akteurinnen und Akteure vor Ort, nachhaltige Mobilitätskonzepte umzusetzen sowie weitere Möglichkeiten der Mobilitätswende zu erkennen und zu nutzen. Mit persönlicher Beratung, fachlicher Qualifizierung und informativen Veranstaltungen leistet die MOBILOTSIN damit einen Beitrag, die mobile Zukunft in Niedersachsen mitzugestalten und Menschen vor Ort auf neue Art und Weise zu verbinden. Dazu trägt auch der von der MOBILOTSIN angebotene Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ bei. Der Lehrgang befähigt die Teilnehmenden, mit ihrem erworbenen Fachwissen, die Mobilitätswende vor Ort anzustoßen und voranzubringen.

Beispielhaft für die praktische Unterstützung einer Kommune durch die MOBILOTSIN ist die Durchführung des Pilotprojektes Fußverkehrs-Check in der Gemeinde Ganderkesee. Das Projekt soll fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit initiieren bzw. verstetigen sowie gleichzeitig die Politik, weitere Akteurinnen und Akteure, Institutionen und Bürgerinnen und Bürger einbinden.

Die Durchführung des Projekts vor Ort lag bei Sabine Finke, Fachdienstleiterin Straße und Verkehr in Ganderkesee. Sie hat am Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ der MOBILOTSIN teilgenommen und engagiert sich für die Umsetzung nachhaltiger Mobilität in Ganderkesee. Durch Sabine Finkes Teilnahme am Lehrgang wurde die Gemeinde Ganderkesee zu einer Bewerbung für das Pilotprojekt Fußverkehrs-Check aufgefordert und ausgewählt.

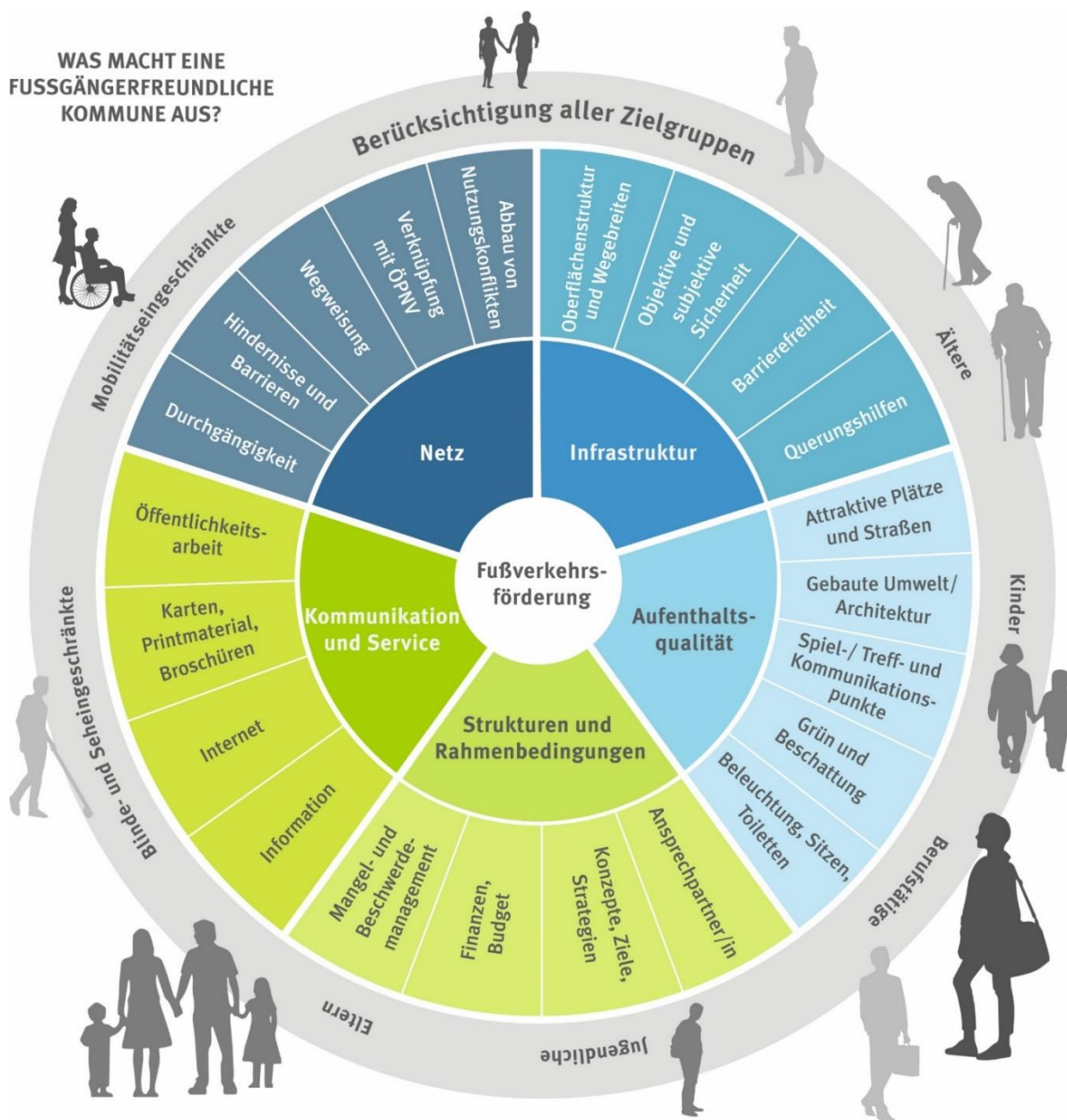
Bei den Terminen, Workshops sowie Begehungen, waren neben interessierten Bürgerinnen und Bürgern in Ganderkesee, die Verwaltung, die Politik, Mitglieder des A.S.G. (Arbeitskreis der Selbsthilfegruppen Ganderkesee e.V.), Schulleitungen bzw. Elternvertreter, die Presse sowie die Bevölkerung vertreten.

Die gewonnenen Erkenntnisse aus dem Fußverkehrs-Check sollen bei der konkreten Maßnahmenentwicklung für die Gestaltung des Fußverkehrs in Ganderkesee maßgeblich berücksichtigt werden, dies gilt auch für Maßnahmen, die auf andere Situationen im Gemeindegebiet übertragen und angewendet werden können.

5 Fazit

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abb. 25).

Abbildung 25: Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

Durch den Fußverkehrs-Check ist deutlich geworden, dass der Fußverkehr in der Vergangenheit oftmals vernachlässigt wurde. Dies zeigt sich auch heute noch deutlich im Straßenbild Ganderkesees. Die Folge sind Restflächen, die sich zu Fuß Gehende häufig mit anderen Nutzungen teilen müssen. Hindernisse auf dem Gehweg verengen den Seitenraum zusätzlich und schränken die Bewegungsfreiheit insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und Sehbehinderte stark ein.

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potentiale beleuchten. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen Planungen in der weiteren verkehrlichen Planung und damit einhergehend einzelfallbezogen die zeitliche Dimensionierung bis zu Umsetzung zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check Niedersachsen 2023 konnte den Fußverkehr in Ganderkesee betrachten und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung liefern, die unterschiedlich konkret sind. Einige Maßnahmen können bereits kurzfristig umgesetzt werden (z. B. Aufstellen barrierefreier Sitzgelegenheiten, Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn). Weitere lassen sich ggf. noch im Rahmen laufender Planungen oder in bevorstehende Planungen integrieren (z. B. Ausbau Hohenheider Weg, LSA Stenummer Straße, Fahrradstraße Wittekindstraße).

Gleichzeitig konnten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, die auch über die Grenzen der untersuchten Begehungsrouten hinaus für das städtische Gebiet anwendbar sind. Dies betrifft vor allem die Maßnahmen zur Barrierefreiheit und der Einrichtung von Querungsanlagen. Auch die der Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Schulwegemobilität betreffenden Maßnahmen sind über das Untersuchungsgebiet hinaus anwendbar. Insgesamt lassen die Maßnahmenvorschläge bessere Bedingungen für zu Fuß Gehende in Ganderkesee erwarten, die ebenso eine Impulswirkung für die anderen Bauerschaften darstellen können.

Die rege Beteiligung der Bevölkerung während der vier Veranstaltungen konnte das Interesse der Ganderkeseer*innen am Fußverkehr bekräftigen. Anhand der Bekanntgabe erfolgreich umgesetzter Maßnahmen durch die örtliche Presse kann die Kommune zeigen, dass sie die Förderung des Fußverkehrs im Blick hat und sich für eine Verbesserung einsetzt. Besonders der Partizipationsprozess hat gezeigt, dass der Fußverkehrs-Check als strategisches Instrument von den Bürger*innen Ganderkesees angenommen wurde und durch viele Hinweise und Ideen zur Maßnahmenentwicklung beigetragen hat.

