

*Betreff:***Fußverkehrsstrategie Projektbericht "Gut gehen lassen"***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

11.04.2023

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (zur Kenntnis)	18.04.2023	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Südstadt-Rautheim-Mascherode (zur Kenntnis)	25.04.2023	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	02.05.2023	Ö

Sachverhalt:

Braunschweig wurde als eine von fünf Modellkommunen bei der Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie vom Fachverband Fußverkehr Deutschland und Fußgängerschutzverein FUSS e. V. (FUSS e. V.) ausgewählt. Das Projekt mit dem Titel „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ soll dazu beitragen, die Sicherheit und Attraktivität des Zufußgehens zu erhöhen, sowie Stadtverwaltungen entsprechende Maßnahmen und Empfehlungen dafür an die Hand zu geben. Ausgewählt wurden neben Braunschweig auch Erfurt, Flensburg, Meißen und Wiesbaden. Das Projekt hat eine Laufzeit von zwei Jahren und wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und vom Umweltbundesamt gefördert. Der Projektbericht wurde der Stadtverwaltung in einer Abschlussveranstaltung am 22.03.2023 überreicht.

Mit der DS 22-18211 wurde das Untersuchungsgebiet Wenden und Rautheim bekanntgegeben.

Im Rahmen des Projektes hat FUSS e. V. strategische Gespräche mit der Stadtverwaltung, einen Workshop mit Mobilitätsverbänden, ein Fußverkehrs-Check mit engagierten Bürger*innen, eine öffentliche Aktion auf der Straße und eine Begehung mit Teilnehmer*innen aus der Kommunalpolitik durchgeführt. Straßen, Wege und Plätze wurden aus der speziellen Perspektive der Fußgängerinnen und Fußgänger betrachtet.

Projekt

Der Projektbericht „Gut gehen lassen“ ist als Anlage beigelegt; nachstehend erfolgt eine Kurzübersicht.

Für gutes Zufußgehen stellt FUSS e. V. folgende Kriterien in den Fokus:

- Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit
- durchgängiges Fußverkehrsnetz
- attraktive Fußverkehrsachsen
- sichere und komfortable Querungen
- freie Sichtfelder
- Konflikte mit dem Radverkehr abbauen
- Schulwege und Mobilität von Kindern

Diese Kriterien wurden herangezogen, um mit Fokus auf den Stadtteil **Wenden** Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs zu erarbeiten:

Maßn.-Nr.	Lage	Beschreibung/Empfehlung
M01	Heideblick	- Baumpflanzungen in regelmäßigen Abständen
M02	Heideblick (Haltestelle Aschenkamp)	- Rückschnitt der Hecke des angrenzenden Grundstücks - im Bereich der Haltestelle/Einmündung die Trennung des Seitenraums in Rad- und Gehweg auflösen
M03	Aschenkamp (Ecke Hauptstr.)	- Gestaltung eines Mini-Kreisverkehrs mit Fußgängerüberwegen an allen Armen
M04	Hauptstraße (Veltenhöfer Straße/Im Steinkamp)	- fehlende Straßenbäume nachpflanzen, um vollständigen Alleecharakter wieder herzustellen
M05	Wohnstraßen	Brentanostr., Grothstr., Geibelstr., Alter Postweg, Gellertstr., Rilkestr., Stromstr. - Straßen als „Verkehrsberuhigte Bereiche“ ausweisen - Markierung des Verkehrszeichens am Beginn jeder Zone auf der Fahrbahn - wechselseitiges Parken anordnen und markieren - Ausgestaltung mit Elementen wie Sitzmöglichkeiten, Pflanzkübeln und ggf. Fahrradständern - vereinzelt Bäume pflanzen
M06	Rad- und Fußweg entlang der Straßenbahntrasse	- Weg als reinen Fußweg ausweisen - alternative Radroute anlegen
M07	Heideblick (Verbindung zur Zoppotstraße)	- Weg verbreitern auf 2,50 m
M08	Am Obstgarten	- gemeinsam mit der zuständigen Wohnungsbaugesellschaft Zugangswege für Zufußgehende von Norden und Süden schaffen

Darüber hinaus empfiehlt FUSS e. V. zu prüfen, inwieweit die Vernetzung für den Fußverkehr in Wenden verbessert werden kann. Im Vergleich dazu bestehe in Rautheim diese Vernetzung bereits (im Bereich Zum Heseberg). Für das Neubaugebiet Wenden-West solle dieser Aspekt unbedingt von vornherein berücksichtigt und eine Durchlässigkeit für den Fußverkehr unbedingt gewährleistet werden.

In **Rautheim** gäbe es zahlreiche Verbesserungsbedarfe bei der Barrierefreiheit (ähnlich wie in Wenden), die schrittweise mit kleinteiligen Einzelmaßnahmen hergestellt werden können. Eventuell empfiehlt es sich, weitere Straßen als Verkehrsberuhigte Bereiche auszuweisen. Die bestehende Vernetzung für Zufußgehende des Quartiers solle erhalten bleiben und insbesondere in Hinblick auf die Stadtbahnerweiterung sollten die Haltestellen an für das Quartier wichtige und durchgängige Wegeachsen angeknüpft werden. Ähnlich wie in Wenden vorgeschlagen, solle die Einrichtung von Mobilitätshubs bei dem Ausbau der Stadtbahn nach Rautheim direkt mitgedacht werden.

Neben den konkreten Maßnahmen wurden auch strategische Handlungsempfehlungen, wie die Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie, der Benennung eines Fußverkehrsbeauftragten (m/w/d) oder der Einführung eines Arbeitskreises Fußverkehr vorgeschlagen.

Stellungnahme der Verwaltung und weiteres Vorgehen

Der Projektbericht wird als Grundlage für die weitere Förderung des Fußverkehrs berücksichtigt. Zu bedenken ist, dass das Projekt - so auch die Aufgabenstellung - ausschließlich die Perspektive des Zufußgehenden betrachtet hat. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Sinne einer integrierten Betrachtung neu zu bewerten.

Eigenständige, größere Straßenbau-Projekte zum Fußverkehr sind derzeit nicht mit den vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen umsetzbar. Kleinere verkehrliche Maßnahmen können durch globale Mittel und im Zuge geplanter Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden. Eine entsprechende Planung wurde beispielsweise mit der DS 21-16749 „Planung und Ausbau der Straßen Rosenkamp und Blumenweg“ beschlossen. Das mit DS 20-13884 vorgelegte Konzept für Verkehrsberuhigte Bereiche in Wenden Süd-West wurde abgelehnt.

Der Projektbericht wird zudem im Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) berücksichtigt. Ebenso ordnet der MEP den Fußverkehr in einer ausgewogenen, integrierten Verkehrsplanung ein. Weitere Schritte, Maßnahmen und strategische Ausrichtungen zur Förderung des Fußverkehrs werden daher im Rahmen des MEP geprüft. Erforderliche Gremienbeschlüsse werden durch diese Mitteilung nicht ersetzt.

Grundsätzlich wird in jeder Planung der Fußverkehr berücksichtigt.

Leuer

Anlage/n:

Projektbericht „Gut gehen lassen“ in Braunschweig

Projektbericht mit Maßnahmenprogramm

Gut gehen lassen

in Braunschweig



Fachverband Fußverkehr Deutschland
und Fußgängerschutzverein FUSS e.V.



Impressum

Herausgeber:

Fachverband Fußverkehr Deutschland und Fußgängerschutzverein
FUSS e.V.

Exerzierstraße 20, 13357 Berlin

Telefon: 030 / 492 - 74 73, Fax - 79 72

info@fuss-ev.de, www.fuss-ev.de

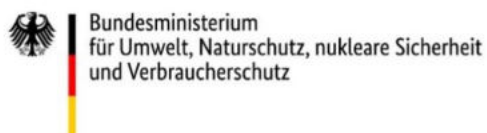


Autoren: Patrick Riskowsky, Bertram Weisshaar (FUSS e.V.)

Stand: 21.03.2023

Für Fragen und Anregungen wenden Sie sich an das Projektteam per Mail an: fvs@fuss-ev.de.

Förderhinweis: Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV). Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.



Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Inhalt

1	Das Projekt „Gut gehen lassen“	5
1.1	Ziel des Projekts.....	5
1.2	Projektteilnahme als Modellstadt	5
1.3	Projektbestandteile	6
1.4	Ziel des Projektberichts	6
2	Fußverkehr fördern: Mit kleinen Schritten Großes bewirken.....	7
3	Fußverkehr in Braunschweig	8
4	Projektverlauf und Dokumentation der Projektmodule	9
4.1	Projektverlauf	9
4.2	Das Untersuchungsgebiet.....	9
4.3	Projektauftritt mit der Stadtverwaltung	11
4.4	Fußverkehrs-Check: Methode und Beobachtungen	15
4.5	Workshop: Arbeitsschritte und Ergebnisse	17
4.6	Quartiersgeher:innen: Schulungsmethode und eingegangene Hinweise.....	20
4.7	Parteiengespräch auf dem Gehweg: Methode und Diskussionsgegenstand.....	21
5	Maßnahmenprogramm	27
5.1	Strategische Handlungsempfehlungen	27
5.1.1	Fußverkehrsstrategie / Fußverkehrskonzept	27
5.1.2	Fußverkehrs-Bedeutungsplan	28
5.1.3	Fußverkehrsbeauftragte:r	30
5.1.4	Arbeitskreis Fußverkehr	31
5.1.5	Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Außendarstellung.....	32
5.1.6	Tempobegrenzungen und Novellierung rechtlicher Vorgaben	32
5.1.7	Finanzierung	33
5.1.8	Umsetzung.....	33
5.2	Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsgebiet.....	34
6	Literaturhinweis.....	47
7	Verwendete Quellen	48
8	Abbildungsverzeichnis	49
9	Anlagen.....	49

1 Das Projekt „Gut gehen lassen“

Die Beratung der Stadt Braunschweig durch den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. fand im Rahmen des Projektes „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ statt. Im Folgenden sind die Ziele und Bestandteile des Projektes beschrieben.

1.1 Ziel des Projekts

Das Gehen ist die sozialste, gesündeste und umweltfreundlichste Form der Fortbewegung. Menschen legen unabhängig von Alter, sozialer Herkunft und Arbeits- und Lebenssituation einen gewissen Anteil ihrer täglichen Wege zu Fuß zurück. Besonders in Städten spielt der Fußverkehr eine zentrale Rolle. Kurze Wege (bis zu 2 km) sind zu Fuß am schnellsten und kostengünstigsten zurückzulegen.[1]

Trotzdem ist das Verkehrsnetz der meisten deutschen Städte noch immer primär auf Autos ausgelegt. Zufußgehende begegnen auf ihren Wegen oft Hindernissen und Sicherheitsrisiken, als vulnerabelste Gruppe im Straßenverkehr werden ihnen unübersichtliche Überwege und schmale, unebene oder nicht barrierefreie Gehwege oft zur Gefahr. Besonders für Kinder und ältere Personen, die besonders viel zu Fuß unterwegs sind, können eine unzureichende Infrastruktur und unvorhersehbare Gefahrenstellen das Gehen gefährlich und unattraktiv machen und dafür sorgen, dass unfreiwillig auf andere Fortbewegungsmittel zurückgegriffen wird, die weniger umweltfreundlich und gesundheitsfördernd sind.[1]

Das Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ involvierte fünf Modellstädte in ein Programm zur Förderung des Fußverkehrs. Mit dem Projekt wurden Mitarbeitende der Stadtverwaltung sowie die Kommunalpolitik für die Belange der Zufußgehenden sensibilisiert. Zudem wurden aus der Bürgerschaft Interessierte gewonnen, die zu sogenannten „Quartiersgeher:innen“ ausgebildet wurden, um stadtweit Hinweise zu Mängeln in der Fußverkehrsinfrastruktur zu sammeln und Maßnahmen zur Verbesserung vorzuschlagen. Im Vordergrund standen dabei kurzfristig umsetzbare Interventionen, was insbesondere bei punktuellen Maßnahmen erreicht werden kann. Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) und vom Umweltbundesamt gefördert und vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. im Zeitraum 1.5.2021 – 30.4.2023 durchgeführt.

1.2 Projektteilnahme als Modellstadt

Die Stadt Braunschweig hat sich 2021 um die Teilnahme an dem Projekt beworben und wurde aus 30 Bewerbungen als eine von fünf Modellkommunen von FUSS e.V. ausgewählt. Die durch den Oberbürgermeister Braunschweigs unterzeichnete Bewerbung (siehe Anlage 1) war mit der Absichtserklärung verbunden, einige der im Projektverlauf von FUSS e.V. erarbeiteten Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in absehbarer Zeit umzusetzen.

Zwischen der Stadtverwaltung, vertreten den Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr, und dem FUSS e.V., vertreten durch Projektleiter Herrn Riskowsky, wurde für die Zusammenarbeit im Rahmen des Projektes „Gut gehen lassen“ eine Zielvereinbarung (siehe Anlage 2) getroffen, welche die vorgesehenen und nunmehr umgesetzten Projektbausteine sowie die Form der Zusammenarbeit, der Projektdokumentation und der Öffentlichkeitsarbeit vorab klärte.