6 Dokumentation

6.1 Auftakt-Workshop

Ort: Ratssaal, Mühlenstraße 2

Datum: 05.09.2023

Uhrzeit: 18:00 – 20:00 Uhr

Anwesende: 18 Personen

Auftakt-Workshop

Der Auftaktworkshop für die Fußverkehrs-Checks Niedersachsen in der Modellkommune Ganderkesee fand am Dienstag, den 05. September 2023 um 18:00 Uhr im Ratssaal statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 18 Personen zusammen: Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, sozialer Infrastruktureinrichtungen sowie Bürger*innen und Mitarbeitende von MOBILOTSIN, Ausloberin der Fußverkehrs-Checks, und des Büros Planersocietät, welches den Fußverkehrs-Check begleitet.

Abbildung 26: Auftakt-Workshop im Ratssaal in Ganderkesee



Quelle: Planersocietät

Begrüßung durch Herrn Meyer (Erster Gemeinderat, Gemeinde Ganderkesee)

Herr Meyer begrüßt die Teilnehmenden und erläutert die Hintergründe und Motivation der Gemeinde Ganderkesee zur Bewerbung sowie zum Prozess. Des Weiteren erklärt er, weshalb der Fußverkehr auch in Ganderkesee von großer Bedeutung ist.

Begrüßung durch Herrn Rischbieter (Planersocietät)

Herr Rischbieter stellt sich sowie die Planersocietät kurz vor. Anschließend erläutert er den Ablauf für den Auftakt-Workshop und gibt das Wort an Frau Ducks von MOBILOTSIN.

Vortrag von Frau Ducks (MOBILOTSIN)

Frau Ducks stellt sich und die MOBILOTSIN kurz vor. Sie erörtert die Bedeutung des Fußverkehrs und hebt diese auch auf landesstrategischer Sicht hervor. Bezugnehmend führt sie die Hintergründe zum Start der Fußverkehrs-Checks in Niedersachsen mit Ganderkesee als Modellkommune aus. Frau Ducks betont, dass das Land Niedersachsen ein flächiges Ausrollen dieses Instruments ab 2024 plant und dazu erste Erfahrungen in Ganderkesee gesammelt werden sollen.

Vortrag von Herrn Rischbieter (Planersocietät)

Herr Rischbieter erläutert zunächst die Ziele und Bausteine des Fußverkehrs-Checks. Er führt aus, dass die Fußverkehrsförderung eine ganzheitliche Aufgabe ist, die eine Fülle an unterschiedlichen Zielgruppen umfasst. Er verdeutlicht außerdem die Expertenrolle der Bürger*innen. Herr Rischbieter betont, dass das zu Fuß Gehen die elementarste und einfachste Form der Fortbewegung ist. Dem Fußverkehr sei lange nicht ausreichend Beachtung geschenkt worden.

Im Anschluss daran zeigt Herr Rischbieter die Vorteile und Potentiale im Fußverkehr anhand der Wegelänge, Umgebungsgestaltung und Belebung des öffentlichen Raums auf. Mithilfe von Negativ- und Positivbeispielen verdeutlicht er, welche Gründe den Menschen vom zu Fuß Gehen abhalten.

Bei der Vorstellung der Handlungsfelder im Fußverkehrs-Check (Querungen, Längsverkehr, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Schulwegemobilität, Aufenthaltsqualität) betont er noch einmal die unterschiedlichen Belange der Zielgruppen im Fußverkehr und das Ziel einer umfassenden Sensibilisierung von Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit. Als Fokusthema erläutert er die Bedeutung einer barrierefreien Gestaltung des Verkehrsraumes, die insbesondere für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen essentiell für die Teilhabe am sozialen Leben sein kann, aber auch Menschen ohne Einschränkungen das zu Fuß Gehen erleichtert. Herr Rischbieter schließt seinen Vortrag mit einer Reihe von Beispielen attraktiver Maßnahmen der Fußverkehrsförderung.

Präsentation und Diskussion der Routenverläufe der Begehungen

Von der Gemeindeverwaltung und der Planersocietät sind vorab zwei Routenvorschläge für die Begehungen in Ganderkesee angefertigt worden. Die Teilnehmenden können an zwei Stellwänden die Routenvorschläge sowie erste Mängel- und Problemstellen für die Begehungen im Ortskern und in Bookholzberg mit den Mitarbeitenden der Planersocietät sowie der Gemeindeverwaltung diskutieren. Die nachfolgenden Punkte sind von den Teilnehmenden eingebracht worden:

Abbildung 27: Diskussion an der Stellwand zum Ortskern



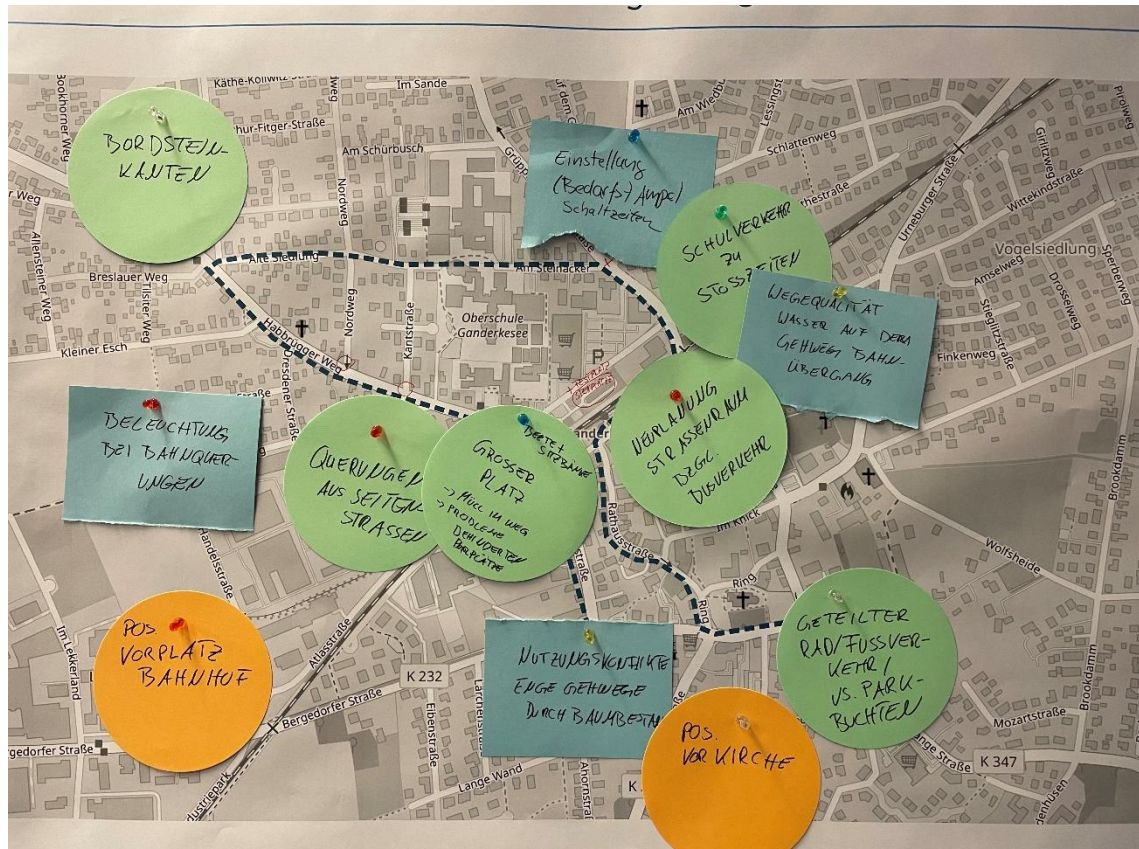
Quelle: Planersocietät

Route 1: Ortskern

- Mängel- und Problemstellen:
 - Die Kreuzung Grüppenbührener Straße / Am Steinacker liegt auf dem Schulweg zum angrenzenden Schulzentrum. Sowohl die Schüler*innen als auch die Lehrkräfte nutzen beide Seiten der Straße mit dem Rad oder zu Fuß, was zu Nutzungskonflikten im Straßenraum führt. Hinzu kommt die Schaltung der Ampel, die eine verhältnismäßig kurze Grünphase hat und bei einer Querungsbeziehung als Bedarfsampel fungiert. Viele Schüler*innen queren deshalb bei Rot.
 - Die Beleuchtungen bei den Bahnübergängen werden als zu dunkel empfunden. Vorhandene Lampen der Gemeinde seien sehr hoch und der Grünbewuchs darunter dimme das Licht zusätzlich.
 - Auf bzw. vor dem Bahnübergang auf der Grüppenbührener Straße stehe oft das Wasser, so dass der Fußverkehr die Seiten wechseln muss.
 - Die Teilnehmenden weisen auf Nutzungskonflikte in der Lindenstraße zwischen Rad- und Fußverkehr hin, der durch den Baumbestand verstärkt wird.
 - Ein weiterer Nutzungskonflikt durch einen zu schmalen Gehweg wird an der Ostseite der Kirche benannt (Lange Straße). Dort komme es zu einer starken Verengung des Gehweges durch Parkplätze, so dass kein Begegnungsverkehr mehr möglich ist.
 - Allgemein wird von einem Teilnehmer die Höhe der Bordsteinkanten als Herausforderung benannt, wenn es zur Querung mit Rollstuhl, Rollatoren, Kinderwagen o. Ä. kommt.
 - Die Teilnehmenden wünschen sich, die Querungsstellen an Einmündungen von Nebenstraßen (Nordweg, Kantstraße) vor Ort zu diskutieren, insbesondere hinsichtlich Sicherheit und Vorrang für den Fußverkehr.

- Die Teilnehmenden interessieren sich für die Pläne zur Neugestaltung der Wittekindstraße vor dem Bahnhof sowie der zukünftigen Gestaltung der Bus-haltebuchten.
- Positive Beispiele
 - Hier werden die Gestaltung und Aufenthaltsqualität des Bahnhofes benannt.
 - Der Platz vor der Kirche an der Südseite/Ring wird positiv hervorgehoben. Hier bietet sich ein Vergleich zu der oben benannten Problemstelle Lange Straße an.
- Außerhalb der Route:
 - Als weniger gelungen empfinden die Teilnehmenden die neue Gestaltung des Platzes vor der Gemeindebücherei, Raiffeisenstraße. Mülltonnen stehen auf dem Rad-/Gehweg und die Behindertenparkplätze seien in ihrer Zugänglichkeit eingeschränkt.

Abbildung 28: Ergebnisse der Stellwand zum Routen-Entwurf im Ortskern



Quelle: Planersocietät

Route 2: Bookholzberg

- Anmerkungen zum Routenverlauf:
 - Teilnehmende regen an, die Route über die Apfelallee, anstatt über die Friedlandstraße zu führen, um die direkte Zuwegung zum Berufsförderungswerk miteinzubinden.

- Mängel- und Problemstellen:
 - Eine Teilnehmerin erläutert, dass es direkt vor der Grundschule in Bookholzberg durch Hol- und Bringverkehre zu starken Nutzungskonflikten und Einschränkungen der Verkehrssicherheit für zu Fuß gehende Schüler*innen kommt. Ein besonderer Konfliktpunkt stellt dabei die Kreuzung August-Hinrichs-Straße/Überm Berg dar.
Die Verkehre im Schulumfeld seien bereits durch die Einrichtung von Elternhaltestellen am Schwarzen Rose und bei Rose Optik reduziert worden. Dennoch gebe es noch Netzlücken.
 - Die geradlinige Führung der Straße Überm Berg führe dazu, dass der Autoverkehr häufiger mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs ist. Es werden sich geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gewünscht.
 - Auf der Vogelbeerstraße komme es laut der Teilnehmenden zu Nutzungskonflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden. So würden keine Gehwege existieren und eine Abgrenzung zwischen Gehbereich und Fahrbahn fehle.
 - Des Weiteren wird die Oberfläche der Gehwege entlang der Straße Überm Berg bemängelt.
 - Auf dem Friedensweg werde der bereits eng dimensionierte Gehweg durch überwuchernden Grünschnitt zusätzlich beengt. Personen mit größerem Raumbedarf (z. B. Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen) müssten zum Teil auf die Fahrbahn ausweichen.
 - Auch auf der Huder Straße wird der schmale Gehweg angemerkt.

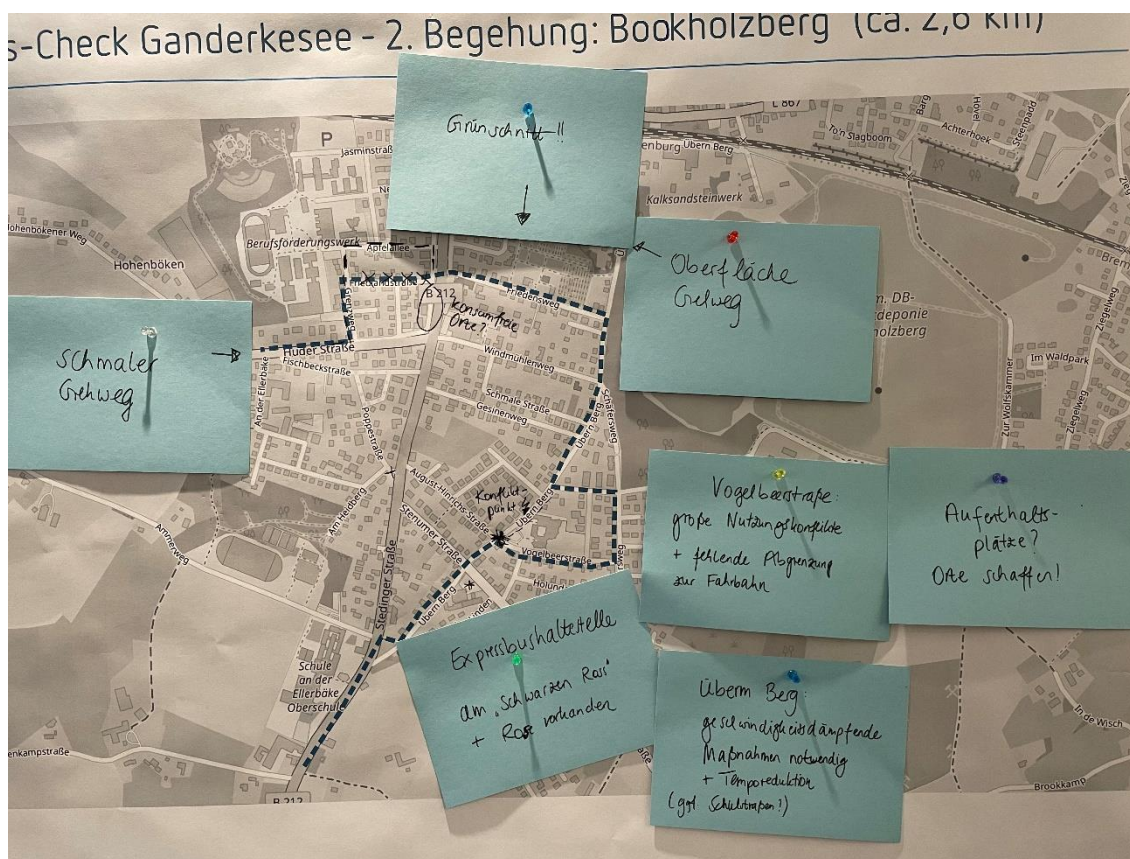
- Des Weiteren fehlen den Teilnehmenden in Bookholzberg konsumfreie Orte, die zum Sitzen, Verweilen und als Ort der Begegnung einladen – auch abseits der Bundesstraße.

Abbildung 29: Diskussion an der Stellwand zu Bookholzberg



Quelle: Planersocietät

Abbildung 30: Ergebnisse der Stellwand zum Routen-Entwurf in Bookholzberg



Quelle: Planersocietät

Anschließend stellen Herr Rischbieter und Frau Ducks die Inhalte der Diskussionen an den Stellwänden dem Plenum zusammengefasst vor. Sie erläutern, dass diese Punkte in die Begehungen eingearbeitet werden. Herr Rischbieter informiert zum Schluss über den weiteren Verlauf des Fußverkehrs-Checks in Ganderkesee, insbesondere zu den beiden zeitnah stattfindenden Begehungen am 12.09.2023 (Ortskern) und 13.09.2023 (Bookholzberg) und lädt die Teilnehmenden dazu ein.

Verabschiedung

Herr Rischbieter und Frau Finke bedanken sich herzlich für die Teilnahme sowie die aktive Beteiligung der Anwesenden und bitten um eine rege Beteiligung bei den beiden Begehungen. Zudem dankt Frau Finke der Planersocietät und der MOBILOTSIN für den fachlichen Input und die Durchführung des Auftakt-Workshops. Anschließend verabschieden sie die Teilnehmenden.