1.3 Projektbestandteile

Das Projekt „Gut gehen lassen“ gliederte sich in folgende Module:

1. Auftakttermin: Kennenlernen sowie Verständigung über den Projektablauf und das Untersuchungsgebiet (mit Stadtverwaltung);
2. Fußverkehrs-Check im Untersuchungsgebiet durch FUSS e.V.;
3. Fußverkehrs-Workshop (mit Fachöffentlichkeit);
4. Akquise und Schulung von engagierten Bürger:innen (sogenannten Quartiersgeher:innen) durch FUSS e.V.;
5. öffentlichkeitswirksame Aktion im öffentlichen Raum durch FUSS e.V.;
6. Parteiengespräch auf dem Gehweg – eine Begehung mit Kommunalpolitiker:innen;
7. Erarbeitung von Maßnahmen und Empfehlungen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr in Form eines Maßnahmenprogrammes, das Ergebnisse aus den obigen Projektbausteinen aufgreift;
8. Abschlussveranstaltung zur Präsentation der wesentlichen Projektergebnisse von FUSS e.V. und Übergabe des Projektberichts an die Stadtverwaltung und -politik.

Über den gesamten Projektzeitraum hinweg wurde das Projekt von einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit begleitet, beispielsweise durch Pressemitteilungen, Posts in den sozialen Medien und der Veröffentlichung von Informationen auf der Webseite der Stadt (braunschweig.de) und der Projekt-Webseite von FUSS e.V. (fussverkehrsstrategie.de).

1.4 Ziel des Projektberichts

Der Projektbericht dient der Dokumentation aller im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ stattgefundenen Veranstaltungen und Begehungen sowie der im Zuge dessen gesammelten Hinweise zum Fußverkehr. Er enthält ein aus den Analysen und Hinweisen heraus erarbeitetes Maßnahmenprogramm mit Verbesserungsvorschlägen für ein bestimmtes Untersuchungsgebiet.

In diesem Projektbericht sind die Belange und Erfordernisse des Fußverkehrs in den Fokus gerückt. Die Bewertung und Einschätzung der untersuchten Situationen sowie die Formulierung von Maßnahmen folgt dabei möglichst konsequent der Perspektive des Fußverkehrs. Die Abwägung mit den Interessen der anderen Verkehrsarten bleibt nachgelagert dem kommunalpolitischen Abstimmungsprozess als Aufgabe überlassen.

2 Fußverkehr fördern: Mit kleinen Schritten Großes bewirken

Es gibt viel gute Gründe, das Gehen als Form der Fortbewegung zu fördern: Fußwege erschließen die Stadt sehr flächensparend und im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern enorm kostengünstig. Dabei ist das Gehen viel mehr als lediglich eine Verkehrsart: Die Gehwege, Plätze und Parks bilden eben jene öffentlichen Räume, in denen sich das öffentliche Leben insbesondere entwickeln kann. (Hingegen stellt sich dieses öffentliche Miteinander weit weniger ein in den Pkw-Reihen vor den Ampeln, in Bussen und Bahnen wie auch nicht auf Radwegen.) Gehen ist die Verkehrsart, die sich weitgehend intuitiv von allein regelt, weshalb es auch in den Fußverkehrszonen keine Verkehrszeichen und Ampelanlagen braucht, gleichwohl hier die höchste Verkehrsdichte anzutreffen ist. Nicht zuletzt ist die gehende Stadt eine gesunde Stadt: Zufußgehende emittieren keine Schadstoffe und zugleich bewirken sie fast nebenbei einen aktiven Beitrag zur Erhaltung der Gesundheit.

Kommunalpolitik und Stadtverwaltungen müssen durch eine inklusive Stadtplanung sowie gezielte Maßnahmen die Bedingungen des Fußverkehrs und die Flächengerechtigkeit verbessern. Um einen Reformstau und damit eine weitere Verzögerung und Verstärkung der Probleme zu vermeiden, ist eine schnelle Umsetzbarkeit der Maßnahmen essenziell. Ziel von Kommunalpolitik und Stadtverwaltung sollte es sein, das Gehen für breite Schichten der Bevölkerung attraktiv zu machen. Dies kann einerseits durch Effizienz und Sicherheit und andererseits durch persönliche Motivierung erreicht werden. Ein kohärentes, qualitatives Fußwegenetz, das Quellen und Ziele barrierefrei verbindet und kurze Wege ermöglicht, trägt dazu bei, dass das Gehen als effiziente Mobilitätsform wahrgenommen wird. Gut platzierte Querungshilfen, übersichtliche Ein- und Ausfahrten und gute Sichtbeziehungen des Verkehrs sorgen für mehr Sicherheit. Die persönliche Motivation zum Gehen kann durch ein attraktives Straßenbild, Sitzgelegenheiten oder die Beruhigung des Autoverkehrs gesteigert werden. Ein besonderes Augenmerk sollte bei der Planung von Maßnahmen auf den Bedürfnissen von Kindern sowie von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen liegen. Die Barrierefreiheit und die Verkehrssicherheit auf Schulwegen und an Orten, an denen Kinder ihre Freizeit verbringen, können durch gezielte Maßnahmen erhöht werden.[1]

In vielen Fällen können bereits kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahmen entscheidende positive Veränderungen für den Fußverkehr bewirken. Einige Beispiele samt Kostenschätzungen beschreibt die im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“ im Dezember 2022 von FUSS e.V. herausgegebene Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“.



Abbildung 1: Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“ (Gestaltung und Satz: NeuWerk)

3 Fußverkehr in Braunschweig

Braunschweig liegt mit rund 250.000 Einwohnenden im Norddeutschen Tiefland und ist nach Hannover die zweitgrößte Stadt von Niedersachsen. Damit ist die Stadt ein wichtiges Versorgungszentrum.[2] Viele Besucher:innen erkunden die Stadt zu Fuß die Innenstadt mit ihrer weit verzweigten Fußgängerzone und vielen Stadtplätzen sowie zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten. Seit 2007 gibt es in der Innenstadt ein Fußgängerleitsystem, es „dient als Informationsquelle für den Braunschweiger[:innen], Tourist[:innen], Neubürger[:innen], Dienstreisende, Pendler[:innen] und Besucher[:innen] aus dem Umland.[3]“

Aber auch die Braunschweiger:innen selbst gehen in ihrer Stadt viel zu Fuß. Auf der Webseite der Stadt heißt es: „Zu Fuß gehen ist für die meisten Braunschweiger alltäglich: Sei es der Weg zum Bäcker, zur Bushaltestelle oder der Spaziergang im Grünen: Der Fußverkehr ist Bestandteil fast jeder Wegekette. Schon jetzt machen zu Fuß zurückgelegte Wege einen Anteil von 19% bezogen auf die Anzahl der täglichen Wege in Braunschweig aus.[3]“

Weitere Anteile an Wegen entfallen zu 24 Prozent auf den Radverkehr sowie mit nur 10 Prozent auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Der motorisierte Individualverkehr (MIV) macht mit rund 47 Prozent noch immer den größten Anteil aus. Jedoch ist dabei zu bedenken, dass bei der Nutzung jedes Verkehrsmittels auch immer ein Teil der Etappe zu Fuß zurückgelegt wird, sei es zum Parkplatz, zum Fahrradständer oder zur Stadtbahnhaltestelle.[4]

Die Stadt Braunschweig erarbeitet derzeit einen Mobilitätsentwicklungsplan (MEP), in dem unter anderem der Fußverkehr eine gleichberechtigte Rolle spielen soll.[5] Im aktuell gültigen integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) kommt der Fußverkehr noch etwas zu kurz, beinhaltet dennoch bereits wichtige Maßnahmen: So ist geplant, den Fußverkehr in Braunschweig mithilfe einer Fußverkehrsstrategie zu verbessern und dem Zufußgehen so mehr Beachtung zu schenken. Ebenfalls wird die Nahbereichsmobilität in den jeweiligen Stadtteilen gefördert, Standards für den Ausbau von Fußverkehrsanlagen formuliert und eine Fußnetzverbindung erarbeitet. Auch ist die Erarbeitung des Konzepts „Stadt der kurzen Wege“ Thema im ISEK. Ziel dieses Konzepts ist es, die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele so zu verbessern, dass diese weitestgehend fußläufig, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV erreichbar sind und Fahrten mit dem eignen Pkw reduziert werden.[4]

4 Projektverlauf und Dokumentation der Projektmodule

In diesem Kapitel wird zunächst der Ablauf des Projekts beschrieben, die untersuchten Gebiete vorgestellt und anschließend die Inhalte und Ergebnisse der einzelnen Projekttermine in chronologischer Reihenfolge nacheinander aufgeführt.

4.1 Projektverlauf

Das Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ startete in Braunschweig im Oktober 2021 mit einem Auftakttermin, bei welchem die betreffenden Abteilungen der Stadtverwaltung teilnahmen. Eine Gesprächsrunde mit anschließendem Stadtspaziergang bildete den gemeinsamen Einstieg in die Thematik Fußverkehrsförderung. Ziel des gemeinsamen Termins war neben dem persönlichen Kennenlernen insbesondere die Aussprache zum weiteren Projektablauf (s. Kapitel 4.3).

Ende April 2022 folgte ein von FUSS e.V. durchgeführter Fach-Fußverkehrs-Check (s. Kapitel 4.4). Betrachtet wurden dabei die zwischenzeitlich abgestimmten Untersuchungsräume in den Stadtteilen Wenden und Rautheim. Dabei wurde der Schwerpunkt zunächst auf das Gebiet in Wenden gelegt, von wo Erkenntnisse auf das Gebiet in Rautheim übertragen wurden (s. Kapitel 4.2).

Am 29. April 2022 wurde die Fachöffentlichkeit zu einem Workshop eingeladen (s. Kapitel 4.5), um Stärken und Schwächen des Fußverkehrs im Untersuchungsgebiet Wenden zu identifizieren und über mögliche Qualitätskriterien für ein Modellquartier Fußverkehr zu diskutieren. Die Teilnehmenden konnten ihre Hinweise in bereitgestellten Karten verorten.

Darüber hinaus hat FUSS e.V. zusammen mit der Stadt Braunschweig per Pressemitteilung in der Bürgerschaft dazu aufgerufen, sich an dem Projekt als „Quartiersgeher:innen“ zu beteiligen. Es meldeten sich rund 30 interessierte Bürger:innen. Im Frühjahr hat FUSS e.V. für die Interessierten ein Online-Seminar zum Einstieg in die Thematik Fußverkehr angeboten. Ein mit den Quartiersgeher:innen unternommener Spaziergang vertiefte die Schulung zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks ganz praktisch. Im Anschluss haben die Quartiersgeher:innen bis Ende des Jahres 2022 für die Gebiete, in denen sie regelmäßig zu Fuß gehen, Hinweise gesammelt und Verbesserungsvorschläge angebracht (s. Kapitel 4.6).

Ein sogenanntes „Parteiengespräch auf dem Gehweg“ bildete einen weiteren Meilenstein des Projekts: Ende September 2022 führte eine Begehung die Kommunalpolitik und interessierte Bürger:innen durch das Untersuchungsgebiet in Wenden zu den identifizierten Problemstellen (s. Kapitel 4.7).

Aus den Erkenntnissen all dieser Termine und Beteiligungen hat FUSS e.V. das mit diesem Papier vorgelegte Maßnahmenprogramm erarbeitet, welches am 22. März 2023 im Rahmen einer Abschlussveranstaltung an die Stadtverwaltung Braunschweig und die Kommunalpolitik übergeben wurde.

4.2 Das Untersuchungsgebiet

Als Hauptuntersuchungsgebiet wurde im Nachgang der Auftaktveranstaltung der Stadtteil Wenden im äußersten Norden der Stadt Braunschweig abgestimmt. Wenden wurde 1031 erstmals urkundlich erwähnt und 1341 unter dem Patronat der Herren von Wenden zur selbstständigen Gemeinde. Das „Sackgassendorf“ dehnte sich im 18. Und 19. Jahrhundert als „Haufendorf“ weiter

aus. Nach den Weltkriegern kamen weitere Wohngebiete mit Miets- und Einfamilienhäusern hinzu. Heute finden sich nur noch wenige historische Gebäude in Wenden, die von dem nun kaum noch vorhandenen landwirtschaftlichen Betrieb zeugen. Seit dem Bau der Autobahnen A2 und A391/B4 sowie des Mittellandkanals befindet sich der Stadtteil quasi in Insellage.[6] Aktuell entsteht in Wenden-West ein weiteres Wohn- und Gewerbegebiet, für das im September 2022 der Spatenstich erfolgte.[7]

Auf Wunsch der Stadtverwaltung und des Bezirksbürgermeisters wurde die Fußverkehrs-Infrastruktur im Stadtteil Rautheim ebenfalls untersucht. Hintergrund ist eine angedachte Erweiterung der Stadtbahn nach Rautheim [8], welche in Wenden bereits existiert. Der Vergleich beider Stadtteile sollte Hinweise liefern, was in Bezug auf den Fußverkehr in Rautheim zu berücksichtigen ist.

Rautheim liegt im Südosten Braunschweigs und ebenfalls 1031 erstmals urkundlich erwähnt. Das Dorf, das im 18. Jahrhundert aus einem Ackerhof und mehreren Halbspännerhöfen bestand, wandelte sich mit der 19. Jahrhundert Einzug haltenden Industrialisierung. Mit der Gründung einer Zuckerfabrik stieg die Zahl der Einwohnenden rasant an. Es entstehen „Dreiseithöfe“ zur funktionalen Trennung von Wohn- und Wirtschaftsbereich. Im Jahr 1974 wurde Rautheim in die Stadt Braunschweig eingemeindet.[9]

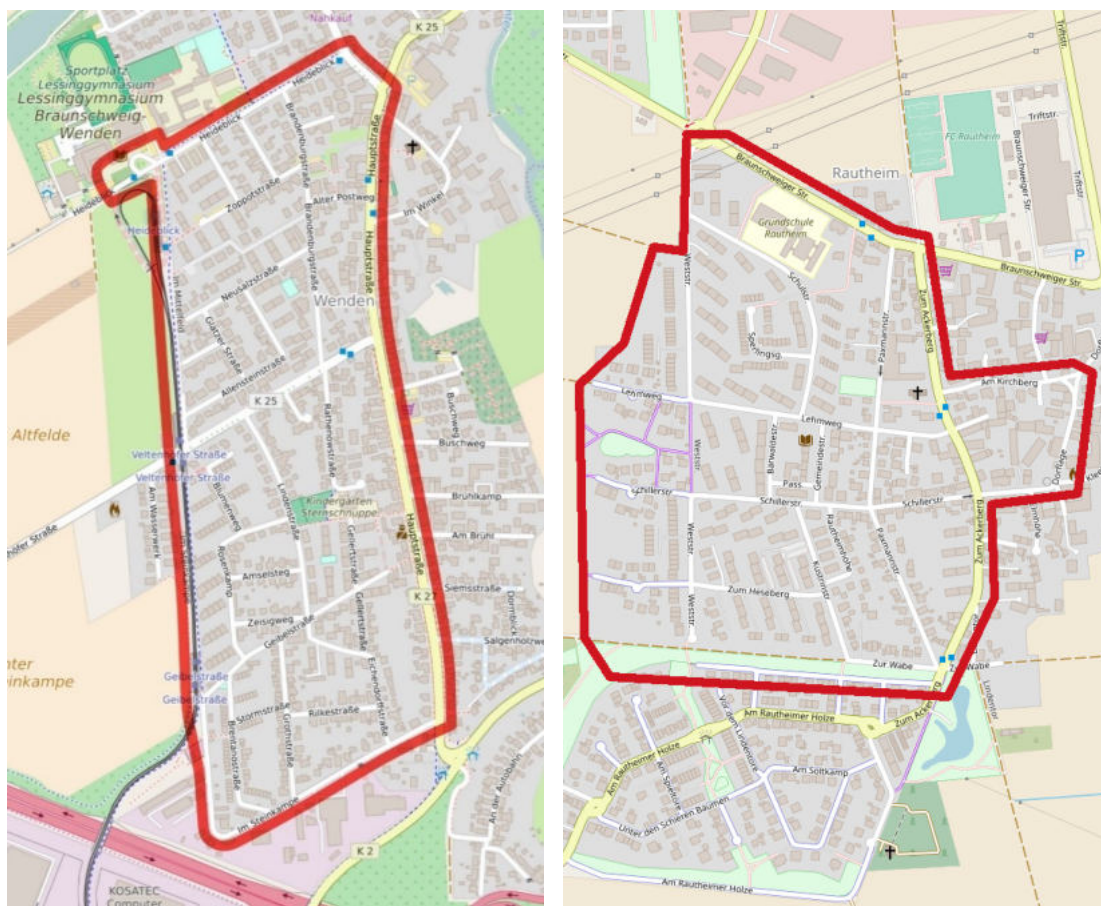


Abbildung 2: Das Hauptuntersuchungsgebiet Wenden und das Vergleichsgebiet Rautheim

4.3 Projektauftritt mit der Stadtverwaltung

Datum: Donnerstag, 21. Oktober 2021, 14 - 17 Uhr

Ort: Rathaus Braunschweig (mit anschließendem Rundgang durch das Stadtzentrum)

Anwesende: 15

- FUSS e.V.
- Stadtverwaltung:
 - Dezernat III – Stadtplanung, Verkehr, Tiefbau, Bau; Stadtbaurat
 - Dezernat VIII – Umwelt, Stadtgrün, Sport, Hochbau; Stadtrat
 - Verkehrsplanung
 - Verkehrsmanagement
 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
 - Freizeitwege und Grünflächen
 - Sozialreferat
 - Strategische Projekte
 - Wirtschaftsförderung
- Weitere:
 - Regionalverband Großraum Braunschweig
 - Feuerwehr

Das „Auftrittgespräch“ war der erste von insgesamt sechs Vor-Ort-Terminen des Projekts. Der Projektauftritt setzte sich aus einem Spaziergang und einer anschließenden Besprechung zur Ausrichtung des Projektes zusammen. Wesentliche Beobachtungen, Hinweise und Überlegungen der Teilnehmenden entlang des Spaziergangs sind nachfolgend stichwortartig dokumentiert. Es wurden bereits neuralgische Punkte deutlich, die erste Hinweise für den weiteren Projektverlauf und für näher zu untersuchende Themen geben.

Im Gespräch mit der Stadtverwaltung wurden weitere Punkte angesprochen:

- FUSS e.V. regte an, in der Stadtverwaltung eine Stelle für einen Fußverkehrsverantwortlichen zu besetzen sowie einen Arbeitskreis Fußverkehr zu gründen. Das Projekt „Gut gehen lassen“ soll von einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Auf der neu angelegten Unterseite „Fußverkehrsstrategie“ der Webseite der Stadt Braunschweig soll der Fortgang des Projekts abgebildet werden.
- Die Querung des Innenstadtrings wurde vor wenigen Jahren zur Förderung des Radverkehrs verbessert. Dies brachte auch Verbesserungen für den Fußverkehr.
- Die Dichte an Bänken soll erhöht werden.
- Fußverkehrszählungen sind zu einzelnen Querungen vorhanden.

Spaziergang

Für den anschließenden Spaziergang hat jede Person im Vorhinein eine Spielkarte erhalten, auf der jeweils eine andere Rolle abgebildet ist:

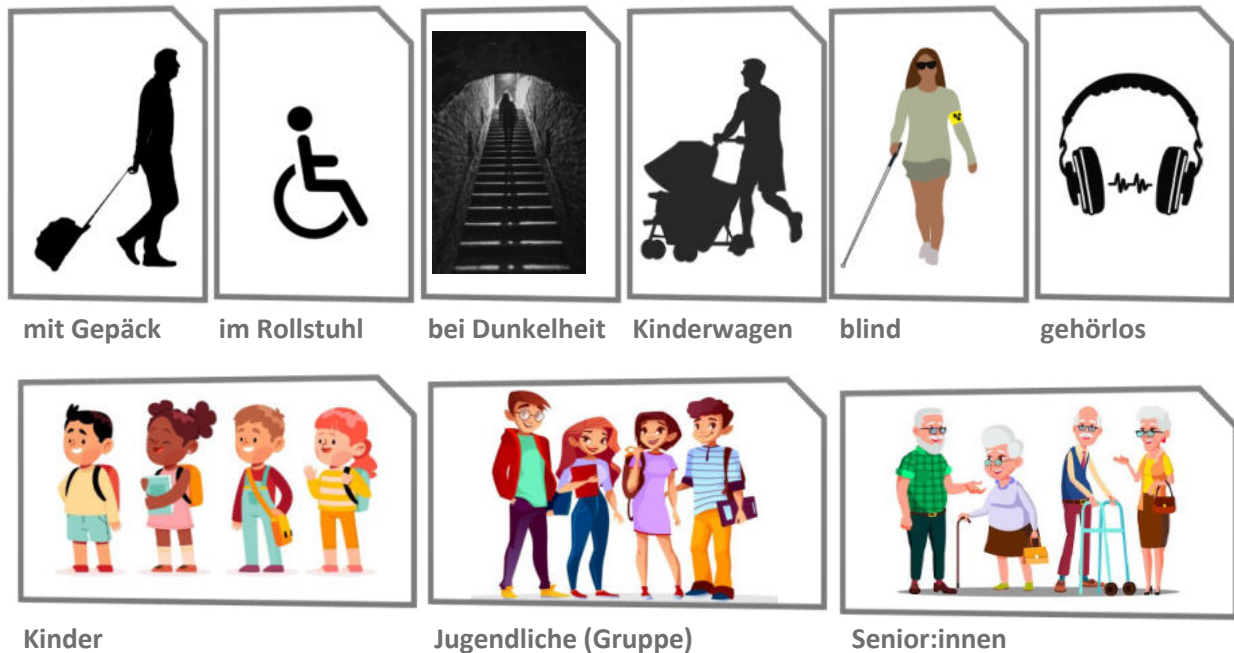


Abbildung 3: Belange unterschiedlicher Gruppen des Fußverkehrs

Diese Rollen zeigen die Vielfalt der Belange und Bedürfnisse des Fußverkehrs - der differenziertesten aller Verkehrsteilnehmergruppen. Auf all diese gilt es bei der Betrachtung des Fußverkehrs Rücksicht zu nehmen.

Entlang einer etwa 2 km langen Route, mit Start- und Endpunkt am Rathaus, wurden sechs ausgewählte Stationen unter Berücksichtigung der oben genannten Rollen beleuchtet und diskutiert. Dabei wurden Mängel, aber auch positive Anknüpfungspunkte ermittelt. Es konnte sogleich ein ämterübergreifender Austausch ebenso wie eine Sensibilisierung der Stadtverwaltung zum Thema Fußverkehr stattfinden. Wesentliche Beobachtungen, Hinweise und Überlegungen der Teilnehmenden sind nachfolgend stichwortartig dokumentiert.



Abbildung 4: Route und Stationen des Spaziergangs beim Projektaufakt

Anmerkung: Wegen schlechtem Wetter und mangels Zeit sind die Stationen 5 und 7 entfallen. Stattdessen wurde auf der Route am St. Nicolai-Platz Halt gemacht (neue Station 5).

Station 1: Platz der Deutschen Einheit / Rathaus

- Der große Platz vor dem Rathaus ist zum Spielen für Kinder gut geeignet. Im Sommer gibt es hier kleine Wasserfontänen.
- Die Trennung des Platzes durch die Münzstraße ist als problematisch zu sehen.
- Es gibt hier häufig Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Der Platz ist in der Regel stark frequentiert.
- Im Süden grenzt das Polizeikommissariat an den Platz. Aus der Einfahrt kommen öfters Polizeiwagen herausgefahren, was Ortsunkundige erschrecken kann.
- Für Menschen im Rollstuhl ist das kleinteilige Pflaster problematisch. Auch die Eingangstreppe zum Rathaus stellt eine Barriere dar.
- Für sehbehinderte Menschen gibt es keine Leitelemente, ihnen fällt die Orientierung hier besonders schwer. Ein Kontrastwechsel im Bodenbelag ist nicht vorhanden. Zu diskutieren wäre auch das Roteinfärben des Radwegs.
- Der Platz steht unter Denkmalschutz.
- Früher gab es hier mehr Platz für Autos, dieser Platz wurde den Zufußgehenden gegeben.

Station 2: Bohlweg / Stobenstraße / Waisenhausdamm

- Der Gehweg ist aufgrund der Außengastronomie (Tische, Stühle, Schirme) im Verhältnis zu den Fußgänger*innenmengen, die diesen benutzen, recht beengt. Der Radweg nimmt zusätzlich Platz zum Gehen im Seitenraum weg. Es können gerade so drei Personen nebeneinander laufen. Sogenannte Kundenstopper stehen stellenweise im Weg. Die Flächen für die Gastronomie sind an dieser Stelle „auf Kante genäht“.
- Tische und Stühle der Gastronomie stellen einen alternativen Rettungsweg zu.
- Die Gastronomie trägt jedoch wesentlich zur Atmosphäre und Lebendigkeit des Raumes bei. Es lässt die Zufußgehenden etwas „erleben“.
- Es könnte Platz hinzugewonnen werden, wenn der Radverkehr auf die Fahrbahn verlagert werden würde. Vor allem im Haltestellenbereich ist die Radwegführung problematisch.
- Lieferzonen sollten bei den Überlegungen stets mitberücksichtigt werden. Straßenbegleitende Stellplätze könnten dafür weichen.
- Es handelt sich insgesamt um einen komplexen Raum, in dem viele Bedürfnisse aufeinandertreffen. Zu unterscheiden sind beispielsweise Freizeit- und Berufswege: „Gedränge schafft Atmosphäre, ist jedoch ärgerlich, wenn man es eilig hat.“ Auch die Querverkehre produzieren Konflikte.

Station 3: Ägidienmarkt

- Dieser Platz wurde vor Kurzem umgestaltet.
- Ein Problem bleibt aber weiterhin die Zweiteilung durch die stark befahrene Auguststraße mit Stadtbahn in Mittellage und der Verkehrslärm. Vor der Umgestaltung wurde das Queren der Straße durch einen Zaun auf dem Mittelstreifen verhindert, dieser wurde entfernt und damit eine neue Wegebeziehung geschaffen. Es wurde zudem Tempo 30 angeordnet.
- Der Platz wird bislang von den Bürger*innen nicht gut angenommen.
- Es fehlt an belebenden Erdgeschoss-Nutzungen.
- Für Jugendliche ist der Platz nicht attraktiv, sie brauchen ungestörte Nischen, wo sie sich in Gruppen zurückziehen können.
- Auch für Kinder bzw. Familien ist der Platz wenig attraktiv, es fehlt an Spielmöglichkeiten.
- Für Senior*innen fehlen Lehnen an den Bänken, die sie beim Aufstehen zum Abstützen brauchen. Die Bänke leuchten im Dunkeln.