6.2 1. Begehung

Ort: Ganderkesee, Ortskern

Datum: 12.09.2023

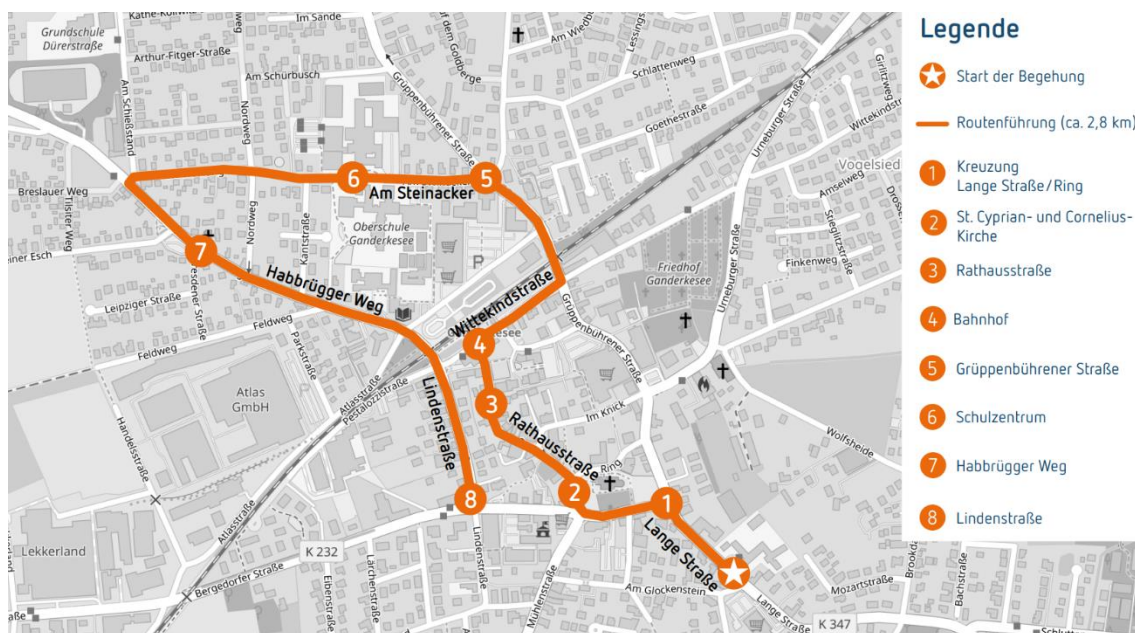
Uhrzeit: 18:00-20:30 Uhr

Anwesende: 16 Personen

Begrüßung

Am 12.09.2023 fand um 18:00 Uhr die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks Niedersachsen in der Modellkommune Ganderkesee im Ortskern statt. Die Begehung startete an der Grundschule Lange Straße. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 16 Personen zusammen: Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, der Politik und Presse, Bürger*innen sowie Mitarbeitende der MOBILOTSIN und der Planersocietät.

Abbildung 31: Routenverlauf der 1. Begehung im Ortskern (ca. 2,8 km)



Herr Rischbieter (Planersocietät) begrüßt die Teilnehmenden und stellt sich und das Büro kurz vor. Daran anknüpfend erläutert er den Routenverlauf der Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Er verweist zusätzlich auf die Dokumentation der Diskussion durch Protokoll und Fotos.

Start der Begehung: Grundschule Lange Straße

Herr Rischbieter erkundet sich nach den Hol- und Bringverkehren in den Morgen- und Mittagsstunden vor der Schule.

- Es wird berichtet, dass der Großteil der Eltern ihre Kinder auf dem Lidl-Parkplatz herauslässt. Nur wenige würden die Buswende zum Holen und Bringen widerrechtlich nutzen. Die Schüler*innen liefen vom Parkplatz dann über die Lichtsignalanlage zur Schule.
- Teilnehmende bemängeln den schmalen Gehweg an der Lichtsignalanlage, der nur wenig Platz zum Aufstellen lasse. In den Morgen- und Mittagsstunden würden dort viele Kinder warten, so dass es zu Nutzungskonflikten mit dem Radverkehr in diesem Bereich komme. Es wird vorgeschlagen, die Wartezeiten an der Kreuzung am Ring zu verkürzen, um die dortige Querung attraktiver zu machen und damit eine gleichmäßigere Verteilung der Schulkinder auf beide Querungsanlagen zu erzielen.

Station 1: Kreuzung Lange Straße/ Ring

Der Planungsspaziergang verläuft weiter über die Lange Straße bis zur Kreuzung am Ring.

- Die Teilnehmenden merken an, dass der aufgrund von Auslagen und Schaufenstern bereits beengte Seitenraum durch eine gemeinsame Nutzung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden weiter eingeschränkt wird. Der Geh- und Radweg sei benutzungspflichtig, da die Lange Straße ein vergleichsweise hohes Kfz-Verkehrsaufkommen aufweise.

- Darüber hinaus wird die Lichtsignalanlage hinsichtlich ihrer Grünphase und der Notwendigkeit einer manuellen Anforderung bemängelt.
- Herr Rischbieter erläutert anhand einer Abbildung die Barrierefreiheit in Form des „Zwei-Sinne-Prinzips“ an Lichtsignalanlagen. Demnach müssten immer mindestens zwei Sinne angesprochen werden. Eine Doppelquerung ermöglicht zudem sowohl mobilitätseingeschränkten Menschen als auch Sehbehinderten die sichere Nutzung der Querung.

Abbildung 32: Schmalen Gehweg auf der Langen Straße in Richtung Ring



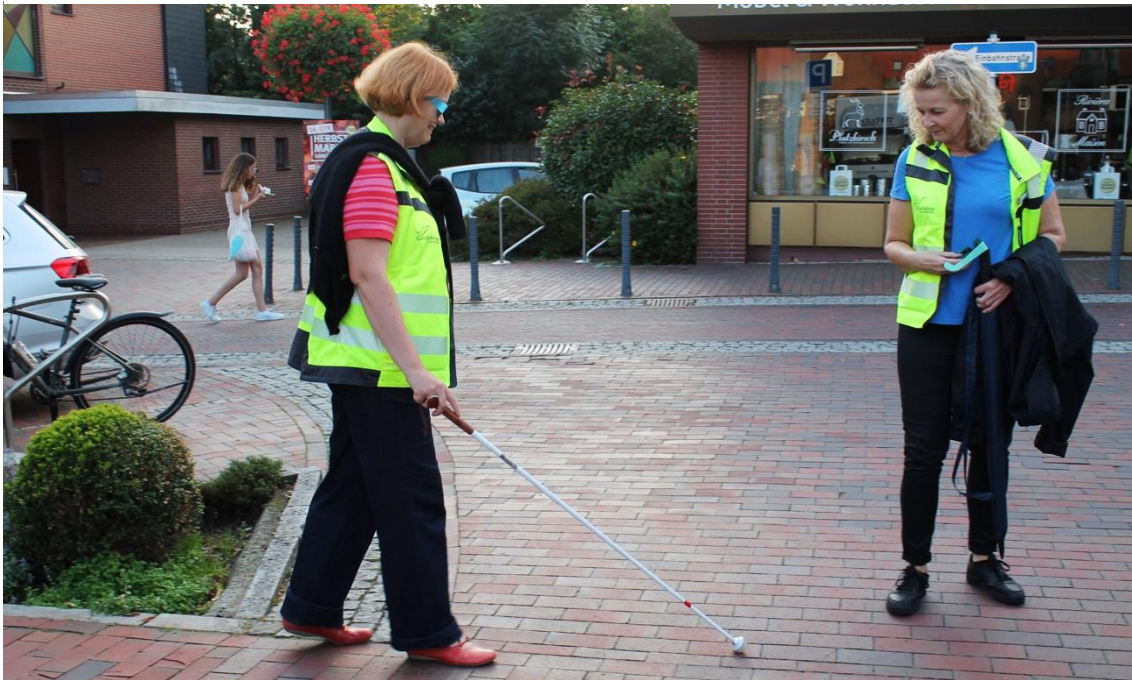
Quelle: Planersocietät

Station 2 + 3: St.-Cyprian- u. Cornelius-Kirche und Rathausstraße

Der weitere Routenverlauf führt an der Cyprian- und Cornelius-Kirche vorbei auf die Rathausstraße. In der Rathausstraße werden den Teilnehmenden Brillen und ein Langstock zu Verfügung gestellt, die die Perspektive einer sehingeschränkten Person simulieren sollen. So können die Teilnehmenden selbst erleben, welche Herausforderungen sich im Straßenraum für Seheingeschränkte ergeben und welche konkreten Belange sie haben.