Station 4: Ölschlägern / Magnikirche

- Der ruhende Verkehr (parkende Autos) ist in der Straße „Ölschlägern“ sehr präsent. Der Straßenquerschnitt ist historisch geprägt. Hier stellt sich die Grundsatzfrage, wie sehr das straßenbegleitende Parken das Stadtbild und den öffentlichen Raum beeinträchtigt.
- Radfahrende nutzen verstärkt den Gehweg, da das Kopfsteinpflaster der Fahrbahn mit dem Fahrrad schwer zu befahren ist. Allerdings ist das Kopfsteinpflaster sehr wertvoll für das Stadtbild.
- Die Gehwege sind recht schmal. Um diese zu verbreitern, müssten etwa 12 bis 18 Stellplätze wegfallen.
- Der Lieferverkehr für die angrenzenden kleinen Geschäfte ist hier nicht gut gelöst.
- Der Platz vor der Magnikirche ist sehr belebt, vor allem in den wärmeren Jahreszeiten, wenn die Außengastronomie Saison hat. Auf dem Platz herrscht dann eine schöne Atmosphäre.
- Für geheingeschränkte Personen oder Menschen im Rollstuhl ist der Belag des Platzes problematisch. Bei Trockenheit und Wind wird Sand der wassergebundenen Decke aufgewirbelt. Bei Regen entstehen Pfützen. Das Queren der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Bordsteine

und des Kopfsteinpflasters ebenfalls schwierig. Zudem unterbrechen stellenweise Grundstückszufahrten, die mit grobem Kopfsteinpflaster belegt sind, das Gehwegpflaster, was mobilitätseingeschränkten Menschen Schwierigkeiten bereitet.

Station 5: St.-Nicolai-Platz

- Die Ampel für den aus Norden aus dem Magnitorwall in den nach rechts in die Georg-Eckert-Straße einbiegenden Fahrzeugverkehr wurde neu installiert.
- An dieser Stelle staut sich der Fahrzeugverkehr bei rotem Signal regelmäßig so weit auf, dass Zufußgehende, die den Magnitorwall geradeaus entlang gehen möchten, Probleme haben, den „Rechtsabbieger“ zu queren. Zudem gilt diese Verbindung als Schulweg für die anliegende Grundschule Edith Stein.
- Auf der Dreiecksinsel befindet sich eine Bushaltestelle. Aufgrund dieser Lage ist die Zugänglichkeit der Haltestelle für Zufußgehende auf direktestem Wege erschwert, insbesondere bei regem Verkehrsaufkommen, bzw. mit einem Umweg (und ggf. einer Wartezeit) über eine signalisierte Querung verbunden.

Station 6: Ehrenbrechtstraße / Am Theater

- Diese Stelle ist ein neuralgischer Punkt, an dem es hin und wieder zu Verkehrsunfällen kommt, insbesondere aufgrund der auf den ersten Blick nicht ganz eindeutigen Radverkehrsführung. Viele Radfahrende nutzen unerlaubt die westliche Gehwegseite der Ehrenbrechtstraße.
- Die installierten Zebrastreifen schaffen für Zufußgehende eine vorrangige Querung zur Platzmitte, sind aber aufgrund der großen zu überwindenden Fahrbahnbreite grenzwertig.
- Der Bereich befindet sich aktuell in der Überplanung.

Fazit des Projektauftrags

Insgesamt konnte eine Sensibilisierung der Teilnehmenden für die Belange des Fußverkehrs und insbesondere für die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen wie Kinder, Jugendliche, oder mobilitätseingeschränkte Menschen erreicht werden. Das wurde vor allem durch Situationsbeschreibungen der Teilnehmenden und das Vorbringen möglicher Verbesserungsvorschläge deutlich.

4.4 Fußverkehrs-Check: Methode und Beobachtungen

Das Projektteam von FUSS e.V. hat an zwei gewöhnlichen Wochentagen (28. und 29. April 2022) einen Fach-Fußverkehrs-Check im Format „Blitzlicht“ durchgeführt. Es handelt sich hierbei um eine recht schnelle und i.d.R. noch nicht in jedes Detail gehende Betrachtung der Zustände. „Blitzlichtartig“ (flashlight) bedeutet, dass die örtliche Situation für eine nur kurze Zeit „beleuchtet“ und betrachtet wird. Das Verfahren setzt weder eine umfassende Ortskenntnis voraus noch die Berücksichtigung von bisherigen Diskussionen, Beschlüssen, etc. Somit können die Ergebnisse gewisse Ungenauigkeiten und auch Ideen und Vorschläge für Maßnahmen enthalten, die in der Kommune bereits diskutiert und evtl. zustimmend oder abschlägig behandelt wurden. Hingegen liegt eines der Vorteile dieses Formats in dem „frischen“, unvoreingenommenen, von außen kommenden Blick.[10]

Zur Dokumentation des Fußverkehrs-Checks wurde die GehCheck-App genutzt. Mit dieser App lassen sich Gefahrenstellen und Hindernisse verhältnismäßig leicht und schnell festhalten. Die App funktioniert selbst auf einfachen Smartphones, eignet sich zugleich auch für umfangreiche Fußverkehrs-Checks. Für jede Stadt und jedes Dorf können so die Geh-Qualitäten und Mängel

analysiert und dokumentiert werden. Die Einträge sind verortet auf einer Karte, welche in der App sowie online eingesehen werden können unter: gehcheck.werdenktwas.de. Auf dieser Internetseite können die Einträge nach verschiedenen Vorgaben (Ort, Datum etc.) gefiltert werden und anschließend als PDF-Datei gesammelt exportiert werden.

Auf Grundlage des Fußverkehrs-Checks und unter Einbeziehung der Hinweise aus den bereits genannten Veranstaltungen hat FUSS e.V. mehrere Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die in Kapitel 5.2 dargestellt sind.

Allgemeines Fazit der Beobachtungen

Wenden besitzt bereits gute Voraussetzungen und Anknüpfungspunkte für einen fußverkehrsfreundlichen Stadtteil: Mit seiner Ausdehnung von 1150 x 370 Metern, einigen Nahversorgungsangeboten, einer Grundschule und einem Gymnasium sowie einer sehr guten Anbindung an den ÖPNV lassen sich prinzipiell viele Alltagswege gut zu Fuß bewältigen. Positiv fiel beispielsweise die Elterntaxi-Haltestelle in der Straße Heideblick auf, da die Maßnahme zur verkehrlichen Entlastung und damit zu mehr Sicherheit für Schüler:innen beim Queren im unmittelbaren Bereich der Schulen (z.B. für den Weg zur Stadtbahnhaltestelle) beiträgt.

Jedoch bestehen auch eine Reihe an Defiziten in der Fußwegeinfrastruktur von Wenden: Eine große Problematik stellt die eingeschränkte Durchlässigkeit des Quartiers in Form von großen, zumeist eingefriedeten Grundstücksblöcken dar. So gibt es nur wenige durchgängige Wegeverbindungen in Ost-West-Richtung und es entstehen teils große Umwege für Zufußgehende, beispielsweise auf dem Weg zu einer der drei Stadtbahnhaltestellen. Zudem sind viele der Gehwege zu schmal, teilweise auch reparaturbedürftig, an manchen Stellen fehlen Gehwege ganz. Der entlang der Stadtbahntrasse geführte gemeinsame Geh- und Radweg beispielsweise ist in seiner Breite weit unter dem Maß der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen und entspricht damit nicht dem Stand der Technik. Als besonders gefährlich für Zufußgehende stellt sich das Queren im Bereich Aschenkamp/Hauptstraße dar. Hier bedarf es einer gesicherten Lösung, um das Queren (z.B. für den Weg zum Supermarkt) zu erleichtern.

Im Vergleich zu Wenden besteht in Rautheim weitaus größerer Verbesserungsbedarf, um das Gehen attraktiver zu machen. Es besteht eine solide Anbindung an den ÖPNV durch mehrere Buslinien, das Nahversorgungsangebot ist allerdings gering, sodass die Bewohner:innen für ihre täglichen Besorgungen mitunter weite Wege in die Südstadt oder das Stadtzentrum zurücklegen müssen, die zu Fuß nicht adäquat zu bewältigen sind. Eine Verbesserung könnte die geplante Stadtbahnverbindung mit sich bringen. Hierbei ist auf die Herstellung von sicheren Querungsmöglichkeiten in nicht zu weiten Abständen und in Anknüpfung an wichtige Wegeverbindungen durch das Quartier zu achten. Außerdem sollte in jedem Fall der Einzelhandel in Rautheim gestärkt werden.

Darüber hinaus sind im gesamten Stadtteil Gehwege zu schmal und Querungen an vielen Stellen nicht barrierefrei (aufgrund zu hoher Bordsteinkanten). Als positive Voraussetzung für ein fußverkehrsfreundliches Rautheim ist - im Vergleich zu Wenden - die gute Durchlässigkeit des Stadtteils zu benennen, was kurze Wege mit sich bringt. In einigen verkehrsberuhigten Bereichen und auf durch Parks führenden Wegen ist das Gehen in Rautheim schon heute attraktiv.

4.5 Workshop: Arbeitsschritte und Ergebnisse

Datum: Freitag, 29. April 2022, 17-20 Uhr

Ort: Lessinggymnasium Braunschweig-Wenden (mit anschließendem Rundgang durch Wenden)

Anwesende: 19

- FUSS e.V.
- Stadtverwaltung:
 - Gesamtverkehrsplanung
 - Verkehrsplanung und -management
- aus der Fachöffentlichkeit
 - Bezirksbürgermeister Nördliche Schunter-/Okeraue
 - Verkehrsclub Deutschland (VCD)
 - BUND
 - Behindertenbeirat
 - Stadtelternbeirat
 - Polizeiinspektion
 - Planerinnen Gleichstellung
- weitere Personen aus der Zivilgesellschaft

Am 29. April 2022 haben neun Vertreter:innen aus der Fachöffentlichkeit und der Stadtverwaltung sowie sieben Personen aus der Bürgerschaft am Workshop „Gut gehen in Braunschweig“ teilgenommen. Die Aufgabe bestand darin, Potenziale und Defizite der Fußverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet Wenden zu ermitteln sowie Qualitätsstandards für den Fußverkehr zu definieren und kritisch zu diskutieren. Diese Qualitätsstandards sollen zunächst exemplarisch in einem Modellgebiet angewendet werden und künftig dann stadtweit der Stadtverwaltung und Kommunalpolitik als Leitlinien für die Fußverkehrsförderung dienen.

FUSS e.V. hat folgende Qualitätskriterien vor- und zur Diskussion gestellt:

1. Komfort, Sicherheit und Barrierefreiheit

- ✓ „Bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind [...] barrierefrei zu gestalten.“ (BGG, 2002)
- ✓ „Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss sein, möglichst allen Menschen unabhängig von einer Behinderung die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.“ (H BVA, 2011)

2. Durchgängiges Fußverkehrsnetz

- ✓ Das Fußwegenetz wird auf Lücken überprüft und diese werden geschlossen.
- ✓ Das Fußwegenetz entspricht den jeweiligen Grundanforderungen der unterschiedlichen Straßentypen und -ausprägungen.
- ✓ Die Regelbreite wird durchgängig gewährleistet; Ausnahmen bedürfen einer besonderen Begründung.

3. Attraktive Fußwegeachsen

- ✓ Wichtige Wegeachsen des Fußwegenetzes werden als Vorzugsrouten ausgebaut. Diese verbinden Wohnquartiere mit wichtigen Zielen und Orten mit hoher Bedeutung.
- ✓ Vorzugsrouten dienen dem Alltagsverkehr, bieten aber auch zum Spaziergehen attraktive und sichere Verbindungen.

- ✓ Entlang solcher wichtiger Fußwegeachsen werden bei der Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmer zueinander die Qualitätskriterien des Fußverkehrs vorrangig gewichtet.

4. Sichere und komfortable Querungen

- ✓ Entlang von Fußverkehrshauptwegen (Vorzugsrouten) werden an allen Kreuzungen, Einmündungen und Fahrbahnquerungen sichere und komfortable Querungshilfen ausgebildet. Das können beispielsweise Fußgängerüberwege (Zebrastrifen), Mittelinseln bzw. Mittelstreifen und Gehwegvorstreckungen sein.

5. Freie Sichtfelder

- ✓ Sichtfelder an Querungsstellen, Einmündungen und Kreuzungen werden analysiert und ggf. korrigiert.
- ✓ Falschparken in Kreuzungsbereichen und wichtigen Sichtfeldern wird konsequent unterbunden.

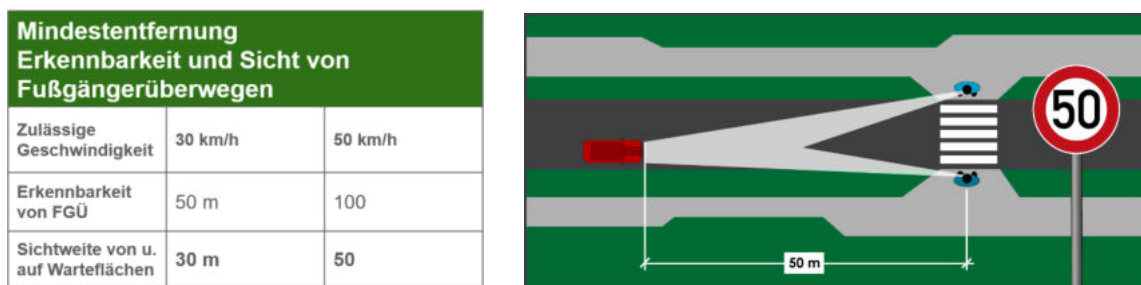


Abbildung 5: Maßvorgaben für das Freihalten von Sichtfeldern an Fußgängerüberwegen (Quelle: www.stvo2go.de)

6. Konflikte mit dem Radverkehr abbauen

- ✓ Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn
- ✓ Verbreiterung gemeinsam genutzter Geh- und Radwege
- ✓ Für Fahrradparken bisherige Pkw-Stellplätze umwidmen
- ✓ Abstellbereiche für Leihräder und E-Scooter auf umgewidmeten Pkw-Stellplätzen einrichten (anstatt auf Gehwegen)

7. Schulwege und Mobilität von Kindern

- ✓ Schulwegeplan überprüfen und ggf. korrigieren
- ✓ Wege mit besonderer Bedeutung für die Kindermobilität (Schulweg) für Verbesserungen höher priorisieren

Anhand von Kartenausschnitten wurde für alle Themenfelder Hinweise von den Teilnehmenden gesammelt. Im Anschluss erfolgte ein Spaziergang durch Wenden beginnend am Lessinggymnasium, entlang der Zoppotstraße, Landsberger Straße, der Straßen Heideblick und Aschenkamp, der Hauptstraße und dem Alten Postweg. Dabei wurden einzelne Stellen vor Ort hinsichtlich ihrer Fußverkehrsfreundlichkeit besprochen und diskutiert. Nachfolgend werden die Hinweise zusammengefasst.