- Auf Nachfrage von Herrn Rischbieter in Hinblick auf die Aufenthaltsqualität in der Rathausstraße, wird der Kfz-Verkehr als Einschränkung genannt. So würde die Rathausstraße ohne Autoverkehr einen entspannteren und sicheren Raum schaffen. In diesem Zuge ergänzen einige Teilnehmenden, dass ihrem subjektiven Empfinden nach die Geschwindigkeitsbegrenzung regelmäßig überschritten wird.
- Die bestehenden Grünelemente werden als positiv wahrgenommen, allerdings fehlten nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten. Im Sinne der Barrierefreiheit sei es empfehlenswert Bänke mit Arm- und Rückenlehnen bereitzustellen.
- Die Meinungen zur Pflasterung der Rathausstraße gehen auseinander: Zum einen habe das Muster und die Farbe der Pflasterung einen ästhetischen Wert und trage deshalb zur Aufenthaltsqualität bei. Gleichzeitig sei besonders für Kinder die Fahrbahn als solche nicht eindeutig erkennbar, was dazu führe, dass Kinder die Fahrbahn als erweiterten Gehweg ansehen und nicht auf nahende Kfz achten. Das Pflaster sei mit dem Rollator angenehm zu befahren, allerdings werde es im Winter verhältnismäßig glatt und rutschig.
- Mithilfe der Sehbrillen werden besonders zwei Herausforderungen deutlich: Die Rathausstraße berge viele Hindernisse, wie z. B. Poller, kleinere Grünflächen, Fahrradbügel, Auslagen der Gastronomie oder Stufen, die ein ständiges Ausweichen (teilweise bis auf die Fahrbahn) erzwingen, wodurch die Rathausstraße insbesondere für sehingeschränkte Personen nicht sicher begehbar sei. Darüber hinaus fällt auf, dass sich die Poller aufgrund ihrer grauen Farbe nicht ausreichend vom Untergrund abheben und somit ebenfalls ein Risiko für Menschen mit Beeinträchtigung darstellen würden. Eine Verbesserung des Status Quo könnte das Anbringen von Reflektoren bewirken.

Abbildung 33: Erkundung der Rathausstraße mit Sehbrille und Langstock



Quelle: Planersocietät

Station 4: Bahnhofsvorplatz

Im weiteren Verlauf führt die Begehung über die Rathausstraße weiter bis zum Bahnhofsvorplatz.

- Insgesamt wird der Bahnhofsvorplatz aufgrund seiner Grünfläche mit Blumenbeeten, seiner offenen Gestaltung und der vorhandenen Sitzgelegenheiten als attraktiver Raum wahrgenommen. Es wird angemerkt, dass einige der Bänke mittags unverschattet in der Sonne stehen, wobei Jungbäume bereits an die entsprechenden Stellen gepflanzt wurden.
- Aufgrund der guten Einsehbarkeit sei der Bahnhofsvorplatz kein Angstraum, allerdings wird kritisiert, dass die Beleuchtung als Energiesparmaßnahme ab 24 Uhr in der Nacht abgeschaltet werde.
- Der gepflasterte Querungsbereich vor dem Bahnhof zur Erhöhung der Aufmerksamkeit wird von den Teilnehmenden begrüßt. Das Querenschilderfunktioniere in der Regel konfliktfrei, Autos würden zu Fuß Gehende häufig Vorrang gewähren.

Abbildung 34: Teilnehmende diskutieren am Bahnhofsvorplatz



Quelle: Planersocietät

Station 5: Grüppenbührener Straße

Über die Wittekindstraße verläuft die weitere Route bis zur Kreuzung Raiffeisenstraße/Grüppenbührener Straße.

- Die Teilnehmenden bemängeln, dass der Gehweg auf der Wittekindstraße regelmäßig von Radfahrenden genutzt werde, so dass die hohe Qualität und Attraktivität der Wegeverbindung aufgrund des abgrenzenden Grünzuges im Seitenraum sinke. Auf den Vorschlag von Herrn Rischbieter hin, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße und das Anbringen von Piktogrammen im Seitenraum und auf der Fahrbahn dem Problem Abhilfe schaffen könne, führt Frau Finke (Gemeinde Ganderkesee) an, dass die Einführung einer Fahrradstraße an dieser Stelle bereits in Planung sei.
- Aufgrund von Bauarbeiten befänden sich am Bahnübergang der Grüppenbührener Straße Kabelbrücken, die mit Rollatoren und Rollstühlen aufgrund der harten Kante nicht leichtgängig zu überfahren seien.

- Es wird angemerkt, dass die Wegeverbindung kurz vor der Raiffeisenstraße vom Fuß- und Radverkehr stark frequentiert werde. Die Wege seien dort aufgrund des Grünwuchs nicht ausreichend beleuchtet. Zudem werde die in etwas Entfernung befindliche Querungshilfe als Umweg empfunden. Die Teilnehmenden wünschen sich daher eine weitere Querungsanlage auf Höhe der Wegeverbindung.
- Bis zur Kreuzung Brüninger Weg/Am Steinacker befindet sich (aus nördlicher Richtung kommend) ein einseitiger Radfahrstreifen im westlichen Straßenraum der Gruppenbührener Straße, der im Kreuzungsbereich auf den Gehweg geleitet wird. Viele Teilnehmende kritisieren die Wegeführung, die zu Nutzungskonflikten im Seitenraum führe.
- Einen weiteren Mangel stelle laut Teilnehmenden die Lichtsignalanlage dar. Auch hier sei eine manuelle Anforderung der Lichtsignalanlage notwendig, so dass die Wartezeiten oftmals relativ lange seien. Eine Teilnehmerin berichtet davon regelmäßig Kinder und Jugendliche zu beobachten, die die Rotphasen nicht beachteten.

Abbildung 35: Bahnübergang mit Kabelbrücke als Hindernis für Mobilitätseingeschränkte



Quelle: Planersocietät

Station 6: Schulzentrum

Von der Grüppenbührener Straße läuft die Gruppe der Teilnehmenden über die Straße Am Steinacker bis zum Schulzentrum.

- Von den Teilnehmenden wird angemerkt, dass Am Steinacker in den Morgen- und Mittagsstunden durch die Hol- und Bringverkehre ein erhöhtes Kfz-Verkehrsaufkommen zu beobachten ist.
- Herr Rischbieter merkt an, dass die vielen abgesenkten Einfahrten in teilweise kurzem Abstand zueinander für mobilitätseingeschränkte Menschen aufgrund der Querneigung unkomfortabel sind.
- An der Einmündung zum Nordweg wird auf fehlende Bordsteinabsenkungen hingewiesen.

Abbildung 36: Teilnehmende diskutieren auf der Straße Am Steinacker



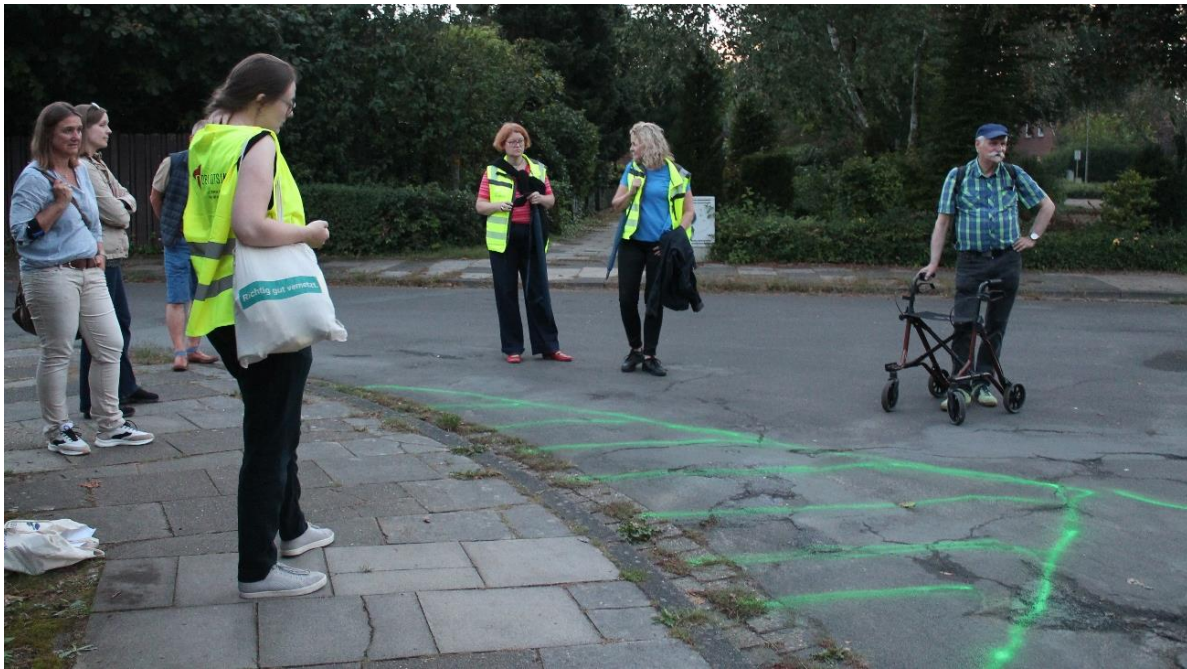
Quelle: Planersocietät

Station 7: Habbrügger Weg

Vom Am Steinacker aus führt die Begehung über den Habbrügger Weg.