Hinweise anhand der Stadtkarte:

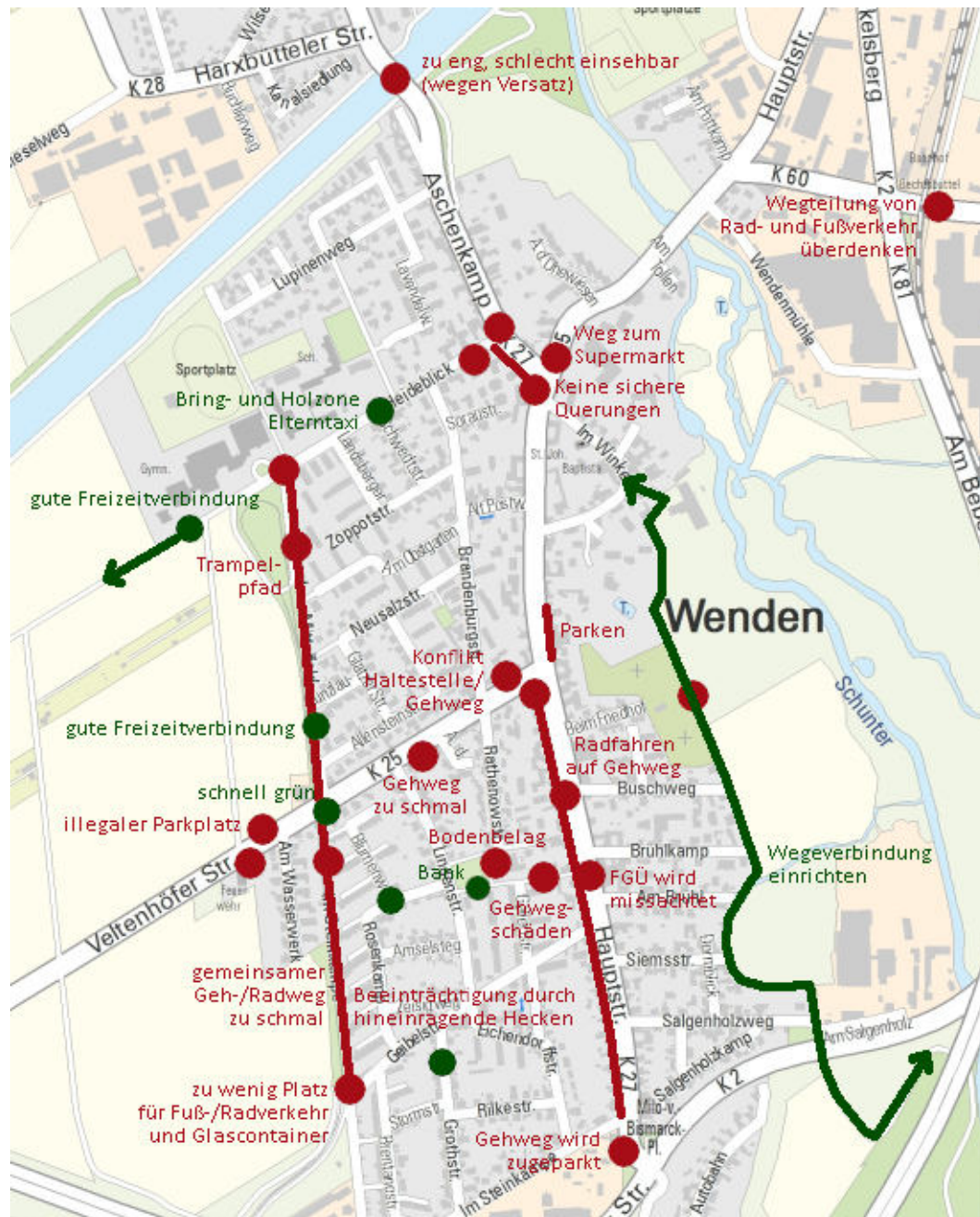


Abbildung 6: Hinweise von Workshop-Teilnehmenden zu Positivem (grün) und Verbesserungswürdigem (rot) in Wenden

Es wurden einzelne positive Ort und Wege von den Teilnehmenden markiert, darunter der Weg Im Mittelfeld und die Verlängerung des Weges Heideblick in Richtung Westen als gute Freizeitverbindungen. Zwischen Am Winkel und Salgenholzweg wurde eine neue Nord-Süd-Wegeverbindung für Zufußgehende als Alternative parallel zur Hauptstraße vorgeschlagen.

Als verbesserungswürdig sahen die Teilnehmenden unter anderem die an einigen Stellen zu schmalen bzw. reparaturbedürftigen Gehwege, die Sicherheit an den Querungen im Bereich Aschenkamp/Hauptstraße als auch der Abbau von Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr.

Hinweise während des Spaziergangs und im Nachgang:

- Eine Aufwertung der Hauptstraße wurde schon oft diskutiert, jedoch abgelehnt wegen fehlender personeller Kapazitäten und fehlender Finanzmittel.
- Der Edeka wurden gehalten, indem dessen Parkplatz verdoppelt wurde.
- Blinde bewerten das Prinzip „Shared Space“ [in Deutschland: Verkehrsberuhigter Bereich ohne bauliche Unterscheidung in Fahrbahn und Bürgersteig] als schlecht.
- Die vorhandenen Fußgängerüberwege sind nachts problematisch.
- Bislang ist nur eine Bushaltestelle barrierefrei ausgebaut.
- Eine Fußgängerampel in der Hauptstraße (Ecke Aschenkamp) wurde erörtert.
- Radfahrer:innen trauen sich nicht auf der Fahrbahn zu fahren und weichen daher auf die Gehwege aus (Konflikte mit Radverkehr).

Der Verkehrsclub Deutschland hat weitere Hinweise und Verbesserungsvorschläge im Nachgang an den Workshop eingereicht, diese können im Detail in Anlage 3 eingesehen werden.

4.6 Quartiersgeher:innen: Schulungsmethode und eingegangene Hinweise

Den Fußverkehr in der gesamten Stadt sicher und attraktiv zu machen sowie über den Zustand der Infrastruktur informiert zu sein und diese flächendeckend instand zu halten, stellt für Stadtverwaltungen eine Herausforderung dar. Umso besser ist es, wenn Stadtverwaltungen Unterstützung aus der Bevölkerung erhalten. Im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“ hat FUSS e.V. erstmals in den Modellstädten Bürger:innen dazu aufgerufen, sich aktiv zu beteiligen, Hinweise zur aktuellen Fußverkehrssituation zu erheben und Verbesserungsvorschläge zu geben.

In Braunschweig haben sich über den Projektverlauf hinweg rund 30 interessierte Bürger:innen gemeldet, an dem Projekt mitwirken zu wollen. Diese „Quartiersgeher:innen“ erhielten im Mai/Juni 2022 im Rahmen eines Online-Seminars eine allgemeine Einführung in die Thematik Fußverkehr. Zudem wurde ihnen eine Reihe an hilfreichen Informationen und Materialien zur Verfügung gestellt, die abgerufen werden können unter: fussverkehrsstrategie.de/quartiersgeherinnen

Eine stärker praktisch orientierte Anleitung erfolgte bei einem gemeinsamen Fußverkehrs-Check, der sich an der Methode „Stadt wahrnehmen“ orientierte. Hierbei wurde eine ca. zwei Kilometer lange Route zweimal begangen. Im ersten Durchlauf sollten sich die Quartiersgeher:innen ihre Wahrnehmungen als Zufußgehende auf dem Weg merken und am Zielpunkt zu Papier bringen (Methode: Mental Mapping). Anschließend wurden die Wahrnehmungen gemeinsam besprochen. Im zweiten Durchlauf wurde die Route noch einmal entgegengesetzt abgelaufen. Dafür erhielten die Quartiersgeher:innen eine Protokollvorlage für zwölf ausgewählte Stationen, mittels derer sie dokumentieren konnten, ob sie die jeweilige Situation aus Zufußgehendensicht eher positiv oder eher negativ bewerten und aus welchen Gründen. An jeder Station wurden die Bewertungen und Meinungen in der Gruppe diskutiert.

Auf der Grundlage dieses Schulungsprogramms wurden die Quartiersgeher:innen gebeten, für ihren jeweiligen Stadtteil eigenständig Fußverkehrs-Checks durchzuführen und ihre Hinweise in die GehCheck-App einzutragen. Die erhobenen Meldungen der Quartiersgeher:innen sind in Anlage 4 zu finden. Darüber hinaus wurden weitere Hinweise im westlichen Ringgebiet und in der Weststadt gesammelt. Diese können in Anlage 5 eingesehen werden.

4.7 Parteiengespräch auf dem Gehweg: Methode und Diskussionsgegenstand

Datum: Freitag, 23.09.2022, 17:30 - 20 Uhr

Ort: Begehung beginnend an der Stadtbahn-Haltestelle Heideblick

Anwesende: 16+

- FUSS e.V.
- Kommunalpolitik:
 - Bezirksbürgermeister Südstadt – Rautheim – Mascherode
 - CDU; Ortsvorstand Wenden
 - SPD
 - Bündnis 90/Die Grünen
 - Bürgerinitiative Braunschweig, BIBS
- Stadtverwaltung:
 - Dezernat III – Stadtplanung, Verkehr, Tiefbau, Bau; Stadtbaurat
 - Verkehrsplanung und -management
- weitere Personen aus der Zivilgesellschaft

„Politik im Gehen“ war das Motto des sogenannten Parteiengesprächs auf dem Gehweg. FUSS e.V. hat am 23. September 2022 die Fraktionen des Braunschweiger Stadtrats zu einem Spaziergang durch Wenden eingeladen. An dem Diskussionsspaziergang nahmen u.a. Vertreter:innen der Parteien SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU und der Bürgerinitiative Braunschweig (BIBS) teil.

Entlang einer vorab festgelegten Route reihten sich fünf ausgesuchte Stationen, die FUSS e.V. jeweils in der gleichen Systematik gemeinsam mit den Fraktionen erörterte:

1. ANALYSE: Knappe Beschreibung der Ist-Situation und der Problemlage aus Perspektive der Zufußgehenden. Sodann kurze Abfrage, ob alle Teilnehmenden diese Analyse teilen.
2. GEWICHTUNG: Alle Teilnehmenden werden um eine Beurteilung gebeten, mit welcher Priorität die festgestellte Problemlage verändert werden soll bzw. muss, abgestuft von 1 = dringlichste Priorität bis 5 = niedrigste Priorität.
3. MASSNAHMENDISKUSSION: Durch FUSS e. V. wird jeweils eine mögliche Maßnahme vorgestellt. Anschließend werden die vertretenen Fraktionen jeweils um ihre Einschätzung und Stellungnahme gebeten.

Hinweis: Die nachfolgend dargestellten Aussagen durch die politischen Parteien wurden von FUSS e.V. protokolliert. Für die Vollständigkeit bzw. Richtigkeit der Aussagen besteht keine Gewähr.