- Die Teilnehmenden stellen fest, dass die dichte und hohe Hecke an der Kreuzung zur Dresdner Straße nur eingeschränkte Sichtbeziehungen auf die Dresdner Straße zulässt. Auch der Straßenverlauf begünstigt nicht die Einsehbarkeit.
- Darüber hinaus bemängeln die Teilnehmenden den breiten Kurvenradius, der zu weiten Querungswegen führe. Herr Rischbieter demonstriert mit Sprühkreide, inwiefern eine reduzierter Kurvenradius durch die Markierung einer Sperrfläche und einer markierten Gehwegvorstreckung das Querens und die Sichtbeziehungen für den Fußverkehr verbessere.
- Die Teilnehmenden berichten auf dem Habbrügger Weg von Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Der Gehweg sei relativ schmal, aber für den Radverkehr freigegeben. Aufgrund fehlender Radverkehrsinfrastruktur und der Verkehrsbelastung würden viele Radfahrende den Seitenraum der Fahrbahn vorziehen.
- An der Kreuzung Habbrügger Weg / Atlasstraße wird die Installation einer Querungshilfe, gegebenenfalls auch mithilfe von Klebeborden zur kurzfristigen Umsetzung, diskutiert.

Abbildung 37: Mit Sprühkreide aufgezeichnete Sperrfläche und Gehwegvorstreckung



Quelle: Planersocietät

Station 8: Lindenstraße

Abschließend endet die Begehung in der Lindenstraße auf Höhe der Kreuzung Bergedorfer Straße.

- Die Teilnehmenden bemängeln den schmalen Gehweg, der insbesondere aufgrund der Baumbepflanzung nur eingeschränkt genutzt werden könne. Auch der bauliche Gehweg auf der anderen Seite sei verhältnismäßig schmal und erlaube nur bedingt Begegnungsverkehr.
- Auf der Lindenstraße treten abschnittsweise teilversiegelte Gehwegflächen in Form von wassergebundenen Oberflächen auf, die für Menschen mit Gehhilfen beschwerlich seien. Darüber hinaus würden die Wege bei starken Regenereignissen schnell ausgewaschen und zu Trittsicherheiten führen.

Verabschiedung & Ausblick

Herr Rischbieter dankt den Anwesenden für ihre Teilnahme und Wortbeiträge. Er verweist auf die zweite Begehung am 13.09.2023 um 17:00 Uhr an der Grundschule An der Ellerbäke in Bookholzberg und lädt herzlich dazu ein. Anschließend verabschiedet er die Anwesenden

6.3 2. Begehung

Ort: Bookholzberg, Ganderkesee

Datum: 13.09.2023

Uhrzeit: 18:00–20:00 Uhr

Anwesende: 21 Personen

Begrüßung

Am 13.09.2023 um 18:00 Uhr fand die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks Niedersachsen in der Modellkommune Ganderkesee in Bookholzberg statt. Die Begehung startete an der Schule an der Ellerbäke. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 21 Personen zusammen: Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung, der Politik und Presse, Bürger*innen sowie Mitarbeitende der MOBILOTSIN und der Planersocietät.

Abbildung 38: Routenverlauf der 2. Begehung in Bookholzberg (ca. 2,6 km)



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Herr Rischbieter begrüßt die Teilnehmenden und stellt sich und das Büro kurz vor. Daran anknüpfend erläutert Herr Rischbieter den Routenverlauf der Begehung und gibt einen

Überblick über die geplanten Stationen. Zum Hintergrund des Routenverlaufs erläutert er, dass die Route im Rahmen der Auftaktveranstaltung mit den Teilnehmenden, darunter unter anderem Vertreter*innen von Interessensverbänden sowie Mitarbeitende der Verwaltung, diskutiert wurde. Zudem diene die Begehung dazu, exemplarische Problemstellen aufzugreifen, die sich auch in anderen Räumen und Bauerschaften wiederfinden und deren Maßnahmenvorschläge sich auch auf diese übertragen ließen. Herr Rischbieter weist zusätzlich auf die Dokumentation der Diskussion durch Protokoll und Fotos.

Start der Begehung: Schule an der Ellerbäke

Herr Rischbieter befragt die Teilnehmenden zu Beginn der Begehung zur Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit an der Buswende sowie zur Situation der Hol- und Bringverkehre an der Schule.

- Die Teilnehmenden bemängeln die Aufenthaltsqualität, da keine Sitzmöglichkeiten vorhanden seien und den Kindern nur die Möglichkeit bleibe auf dem Platz zu stehen. Die wenigen vorhandenen Bänke seien in einem schlechten Zustand.
- Laut Teilnehmenden kämen die meisten Schüler*innen mit dem Rad oder dem Bus zur Schule. Die Herausforderung der Hol- und Bringverkehre wird eher an der anderen Schule sowie den Kindergärten gesehen.
- Das Schutzgitter an der Buswende, welches den Platz von der Fahrbahn abgrenzt und der Sicherheit dienen solle, wird in seiner Funktion begrüßt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass es nicht der Barrierefreiheit gerecht werde. Herr Rischbieter nennt an dieser Stelle den benötigten Raumbedarf von 85 cm für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Gitter sollten daher eine Breite von mind. 1,50 m aufweisen, um der Barrierefreiheit zugunsten von Personen mit Rollstuhl gerecht zu werden.
- Das Gelände weise im vorderen Bereich eine Lücke auf, die laut Verwaltung auf den haltenden Bürgerbus abgestimmt sei und vor einigen Jahren zugunsten der Barrierefreiheit eingerichtet wurde. Außerdem sei eine farblich kontrastierende Gestaltung wünschenswert.

Abbildung 39: Teilnehmende diskutieren die Situation an der Schule an der Ellerbäke



Quelle: Planersocietät

Station 1: Kreuzung Stedinger Straße/Übern Berg

Die Route führt über die Lichtsignalanlage der Stedinger Straße zur Straße übere Berg.

- Den Teilnehmenden fällt beim Queren der Ampel zum einen der starke Verkehrslärm auf und zum anderen die relativ kurze Grünphase für zu Fuß Gehende bei jedoch kurzer Wartedauer. Herr Rischbieter verweist an dieser Stelle auf die Anforderung bedarfsgesteuerter Lichtsignalanlagen, die nach spätestens 7 Sekunden Grün geben sollte.
- Die Anwesenden berichten davon, dass zu Schulschluss ein höheres Aufkommen an zu Fuß Gehenden auf dieser Achse unterwegs sei und die Querungsanlage nutzten. Es wird gefragt, ob die Ampelschaltung zu Zeiten erhöhten Schulverkehrs an eine längere und häufigere Grünphase für zu Fuß Gehende angepasst werden könnte. Herr Rischbieter erläutert, dass die Ampel eine gewisse Umlaufzeit benötigt. Über Sensoren könnte die Frequenz an zu Fuß Gehenden erfasst werden und eine Anpassung der Ampelschaltung erreicht werden. Allerdings handele es sich um eine Landesstraße, so dass die Straßenbaulast und damit auch die Entscheidung letzten Endes beim Land Niedersachsen liege.

- Die Wegeverbindung zwischen Stedinger Straße und Übern Berg sei von Nutzungskonflikten und mangelnder Verkehrssicherheit geprägt. Es wird ausgeführt, dass der Gehweg abrupt endet, es an einer sicheren Querungsmöglichkeit fehle und die Sichtbeziehungen durch die Begrünung sehr eingeschränkt seien. Auf der Straße Übern Berg sei Busverkehr unterwegs und es gelte eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Jedoch würde sich ihrem Empfinden nach häufig nicht an das Geschwindigkeitsniveau gehalten werden, da der gerade Streckenverlauf der Straße zu höheren Geschwindigkeiten einlade.
- Teilnehmende machen den Vorschlag, die Straße zu verschwenken oder die Zufahrt von der Stedinger Straße für den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Wichtig sei den Teilnehmenden, dass die querenden Personen, bei denen es sich größtenteils um Schulkinder handele, besser gesehen werden und sicher queren könnten.

Abbildung 40: Wegeverbindung und Querungssituation an der Straße Übern Berg



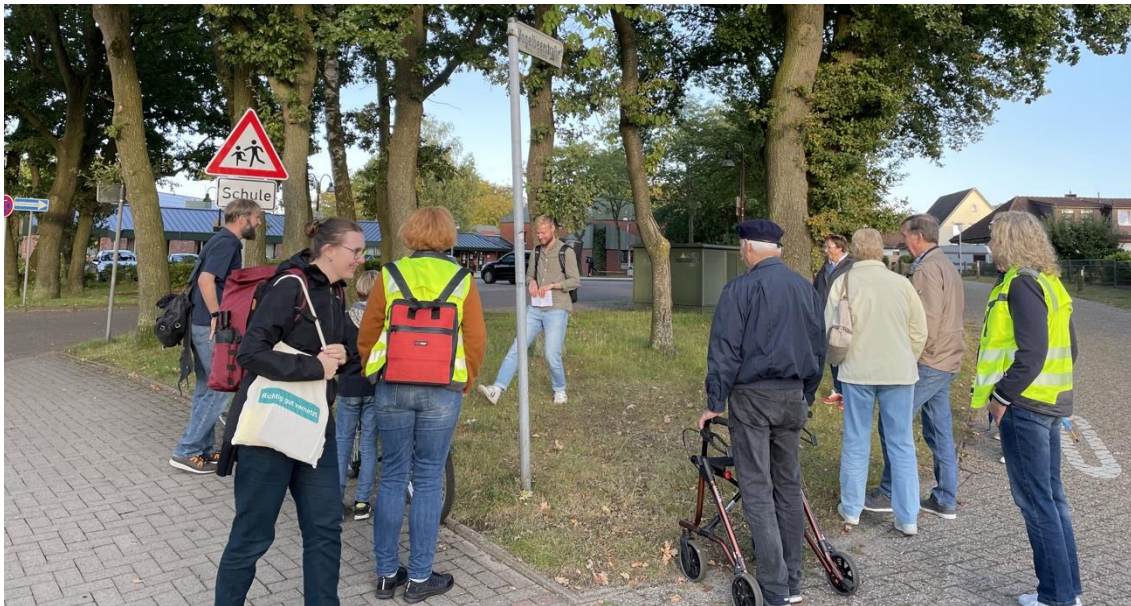
Quelle: Planersocietät

Station 2: Übern Berg / August-Hinrichs-Straße

Der weitere Routenverlauf führt entlang der Straße Übern Berg bis zur Vogelbeerstraße.

- Im Querungsbereich der Stenumer Straße fällt den Teilnehmenden auf, dass die Straße Übern Berg über fehlende Bordsteinabsenkungen verfügt, die an Querungsstellen intuitiv auffindbar sind.
- Die Teilnehmenden schildern die Situation des Hol- und Bringverkehrs im Umfeld der Grundschule. So könne in den Morgen- und Mittagsstunden ein vergleichsweise hohes Kfz-Verkehrsaufkommen durch Hol- und Bringverkehre beobachtet werden. Teilweise werde der Gehweg zugeparkt. Herr Rischbieter weist auf die Möglichkeit der Einrichtung von Elternhaltestellen hin, wie es sie Schwarzen Ross und Rose Optik bereits gibt. Er betont, dass die richtige Ausgestaltung und der Austausch mit den Eltern entscheidend für die Akzeptanz und Nutzung von Elternhaltestellen ist.
- Es wird berichtet, dass der Kfz-Verkehr aufgrund der geradlinigen Führung oftmals mit erhöhter Geschwindigkeit unterwegs ist. Anwesende erzählen, dass die Straße Übern Berg in der Vergangenheit als Fahrradstraße ausgewiesen war.
- Teilnehmende weisen auf den Kreuzungs- und Querungsbereich August-Hinrichs-Straße / Übern Berg / Vogelstraße hin. Ein sicheres Queren der Schulkinder sei in diesem Bereich nicht möglich.
- Auf der Vogelbeerstraße fehlten Gehwege für eine sichere Wegeverbindung der Schulkinder, die zu Fuß liefen. Die Hol- und Bringverkehre würden die Fahrbahn in ihrer Breite nutzen und damit die Sicherheit der zu Fuß Gehenden beschneiden. Es wird sich eine Verkehrsberuhigung für die Vogelbeerstraße gewünscht.

Abbildung 41: Teilnehmende diskutieren über die Verkehrssituation vor der Grundschule



Quelle: Planersocietät

Station 3: Schäfersweg/Hohenheider Weg

Im weiteren Verlauf macht die Gruppe halt an der Kreuzung Schäfersweg/ Hohenheider Weg.

- Auf Höhe der Einmündung in den Schäfersweg fehlten abgesenkte Bordsteine, die ein Queren mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen ermöglichen.
- Laut Teilnehmenden ist die Vorfahrtsregelung bezüglich des nördlich verlaufenden Schäferswegs nicht eindeutig. Auch wird die fehlende klare Trennung des Fuß- und Radverkehrs sowie Kfz-Verkehrs entlang des Hohenheider Wegs bemängelt. Herr Rischbieter weist auf den fehlenden Hinweis einer Durchgängigkeit für den Fuß- und Radverkehr im nördlichen Schäferswegs hin.
- Darüber hinaus bemängeln die Teilnehmenden fehlende Grünpflege, da der Gehweg in seiner Breite und Nutzung stark beeinträchtigt werde. Auch auf dem Gehweg stehende Stromkästen könnten laut Teilnehmenden deutlicher gekennzeichnet und damit auffindbar sein, z. B. mittels Reflektoren.

- Der Hohenheider Weg sei in einem schlechten Zustand und sollte ausgebaut werden. Vonseiten der Verwaltung wird darauf hingewiesen, dass für diesen die Einrichtung einer Fahrradstraße geplant sei.

Abbildung 42: Fehlende Nebenanlagen im Hohenheider Weg



Quelle: Planersocietät

Station 4: Friedensweg

Übern Berg laufen die Teilnehmenden über den Friedensweg bis zum Friedhof.

- Rückblickend auf die belaufende Strecke über die Straße Übern Berg wird seitens der Teilnehmenden bergab von erhöhten Geschwindigkeiten des Kfz- und Radverkehrs berichtet.
- Im Friedensweg wird der vor dem Friedhof abrupt endende Gehweg von den Anwesenden bemängelt.
- Des Weiteren fehle es an Querungsmöglichkeiten und abgesenkten Bordsteinen auf Höhe des Friedhofs. Dies sei vor allem für Mobilitätseingeschränkte, die den Friedhof besuchen, essenziell.

Abbildung 43: Fehlende Bordsteinabsenkungen im Friedensweg vor dem Friedhof



Quelle: Planersocietät

Station 5: Stedinger Straße

Vom Friedhof aus verläuft die Begehung zur Stedinger Straße, wo die Teilnehmenden die Aufenthaltsqualität und Querungssituation diskutieren.

- Die Teilnehmenden wünschen sich in Hinblick auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität einen Ort, der den Verkehrslärm stärker abschirmt und damit mehr Möglichkeiten einer attraktiven Gestaltung bietet.
- Es mangle an barrierefreien Sitzgelegenheiten, wird von den Anwesenden geäußert.
- Positiv hervorzuheben seien die barrierefreien Überwege der vielbefahrenen Hauptverkehrsstraße sowie die mit Reflektoren ausgestatteten Poller in unmittelbarer Nähe. Herr Rischbieter erläutert anhand der Querungsstelle die Anforderungen an barrierefreie Querungen.

Abbildung 44: Barrierefreie Querungsmöglichkeit über die Stedinger Straße



Quelle: Planersocietät

Station 6: Apfelallee

Als nächstes hält die Gruppe an dem Berufsförderungswerk (bfw) in der Apfelallee. Das bfw ist Anlaufstelle für Menschen, die den Weg zurück ins Arbeitsleben finden wollen. Einige weisen gesundheitliche Beeinträchtigungen auf, weshalb ein barrierefreier Zugang umso wichtiger ist.

- Eine Teilnehmerin weist auf die fehlende Barrierefreiheit in der Apfelallee hin und schlägt ein taktiles Leitsystem von der Stedinger Straße zum bfw vor.
- Anwesende merken an, dass es an Gehwegen fehle, die den Fußverkehr vom Kfz-Verkehr abgrenzen.

Station 7: Huder Straße

Die Route verläuft durch den Grenzweg zur Kreuzung Huder Straße/Grenzweg, welche die letzte Station der Begehung darstellt.

- Der erneuerte Gehweg auf der nördlichen Seite der Huder Straße bis zur Lichtsignalanlage wird von den Teilnehmenden als positives Beispiel hinsichtlich des Zustands empfunden. Jedoch wird angemerkt, dass er in seiner nutzbaren Breite aufgrund der Dimensionierung eingeschränkt bleibe und zum Teil widerrechtlich vom Radverkehr genutzt werde, was zu Nutzungskonflikten führe.
- Des Weiteren diskutieren die Anwesenden über die Lichtsignalanlage an der Huder Straße.
- Zum Ende der Begehung wird nochmal auf die vielen fehlenden Bordsteinabsenkungen entlang von Einmündungen hingewiesen wie z. B. in der Fischbeckstraße und der Stedinger Straße/Ammerweg. Hier werden sich Bordsteinabsenkungen gewünscht. Auch werden die eingeschränkten Sichtbeziehungen in der Kurve Huder Straße/Stedinger Straße angemerkt.

Abbildung 45: Teilnehmende begutachten den neugestalteten Gehweg an der Huder Straße



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung & Ausblick

Zum Schluss dankt Herr Rischbieter den Anwesenden für ihre Teilnahme und Wortbeiträge. Er verweist auf die Abschlussveranstaltung am 13.11.2023 um 18:00 Uhr im Ratssaal und lädt dazu herzlich ein. Anschließend verabschiedet er die Anwesenden.