Ablauf und Diskussion		
Treffpunkt und Begrüßung: Haltestelle Heideblick		
Station 1: Zoppotstraße (auf Höhe Haus-Nr. 8)		
Problemlage	Vorschlag Maßnahme FUSS e.V.	Anmerkungen der Teilnehmenden
Das Wohnquartier ist in Nord-Süd-Richtung wenig durchlässig.	Neue Fußwegeverbindung zwischen Zoppotstraße und Am Obstgarten sowie zwischen Am Obstgarten und Neusalzstraße	<u>Analyse</u> <ul style="list-style-type: none"> • Undurchlässigkeit des Wohnquartiers • kein Durchgang in Parallelstraße möglich • Umwege erforderlich • Außerdem: Privatweg ins Wohnquartier → potenzielle Streitpunkte (Winterdienst etc.) <u>Beurteilung durch die Parteien-Vertreter:innen</u> <ul style="list-style-type: none"> • unübliches Problem, Durchlässigkeit wünschenswert (BIBS) • nicht dringlich; Privatgelände muss respektiert werden (SPD) • Eigentum schützen, aber ggf. mit Eigentümer:innen ins Gespräch kommen; hier wichtiger: Straßenbelag und Beschilderung verbessern (CDU) • Vernetzen von Bereichen durch einen Durchgang und gute Fußwegenetze wünschenswert; Weg zum Nahverkehr ist Hauptproblem (Bü90/Grüne)

Station 2: Knoten Aschenkamp/Hauptstraße		
<p>Fahrbahnquerungen für Zufußgehende sehr schwierig und gefährlich</p>	<p>Minikreis mit $\approx 18\text{ m } \varnothing$ (lt. RAST2006 mögliche Ausbendurchm. = 13 – 22 m), kombiniert mit FGÜ an jeder Ein-/Ausfahrt</p>	<p><u>Analyse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • gefährliche Fahrbahnquerung für Zufußgehende • schlechte Einsehbarkeit • unsicherer Übergang besonders für Kinder, Ältere und gehbehinderte Personen • positiv: kurzer, direkter Fußweg neben der Grünfläche, die durch die Straßen eingeschlossen wird <p><u>Beurteilung durch die Parteien-Vertreter:innen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • unbefriedigende Situation aufgrund einer Straßenänderung, kein Überweg, schlechte Einsehbarkeit von Autos (BIBS) • Situation ist unbefriedigend (SPD) • Gefahren insbesondere für Ältere und Kinder → Handlungsbedarf (CDU) • Ziele für Zufußgehende nicht erschlossen, hohes Fahrtempo, abgefahrene Markierungen (Bü90/Grüne) <p><u>Weitere Anmerkungen und Ideen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Problem des Rückstaus von Autos • bisher konnte keine Lösung gefunden werden, da Zebrastreifen und Ampeln hier nicht umsetzbar sind • Ideen: Tempo 30, Minikreisverkehr, Fußgängerbedarfsampeln an allen drei Ecken, bessere Beleuchtung

Station 3: Alter Postweg

Nur durch Markierung abgetrennter Gehweg

Gestaltung verkehrsberuhigte Zone

Analyse

- einer der wenigen Zugänge ins Wohnquartier von der Hauptstraße aus
- da weitere Zugänge fehlen, ist bei den vorhandenen eine gute Qualität wichtig
- abgefahrene Markierung, die wahrscheinlich der Abtrennung eines Gehwegs dient
- parkende Autos am Straßenrand (öffentlicher Raum)

Beurteilung durch die Parteien-Vertreter:innen

- „Fußweg“ unkenntlich, Zufußgehende derzeit nicht priorisiert, müssen entgegen dem Autoverkehr laufen (BIBS)
- Autos könnten auf der anderen Straßenseite parken, um Platz zu sparen; Straße zu schmal für zusätzlichen Gehweg; Umsetzbarkeit fraglich (SPD)
- schlecht erkennbarer Wegstreifen, es bedarf eines Fußwegs (CDU)
- kein durchgezogener Fußweg; Änderungsbedarf: fehlende Klärung des Zwecks der abgegrenzten Fläche (BÜ90/Grüne)

Weitere Anmerkungen und Ideen

- Fahrbahn in zwei Richtungen zur Beruhigung des Autoverkehrs
- Richtlinie sieht eigentlich einen Gehweg vor, aber hier nötig/sinnvoll?
- Idee einer verkehrsberuhigten Zone (Spielstraße)
- Verbesserung der Beleuchtung

Station 4: Hauptstraße (bis Haus-Nr. 16)		
<p>fehlende Straßenbäume; unzureichende Qualität des öffentlichen Raums</p>	<p>Nachpflanzen der verlorenen Straßenbäume; Wiederherstellung Allee</p>	<p><u>Analyse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • fehlende Straßenbäume • unzureichende Qualität des öffentlichen Raums <p><u>Beurteilung durch die Parteien-Vertreter:innen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fußweg eher unattraktiv, aber begehbar; Fahrradfahrende werden nicht bedacht und müssen auf die unsichere Straße ausweichen, häufig nutzen sie den Gehweg (BIBS) • Grundstücksgrenze unklar, breiterer Gehweg und Einigung mit Eigentümer:innen wünschenswert; Belag uneben (SPD) • Fußweg erfüllt seinen Zweck, aber für den Radverkehr besteht ein Problem (CDU) • Fläche des Randstreifens zur Verbreiterung des Gehwegs in beide Richtungen nutzen; Grünstreifen verbreitern (Bü90/Grüne) <p><u>Weitere Anmerkungen und Ideen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bäume ergänzen (für Beschattung) • Beleuchtung verbessern • Lösung für Radverkehr finden (z.B. parallel leiten)
Station 5: Rosenkamp		
<p>fehlende Fußwegeverbindungen zwischen Wohngebiet und Im Steinkampe; nur kurze Lücke der Verbindung bis Hauptstraße</p>	<p>Neue Verbindung zwischen Rosenkamp (Anliegerweg Haus-Nr. 27 – 30 oder 23 - 26) und Im Steinkamp (ähnlich Blumenweg) sowie Weiterführung dieser Verbindung über Stadtbahn bis Am Wasserwerk (ähnlich Allensteinstr.)</p>	<p><u>Analyse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung von Wohngebiet und Bahn wird durch ein Grundstück verhindert • potenzielle Verbindung zum Neubaugebiet nicht möglich

		<p><u>Beurteilung durch die Parteien-Vertreter:innen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundstück ermöglicht keine Durchlässigkeit, Durchgang zu den Gleisen könnte eine Gefahr für Zufußgehende darstellen; aktuelle Situation ist in Ordnung (BIBS) • nachträglicher Weg schwierig umzusetzen und unwichtig; andere Wege sollten dafür attraktiv sein (SPD) • Problem der Querung der Stadtbahngleise; ein Weg ist hier nicht nötig; Verbindungen an anderer Stelle ausreichend (CDU) <p><u>Anmerkungen und Ideen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • andere Wege zur Bahn priorisieren
Station 6: Im Steinkamp (südliche Haltestelle Veltenhöfer Straße)		
gemeinsamer Rad-/Fußweg zu eng	Diskussion: Umgestaltung der Stadtbahngleise und deren Freigabe als Fußweg (zw. Haltestelle Geibelstraße und Veltenhöfer Straße)	<p><u>Analyse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • attraktive Verbindung in Richtung Innenstadt • Geh- und Radweg allerdings zu schmal • Hecken hängen teilweise bis über den Weg • Wartebereich der Haltestelle zu eng • gegenseitige Rücksichtnahme nötig <p><u>Beurteilung durch die Parteien-Vertreter:innen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • mittlere bis hohe Priorität <p><u>Anmerkungen und Ideen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr parallel leiten • Radverkehr (stellenweise) über die Trasse leiten (befahrbarer Trockenrasen statt Gras)
Schlussrunde - Kommentare und Fragen aus dem Kreis der Teilnehmenden		

5 Maßnahmenprogramm

In diesem Kapitel werden zunächst strategische Handlungsempfehlungen gegeben und im zweiten Teil konkrete Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet vorgestellt.

5.1 Strategische Handlungsempfehlungen

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe, in die eine Reihe an Akteur:innen zu integrieren ist. Die Fußverkehrsplanung sollte dabei als Ausgangspunkt für die Verkehrsplanung gesehen werden, zumal das Gehen als Basismobilität den „Kitt“ zwischen allen Verkehrsarten darstellt. Die Planung sollte daher im Straßenquerschnitt stets von außen nach innen stattfinden, also angefangen bei den Gehwegen. Die Gruppe der Zufußgehenden ist allerdings die inhomogenste aller Verkehrsarten, weshalb die Nutzungsansprüche an die Fußverkehrsinfrastruktur vielfältig sind und mitunter sogar konträr. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Belange der vulnerablen Gruppen wie Kinder, Senior:innen sowie geh- und seheingeschränkte Personen. Für eine gute Fußverkehrsplanung ist daher der regelmäßige Austausch zwischen den verschiedenen Fachbereichen und Expert:innen essenziell, ebenso wie die Ausarbeitung einer gesamtheitlichen Strategie. Nachfolgend werden einige strategische Handlungsempfehlungen zu Konzepten, Zusammenarbeit, Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Umsetzung erläutert.

5.1.1 Fußverkehrsstrategie / Fußverkehrskonzept

Es gibt viele gute Gründe und Aufgabenstellungen, den Fußverkehr in der zukünftigen Stadt- und Verkehrsplanung starker in den Fokus zu rücken. Für viele gegenwärtige Situationen im Stadtgebiet lassen sich mittels einzelner, kurzfristig realisierbarer Maßnahmen punktuell rasch wichtige Verbesserungen für die Verkehrssicherheit oder auch zur Qualitätssteigerungen der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erzielen. Solche Maßnahmen sind im Kapitel 5.2 beschrieben. Im Prinzip spricht nichts dagegen, mit der Umsetzung der vorgeschlagenen oder ähnlicher Maßnahmen unmittelbar zu beginnen. Unabhängig von solchen direkt zu realisierenden, punktuellen Verbesserungen zur Förderung des Fußverkehrs sprechen zahlreiche Themenstellungen dafür, eine stadtweite Fußverkehrsstrategie (oder auch Fußverkehrskonzept) zu entwickeln. Die sich aus einer solchen Rahmenplanung ableitenden Maßnahmen zeigen sich allerdings erst mittel- bis längerfristig als konkrete Veränderungen im Straßenraum. Für die Klärung und Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien und Qualitätsstandards für den Fußverkehr ist eine solche Rahmenplanung – auch in Anbetracht der Planungsprozesse bei anderen Verkehrsarten (bspw. ÖPNV oder Radverkehr) – dennoch von grundlegender Bedeutung. Die Fußverkehrsstrategie legt die konzeptionelle, stadtraumübergreifende Grundlage zur systematischen und dauerhaften Förderung des Fußverkehrs.

Für eine solche stadtweite Fußverkehrsförderung sind viele unterschiedliche Abteilungen und Fachstellen der kommunalen Verwaltung einzubinden. Daher ist es hilfreich, ein gemeinsames Leitbild zu erarbeiten und politisch beschließen zu lassen. Alle Einzelmaßnahmen der unterschiedlichen Stellen sollen dann auf dieses Leitbild ausgerichtet sein. Neben einer inhaltlichen und strategischen Ausrichtung der Fußverkehrsförderung hilft das Leitbild auch bei der Kommunikation nach außen.

Die Fußverkehrsstrategie wird neben dem zu entwickelnden Leitbild auch strategische Ziele und zentrale Umsetzungsschritte benennen. Mit der Identifizierung wichtiger Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche ergeben sich Hinweise zu Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung,

zu strategischen Bündnispartnern, aber auch zu möglichen Umsetzungshemmnissen und absehbaren Widerständen. Eine langfristig verankerte Förderung des Fußverkehrs wird verschiedene Grundpfeiler parallel entwickeln: die Verbesserung der Rahmenbedingungen (z. B. personelle Ressourcen und Finanzen), die institutionelle Verankerung (z. B. klare Aufgabenzuteilung, eventuell neue Stelle Fußverkehrsbeauftragte/r) und eine Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung für den Fußverkehr in Verwaltung, Medien und Öffentlichkeit.

Die Fußverkehrsstrategie wird das gesamtstädtische Fußwegenetz auf Stärken, Fehlstellen und Verbesserungsbedarf untersuchen. Diese Analyse des bestehenden Fußwegenetzes sollte mit einer stadtweiten Öffentlichkeitsbeteiligung verknüpft werden, um hierüber das lokale Wissen der Stadtbewohner:innen in den Erarbeitungsprozess einzubinden. Hierfür können Online-Beteiligungsplattformen oder mobile Apps (z.B. GehCheck-App) genutzt werden. Die unterschiedlichen Bedeutungen von Straßen, Wegen, Plätzen sowie Wegen in Freiflächen und Grünanlagen sollten einem Fußverkehrs-Bedeutungsplan differenziert dargestellt werden (vgl. Kapitel 5.1.2). Aufbauend auf dem entwickelten Leitbild und der Analyse des Fußwegenetzes können verschiedene Maßnahmenprogramme und Pilotprojekte skizziert werden.

Auf die Fußverkehrsstrategie aufbauend können für die einzelnen Ortsteile bzw. Stadtgebiete jeweils teilräumliche Fußverkehrskonzepte entwickelt werden. Perspektivisch kann Schritt für Schritt das gesamte Stadtgebiet durch kleinräumig fokussierte Fußverkehrskonzepte abgedeckt werden. In die Erarbeitung der Fußverkehrskonzepte sollen die Stadtbezirke einbezogen werden, sowie jeweils eine lokal konzipierte Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden.

Das 2018 beschlossene Integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK Braunschweig 2023 enthält wichtige Aussagen zu strategischen Zielen zu einem neuen Mobilitätsentwicklungsplan MEP (Überarbeitung VEP). Für den Fußverkehr wird die Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie zuvorderst genannt. Wesentliche Inhalte und Ziele der zu erarbeitenden Fußverkehrsstrategie sind bereits im ISEK umrissen. So sollen Premium-Wege definiert werden: „Das Zufußgehen [...] soll noch attraktiver werden. Über längere Distanzen sind dafür gute Wegebeziehungen zu schaffen. Breite Gehwege mit hochwertiger Pflasterung, möglichst geradliniger Wegeführung und bevorrechtigter Kreuzung anderer Verkehrswege (Zebrastreifen, bevorrechtigte Ampelschaltungen) regen mehr Menschen an, entsprechend ausgestattete Strecken zu Fuß zurückzulegen.[4]“ Als weitere Inhalte werden ein „Flaneur-Plan“ und „Bank-Berater“ aufgeführt.[4]

Wertvolle Hinweise und Empfehlungen zur Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie enthält die von FUSS e.V. herausgegebene Broschüre „Handlungsleitfaden – Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“.