6.4 Abschluss-Workshop

Ort: Ratssaal, Mühlenstraße 2

Datum: 13.11.2023

Uhrzeit: 18:00-20:00

Anwesende: 17 Personen

Der Abschluss-Workshop für den Fußverkehrs-Check Niedersachsen 2023 in Ganderkesee fand am 13. November 2023 um 18:00 Uhr im Ratssaal statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 17 Personen zusammen: Vertreter*innen der kommunalen Verwaltung und Politik, Bürger*innen sowie Mitarbeitende der MOBILOTSIN und der Planersocietät.

Abbildung 46: Abschluss-Workshop im Ratssaal in Ganderkesee



Quelle: MOBILOTSIN

Begrüßung durch Matthias Meyer (Erster Gemeinderat)

Herr Meyer begrüßt die Teilnehmenden zum Abschluss-Workshop. Er verweist auf die Bedeutung des Fußverkehrs in Ganderkesee und die vielen Anregungen und Hinweise während der beiden Begehungen, auf deren Grundlage nun Maßnahmen entwickelt worden sind und die gemeinsam diskutiert werden sollen.

Begrüßung und Moderation durch Niklas Rischbieter (Planersocietät)

Anschließend erläutert Herr Rischbieter kurz den Ablauf und den Hintergrund der Veranstaltung und übergibt das Wort an Frau Ducks von der MOBILOTSIN.

Rückblick auf den Fußverkehrs-Check durch Janika Ducks (MOBILOTSIN)

Frau Ducks stellt die MOBILOTSIN und die Ziele und Bausteine des Fußverkehrs-Checks vor, der sich aus dem Auftakt-Workshop, zwei Begehungen, dem Abschluss-Workshop sowie der abschließenden Dokumentation zusammensetzt. Daran anknüpfend zeigt sie Impressionen aus dem Auftakt-Workshop sowie den beiden vorausgegangenen Begehungen im Ortskern und in Bookholzberg und benennt die wichtigsten Diskussionspunkte.

Vorstellung der Handlungsfelder und Maßnahmen durch Niklas Rischbieter

Herr Rischbieter geht zunächst auf die jeweiligen Problematiken und Ziele zur Verbesserung des Fußverkehrs der einzelnen Handlungsfelder Barrierefreiheit, Querungen und Verkehrssicherheit ein. Darauf aufbauend stellt er anhand von ausgewählten Mängel- und Problemstellen entlang der Routen der beiden Begehungen exemplarisch Maßnahmenempfehlungen mit Beispielen aus anderen Städten vor. Bei diesen steht der Übertragungscharakter im Fokus.

Rückfragen und Diskussion

Nachdem jeweils ein Handlungsfeld mit den exemplarischen Maßnahmenvorschlägen vorgestellt wurde, lädt Herr Rischbieter die Teilnehmenden zu Rückfragen und zur Diskussion ein. Aus dem Austausch mit den Teilnehmenden sind folgende Beiträge zusammengefasst hervorgegangen:

Barrierefreiheit

A1 – Bordsteinabsenkungen

- Es sei zu beachten, dass Schrägborde für Rollstuhlfahrende schlecht zu passieren sind.

A4 – Taktiler Leitsystem

- Ausbau einer Nebenanlage sollte geprüft werden.

A5 – Sitzgelegenheiten

- Es werden sich Papierkörbe neben den Sitzgelegenheiten gewünscht.
- Teilnehmende schlagen vor, Sitzbereiche punktuell zu überdachen.

Querungen

B1 – Ampelschaltung

- Die Grünphase sei für zu Fuß Gehende oftmals zu kurz.

B2 – Aufpflasterung

- Der Wunsch nach einer kostengünstigeren Alternative wird geäußert.
- Es wird angemerkt, dass der Schulbusverkehr berücksichtigt werden muss.

B4 – Gehwegnase

- Die Gehwegnase sollte zur Sicherung der Sichtachse flankierend mit einer Sperrfläche versehen werden.

- Das Verkehrsaufkommen im Friedensweg sei relativ hoch, weshalb eine Gehweg-nase allein nicht ausreichend wäre.
- Während der Beerdigungen werde der Friedensweg stark beparkt.
- Die Parkbucht unterbreche den Gehweg auf Seiten des Friedhofs. Es wird vorge-schlagen, die Parkbucht zugunsten des Gehweges zurückzubauen.

B5 – Querungshilfe

- Ein möglicher Rückstau zur Bahn sollte Berücksichtigung bei der Prüfung erhalten.
- Auf der anderen Seite der Bahnanlage sei eine BÜSTRA-Anlage geplant. Eventuell könnte diese auch in diesem Bereich eingerichtet werden.

Verkehrssicherheit

C4 – Fahrradschutzstreifen

- Perspektivisch sollte eine Verbreiterung der Nebenanlage angestrebt werden.

C5 – Verkehrsberuhigung

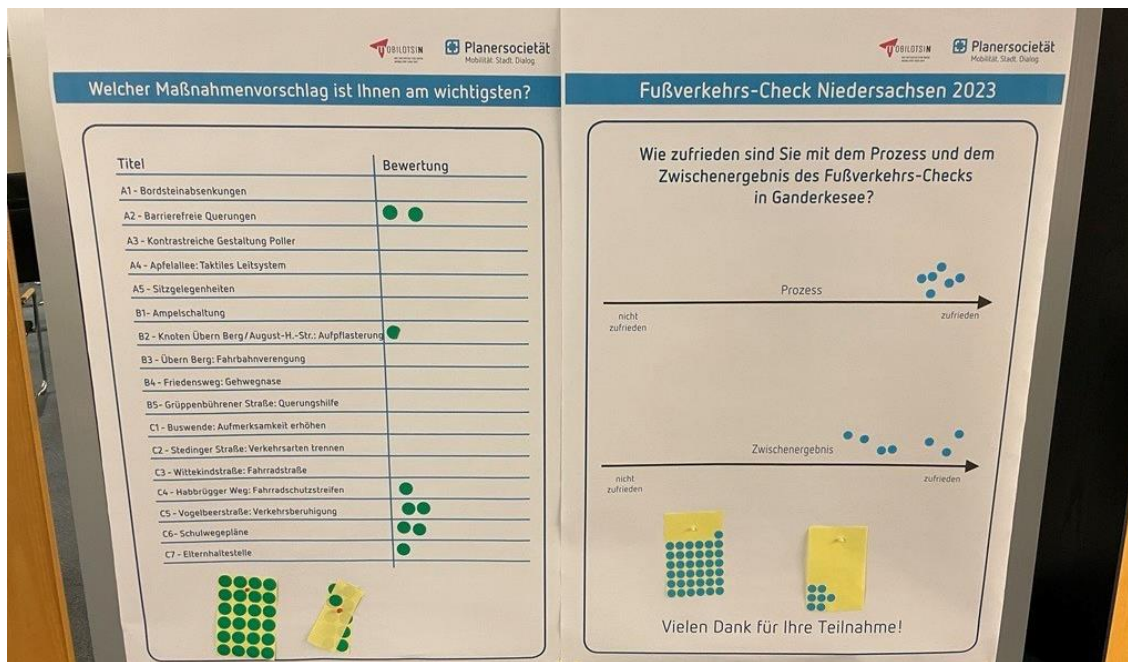
- Es wird der Wunsch nach Halteverboten geäußert.

Ausblick über das weitere Vorgehen (Planersocietät, Gemeinde Ganderkesee) und Ver-abschiedung

Im Anschluss an die Diskussion erläutert Herr Rischbieter, dass im Nachgang der Veran-staltung die Maßnahmen finalisiert und priorisiert sowie die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks in einen Abschlussbericht, welcher im 1. Quartal 2024 erscheinen wird, überführt werden. Herr Kettler, Fachbereichsleiter für Gemeindeentwicklung dankt Herrn Rischbieter und den Anwesenden für die vielen Anregungen und Hinweise und verabschiedet die Teil-nehmenden.

Beim Rausgehen haben die Beteiligten die Möglichkeit, die Maßnahmenvorschläge zu priorisieren und den Prozess zu bewerten.

Abbildung 47: Maßnahmen-Priorisierung und Prozess-Bewertung der Teilnehmenden des Workshops



Quelle: Planersocietät

7 Quellenverzeichnis

ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (2015): Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. München, 2015.

ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (2019): Schulwegratgeber. München, 2019.

BAST - Bundesanstalt für Straßenwesen (2019): Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2019.

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

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

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

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

IVM – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (2013): Schulisches Mobilitätsmanagement – Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche; Handbuch für die kommunale Praxis. Schriftenreihe der ivm | Nr. 2. Frankfurt am Main, 2013.

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

UDV - Unfallforschung der Versicherer (2013): Sicherheit von Zebrastreifen. Berlin, 2013.