5.1.2 Fußverkehrs-Bedeutungsplan

Ein Fußwegenetz ist sehr feinmaschig und spannt sich über das gesamte Stadtgebiet. Dabei werden einige Straßen, Wege oder Wegeabschnitte deutlich stärker begangen als andere. Die besondere Bedeutung beispielsweise der Fußgängerzone, der Flächen vor dem Bahnhof oder auch die Wege unmittelbar vor den Schulen sind selbsterklärend. Jedoch gibt es im Fußwegenetz noch viele weitere ähnlich wichtige Abschnitte, deren besondere Bedeutung sich nicht so offensichtlich zeigt. Um für den Fußverkehr möglichst effektive Entwicklungsschwerpunkte festzulegen, aber auch um knappe Ressourcen effizient einzusetzen, empfiehlt sich eine Potentialanalyse in Form eines Fußverkehrs-Bedeutungsplans. Dieser Plan könnte in einer ersten Phase zunächst für das Modellgebiet „Gut gehen lassen“ und aufbauend darauf anschließend für das gesamte Stadtgebiet von Braunschweig erarbeitet werden.

Der Fußverkehrs-Bedeutungsplan untersucht, bewertet und visualisiert die jeweilige Bedeutung der einzelnen Straßen, Wege, Plätze, Freiflächen für den Fußverkehr (vergleichbar, wie dies für den MIV, Radverkehr und ÖPNV seit Jahrzehnten üblich ist), wozu auch die feingliedrigen Wegetetze in den Grünanlagen zählen. Im Ergebnis hilft dieser Bedeutungsplan, Ansprüche und Bedürfnisse des Fußverkehrs für die jeweiligen Verkehrsräume zu erkennen und in einer Karte anschaulich und datenfundiert zu visualisieren. Der Fußverkehrs-Bedeutungsplan ist nicht zuletzt hilfreiches Instrument bei der Abwägung der mitunter gegensätzlichen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsträger. Ebenso gibt der Bedeutungsplan wichtige Hinweise zur Priorisierung von Baumaßnahmen und der Instandsetzung oder auch zur Verkehrsüberwachung (beispielsweise Ahndung Gehwegparken).

In einem GIS-gestütztem Verfahren werden die Bedeutungsräume analysiert durch die Überlagerung von Einflussbereichen fußverkehrsrelevanter Orte und Einrichtungen wie beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten, Bildungsreinrichtungen, Kultureinrichtungen und sonstige Freizeitziele, Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs, aber auch der Einwohnerdichte im nähräumlichen Zusammenhang. Den unterschiedlichen Ziel- und Quellpunkten des Fußverkehrs wird jeweils ein Einflussradius und ein Bedeutungswert zugeordnet. Beispielsweise wird Schulen ein Einflussbereich mit einem Radius von 200 Meter und der Bedeutungswert 7 zugeordnet. Großflächiger Einzelhandel hat einen Einflussbereich von 300 Metern und den Bedeutungswert 10. Eine Stadtbahnhaltestelle hat einen Einflussbereich von 300 Metern, jedoch einen Bedeutungswert 15.

Durch die Überlagerung und Aufsummierung der verschiedenen Bedeutungsradien und Bedeutungswerte lässt sich für das gesamte Fußwegenetz der Grad der Bedeutung differenziert identifizieren. Für eine vereinfachte Darstellung und für eine möglichst einfach verständliche Kommunikation mit der Öffentlichkeit lassen sich die einzelnen Wege(abschnitte) je nach Punktezahl in (bspw.) fünf Bedeutungsklassen einteilen. (Etwa in die Wegekategorien: wenig Bedeutung; mäßige Bedeutung; wichtig; sehr wichtig; stadtweit wichtige Bedeutung)

Leipzig ist die bisher einzige Stadt in Deutschland, die einen solchen Bedeutungsplan als Bestandteil eines Fußverkehrsentwicklungsplans entwickelt hat. Die Stadt Köln hat einen online nutzbaren Bedeutungsplan entwickelt, der jedoch nicht explizit die Bedeutung für den Fußverkehr, sondern die Bedeutung der öffentlichen Räume als solche hierarchisiert und auf Gestaltungsgrundsätze bspw. für das Aufstellen von Stadtmobiliar abzielt.[11]

Die Stadt Zürich (CH) hat ebenfalls einen Bedeutungsplan entwickelt, der das Netz der wichtigsten Räume für das öffentliche Leben aus der Sicht des Fußverkehrs zeigt und die Hierarchie der öffentlichen Stadträume aufzeigt. Die Bedeutungsebene gibt an, wie weit (quartier- stadt-, landesweit/international) die Ausstrahlung der bezeichneten öffentlichen Stadträume ist. Entsprechend hoch soll die Aufenthaltsqualität sein und den Ansprüchen des Fußverkehrs Rechnung getragen werden mit passenden Gestaltungselementen wie beispielsweise Belägen, Bänken oder Begrünungen.[12]

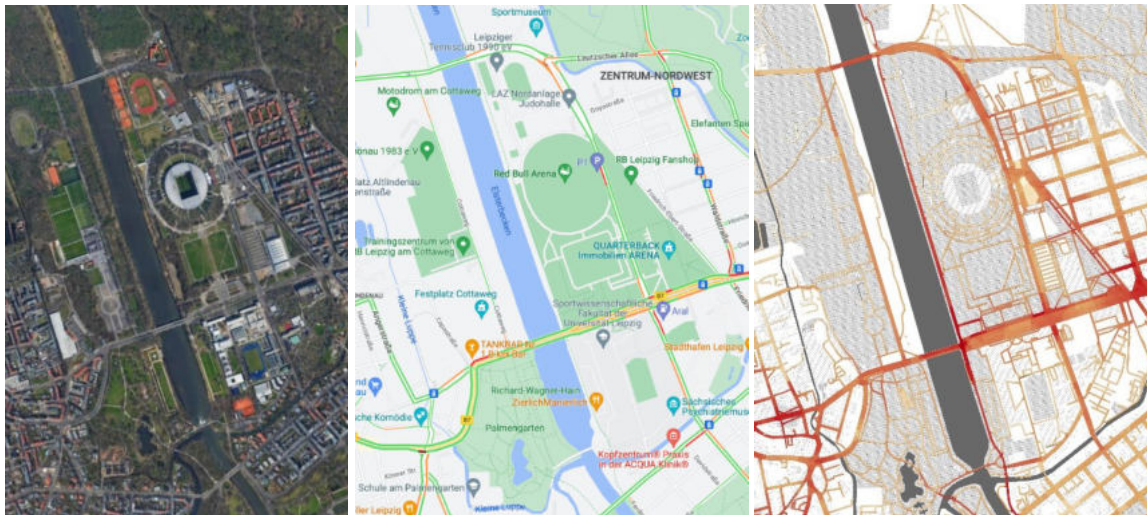


Abbildung 7: Ausschnitt eines Gebiets in Leipzig, Karte und im Bedeutungsplan Fußverkehr (Stadt Leipzig)

5.1.3 Fußverkehrsbeauftragte:r

Nach der Idealvorstellung einer integrierten Verkehrsplanung werden bei allen Planungen die Anliegen der Zufußgehenden stets mitgedacht – in der Praxis wurden diese aber häufig viel zu wenig bedacht. Das hatte zur Folge, dass ihre berechtigten Interessen nicht immer ausreichend in Planungen einfließen sowie die Belange des motorisierten Individualverkehrs tendenziell höher bewertet wurden. Fußwege sind dabei weit mehr als nur eine kürzeste Verbindung zum Ziel oder die sich ergebende verbleibende Restbreite neben der Fahrbahn, sondern die Flächen und Einrichtungen für Zufußgehende sind ein wesentliches und sorgfältig zu gestaltendes Element eines attraktiven öffentlichen Raums.

Die gebotene Gleichbehandlung der Verkehrsarten des Umweltverbundes spiegelt sich bislang nicht in der Struktur der Braunschweiger Stadtverwaltung wider: Für den Radverkehr gibt es eine eigene Stelle mit fünf Mitarbeitenden, während der Fußverkehr als elementarste Form menschlicher Mobilität noch keine Vertretung hat. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund wird die Einrichtung einer neuen Stelle für eine:n Fußverkehrsbeauftragte:n empfohlen. Diese neue Stelle mit eigenem Budget wird Anwalt für den Fußverkehr innerhalb der Verwaltung und zugleich ein Bindeglied zwischen den Akteuren und Interessenvertretern im Bereich des Fußverkehrs. Der/die Fußverkehrsbeauftragte ist sowohl Ansprechpartner:in bezüglich der Fußverkehrsinfrastruktur, als auch für weitere Maßnahmen der Fußverkehrsförderung. Der/die Fußverkehrsbeauftragte soll künftig jede Verkehrsplanung und den Fußverkehr betreffende Infrastrukturmaßnahme überprüfen. Dies umfasst die Prüfung und Beurteilen von Vorplanungen, Entwurfsplanung und Ausführungsplanungen, von straßenverkehrsbehördlichen Anhörungen und Anordnungen, Bebauungsplänen und Planfeststellungsverfahren zu den Belangen des Fußverkehrs sowie Bewertungen von abgeschlossenen Baumaßnahmen von ÖPNV-, Straßen- und Radverkehrsanlagen mit dem Schwerpunkt Fußverkehrssicherheit sowie Abstimmung mit den Fachbereichen und Referaten der Stadt. Zudem soll der/die Fußverkehrsbeauftragte strategische Konzepte zur Förderung und Gleichberechtigung des Fußverkehrs erarbeiten oder fortschreiben, die als Entwicklungsziele und als verbindliche Planungsvorgaben durch die politischen Gremien (z.B. Rat der Stadt Braunschweig) verabschiedet werden sollen.

Der/die Fußverkehrsbeauftragte fungiert auch als Ansprechpartner:in für Fragen und Probleme der Bürger:innen sowie Vertreter:innen der Nutzerverbände zu Themen des Fußverkehrs, was

zum Beispiel in der Durchführung von regelmäßigen Bürger:innen-Fragestunden und einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit zum Ausdruck kommen sollte. Naheliegender Oblage dem/der Fußverkehrsbeauftragten auch die Leitung eines stadtweiten Arbeitskreises Fußverkehrs, dessen Einrichtung in diesem Papier ebenfalls vorgeschlagen wird.

Fußverkehrsbeauftragte (oder „Fußverkehrsverantwortliche“), die sich ausschließlich um Fußverkehrsbelange kümmern, gibt es bereits in einigen deutschen Kommunen, so seit 2018 in Leipzig, seit 2020 in Hamburg, seit 2022 in Köln und 2023 soll in München die neu geschaffene Stelle besetzt werden. Aber auch in den vier Regierungspräsidien von Baden-Württemberg (Freiburg, Karlsruhe, Stuttgart, Tübingen) kümmern sich Fußverkehrsverantwortliche um die Belange des Fußverkehrs. Im Unterschied dazu gibt es in einigen, meist eher kleineren Städten die kombinierte Stelle eines/einer „Rad- und Fußverkehrsverantwortlichen“. Da Maßnahmen zur Radverkehrsförderung mitunter aber mit den Belangen des Fußverkehrs in Konflikt stehen, ist diese Doppelung der Zuständigkeit durchaus problematisch. Die vielfältigen Aufgaben zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr umfassen gerade auch die Minderung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, die Weiterentwicklung des Fußwegenetzes und sicherer Querungen von Hauptstraßen und Kreuzungen. Dieses Aufgabenspektrum ist mit dem des Radverkehrsbeauftragten vergleichbar.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) plädiert ebenfalls für Fußverkehrsbeauftragte in größeren Städten über 100.000 Einwohner. Nach seiner Auffassung, können „Fachpersonen, die sich gezielt um die Sicherheit des Fußverkehrs vor Ort kümmern, nachhaltig zu einem Rückgang verunglückter Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr beitragen [13]“. Diese Positionen müssen verbindlich und kontinuierlich besetzt werden.

5.1.4 Arbeitskreis Fußverkehr

Zur kontinuierlichen Unterstützung der Stadtverwaltung bei der Förderung des Fußverkehrs soll eine breit zusammengesetzte Arbeitsgruppe für die Belange des Fußverkehrs berufen werden. Dieser „AK Fußverkehr“ soll sich aus Vertreter:innen verschiedener Ressorts der Stadtverwaltung, der Stadtbezirksbeiräte, der Verkehrsbetriebe sowie Vertreter:innen lokaler Umwelt- und Verkehrsverbände (NGOs) und eventuell weiterer externen Expert:Innen zusammensetzen.

Der AK Fußverkehr soll langfristig die Verwaltung in Fragen der Entwicklung und Förderung des Fußverkehrs unterstützen und selbst Vorschläge und Anregungen unterbreiten können. Das Gremium soll zudem bei der Erarbeitung eines Fußverkehrsentwicklungsplanes, der Erstellung bzw. Überarbeitung von Standards zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung und Ausstattung von Straßen und Plätzen, stadtteilspezifischen Konzepten, sowie der Kategorisierung und Priorisierung von Fußverkehrsnetzen mitwirken.

Der AK Fußverkehr sollte beim Fachbereich Tiefbau und Verkehr angesiedelt sein. Somit würde die Einladung zu den Sitzungen des Arbeitskreises und deren Leitung der Stadtverwaltung obliegen. Die Arbeitsgruppensitzung sollte regelmäßig, beispielsweise einmal pro Quartal stattfinden.

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe, entsprechend vielfältig sind die Themen, mit denen sich der Beirat beschäftigen kann. Naheliegender bzw. unumgänglich wird er sich mit größeren aktuellen Verkehrsplanungen auseinandersetzen und gegebenenfalls dazu Verbesserungsvorschläge formulieren, ebenso mit der Erarbeitung (und späteren Fortschreibung) eines Fußverkehrskonzeptes. Ein weiterer Schwerpunkt könnte im Bereich der Kommunikation von Fußverkehrsangelegenheiten liegen, so etwa die gemeinsame Ideenentwicklung und Abstimmung von

Beiträgen zur Europäischen Mobilitätswoche (jährlich vom 16. – 22. September). Ebenso ist die Entwicklung und Durchführung von Kampagnen für den Fußverkehr eine Aufgabe, die von der Stadtverwaltung mittels Unterstützung durch den vorgeschlagenen AK Fußverkehr wesentlich einfacher und effektiver geleistet werden kann. Die im Arbeitskreis mitwirkenden Personen und Vertreter:innen fungieren hierbei sowohl als Ideengeber als auch als Multiplikator:innen in die Öffentlichkeit.

Wichtig ist in jedem Fall, dass die Ergebnisse des Projekts und die damit einhergehenden Bestrebungen der Stadt Braunschweig, den Fußverkehr zu fördern, nach spätestens einem Jahr noch einmal aufgerufen, im Kreis der Projektbeteiligten besprochen und diskutiert sowie darauf aufbauend weitere Schritte festgelegt werden. Dazu sollte die Stadtverwaltung zu gegebener Zeit einladen.

5.1.5 Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Außendarstellung

Die im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“ aufgegriffene Bürgerbeteiligung in Form der freiwilligen Quartiersgeher:innen sollte fortgeführt und intensiviert werden. Bürger:innen sind Expert:innen darin, in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld und weiteren Bereichen der Stadt, in denen sie tagtäglich viele Wege zu Fuß absolvieren, Hinweise darüber zu geben, welche Mängel und Gefahrenstellen für Zufußgehende bestehen oder wo Lücken im Wegenetz existieren. Es empfiehlt sich, Bürger:innen - unabhängig von offiziellen Beteiligungsveranstaltungen - auch weiterhin zu Fußverkehrsthemen zu beteiligen und sich konkrete Vorschläge einzuholen und diskutieren zu lassen. Darüber hinaus ist die Einbeziehung von Verbänden, wie beispielsweise die lokale Vertretung des FUSS e.V., des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), der Senioren-, Blinden- und Sehbehindertenverbänden u.Ä., in den Fußverkehr betreffende Planungen und Konzepte unabdingbar. Mittels moderner Tools (wie z.B. der GehCheck-App oder dem Mängelmelder) und der Unterstützung aus der Zivilgesellschaft lässt sich der Kleinteiligkeit, die die Fußverkehrsförderung erfordert, angemessen begegnen.

Des Weiteren empfiehlt sich, mit einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit (durch Pressemitteilungen, Posts in den sozialen Medien, Eröffnungsfeiern) weiterhin Bewusstsein für das Thema Fußverkehr in der Bevölkerung zu schaffen und auch kleine Erfolge (wie die Eröffnung eines neuen Fußgängerüberwegs oder eines sanierten Gehwegs) sichtbar zu machen und zu kommunizieren, dass Verbesserungen für Zufußgehende der Stadt ein wichtiges Anliegen sind.

Die Rubrik „Fußverkehr“ auf der Webseite www.braunschweig.de sollte auch weiterhin mit aktuellen Inhalten ergänzt werden. Beispielsweise könnte in naher Zukunft über erste erfolgreich umgesetzte Maßnahmen in Modellgebieten Wenden und Rautheim berichtet werden. Sobald eine Stelle für den Fußverkehr in der Verwaltung eingerichtet ist, sollte diese als Kontakt angegeben werden.

5.1.6 Tempobegrenzungen und Novellierung rechtlicher Vorgaben

Straßen und Plätze erfüllen vielfältige Funktionen – sie sind weit mehr als lediglich oder vordergründig Verkehrsraum. Das Gesicht und Bild einer Stadt werden wesentlich durch den öffentlichen Raum bestimmt. Der Charakter der Straßen beeinflusst wesentlich, ob die Stadtbewohner sich mit „ihrem Quartier“ identifizieren, ob sie „ihre Stadt“ lieben oder vielleicht eher hassen. Dabei wird die Atmosphäre einer Straße sehr stark geprägt durch die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs.

Ein wesentliches Instrument zur Steigerung der Lebensqualität und Urbanität ist die Durchsetzung eines stadt- und umweltverträglichen Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr – gerade auch in Hauptverkehrsstraßen. Die derzeit geltende Straßenverkehrsordnung (StVO) und die zugehörigen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) setzen Kommunen zu enge Grenzen bei der Anordnung von situationsangepassten Geschwindigkeitsbegrenzungen. Daher haben im Juli 2021 zunächst sieben Städte die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ gegründet. Gegenüber dem Bund setzt sich die Initiative dafür ein, dass die Kommunen selbst entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden. Die Initiative setzt sich für mehr Autonomie der Städte und Gemeinden bei der Ausweisung von Tempobegrenzungen insgesamt ein - eine Festlegung auf ausschließlich oder überall Tempo 30 (oder 40 bzw. 20) gibt es dabei nicht.

Bis Anfang Februar 2023 sind bereits 445 Kommunen der Initiative beigetreten – darunter auch die Stadt Braunschweig. Der Deutsche Städtetag unterstützt die Initiative ebenfalls. Damit steigt der politische Druck – nicht zuletzt auf das Bundesministerium für Digitales und Verkehr – und die fällige Anpassung der StVO zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität wird zunehmend absehbar. Zu erwarten ist, dass bei dieser Novellierung des Rechtsrahmens auch die Ergebnisse der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz berücksichtigt werden. Diese AG veröffentlichte zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs zahlreiche Vorschläge zur Änderung der StVO. Die Verkehrsminister der Bundesländer haben die Ergebnisse einstimmig am 16. April 2021 beschlossen.[14]

5.1.7 Finanzierung

Für alle Maßnahmen braucht es für Planung und Management entsprechend personelle Ressourcen innerhalb der Stadtverwaltung sowie finanzielle Mittel zur baulichen Realisierung. Effiziente Verbesserungen für den Fußverkehr können bereits durch kleinteilige und vergleichsweise kostengünstige Maßnahmen erreicht werden (s.a. Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“). Mitunter können über Förderprogramme des Bundes Mittel akquiriert werden. Eine kleine Übersicht findet sich auf der Internetseite www.fussverkehrsstrategie.de > für Planende > Finanzierung. In jedem Fall sollten frühzeitig Kosten für Planungen und Umsetzung von Maßnahmen abgeschätzt und entsprechende Mittel in den Haushaltsplan eingestellt werden.

5.1.8 Umsetzung

Der Umbau unserer Städte zu klimagerechten und fußverkehrsfreundlichen Lebensräumen stellt eine große Aufgabe für die nächsten Jahrzehnte dar, entsprechend umfangreich und langwierig gestaltet sich der Umsetzungsprozess, um dieses Ziel zu erreichen. Daher ist es wichtig, umgehend erste Maßnahmen zu realisieren und schrittweise weitere Maßnahmen umzusetzen. Bei in naher Zukunft anstehenden Straßenbaumaßnahmen sollte der Fußverkehr und insbesondere die Barrierefreiheit stets mitgedacht werden. So können beispielsweise im Zuge von unterirdischen Leitungsarbeiten Gehwege saniert und Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen direkt mit umgesetzt werden. Ein:e Fußverkehrsbeauftragte:r (siehe Kapitel 5.1.3) sollte hierbei sicherstellen, dass stets alle Belange des Fußverkehrs bei Neuplanungen und Straßenumbauten frühzeitig und umfassend berücksichtigt sind.

5.2 Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsgebiet

Auf Grundlage des Fach-Fußverkehrs-Checks und den in den Projektveranstaltungen gesammelten Hinweise empfiehlt FUSS e.V. der Stadt Braunschweig die schrittweise Umsetzung nachfolgender Maßnahmenempfehlungen für die Stadtteile Wenden und Rautheim.

Zu allen Maßnahmenempfehlungen gibt es eine Einschätzung zu folgenden Aspekten:

<u>Kosten:</u>	€ - €€€ (niedrig bis hoch)
<u>Komplexität/Planungsaufwand:</u>	# - ### (gering bis hoch)
<u>Umsetzbarkeit:</u>	K - M - L (kurzfristig – mittelfristig – langfristig)
<u>Priorität:</u>	+ - +++ (niedrig bis hoch)

Darüber hinaus ist für jede Maßnahme die Nummer der entsprechenden Meldung in der Geh-Check-App angegeben, sofern es einen Eintrag gibt. Die Meldungen können auf der Webseite geh-check.werdenktwas.de eingesehen werden.

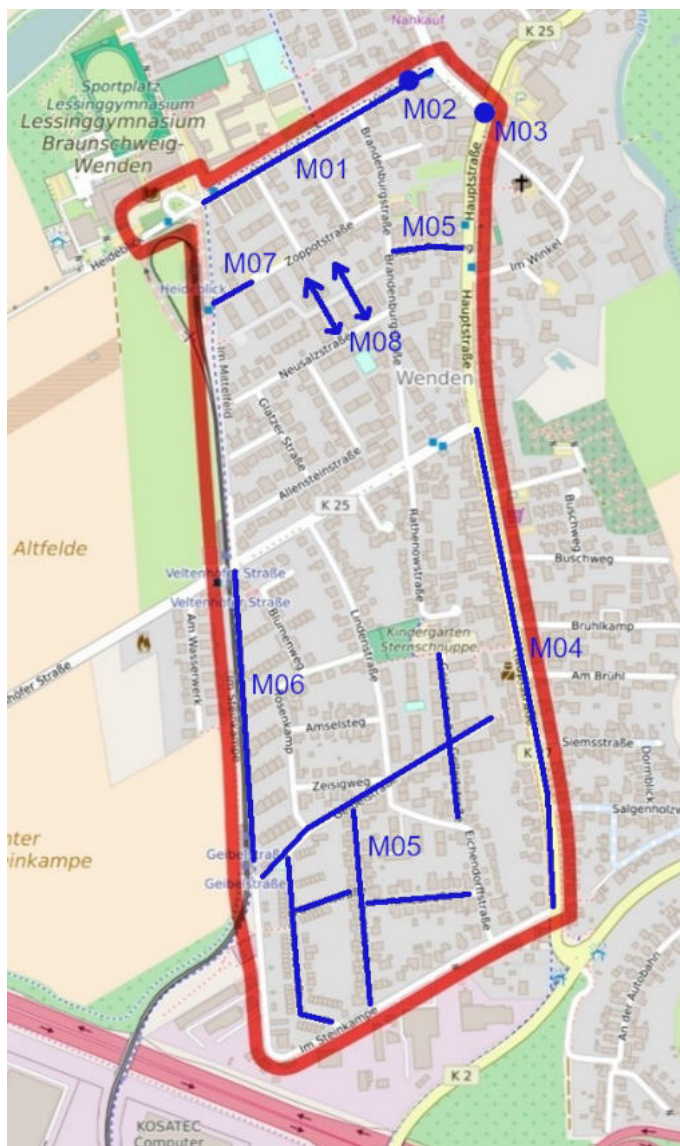
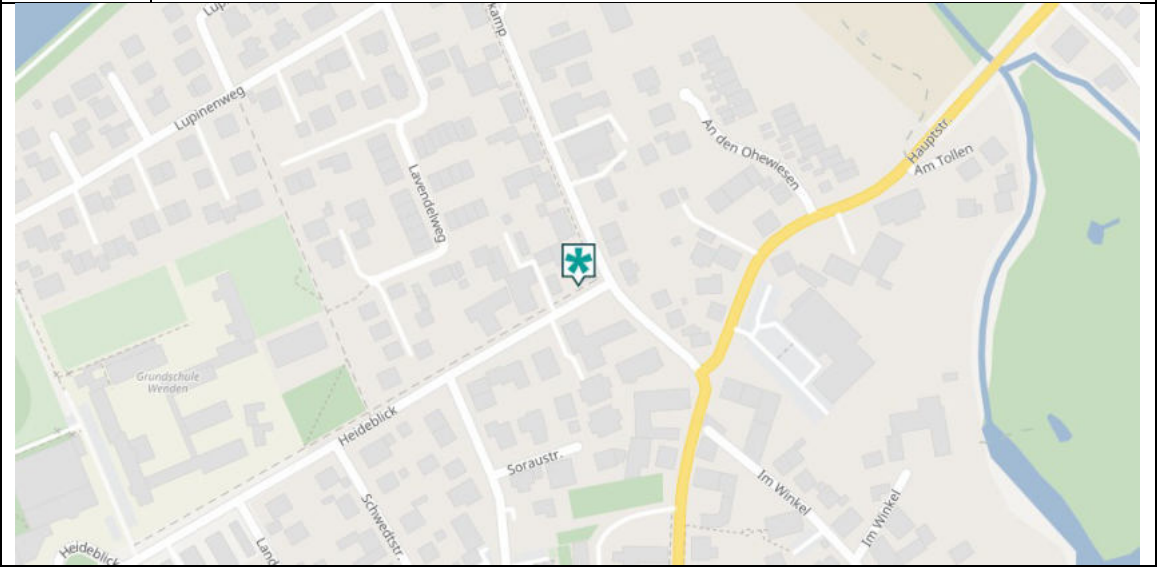




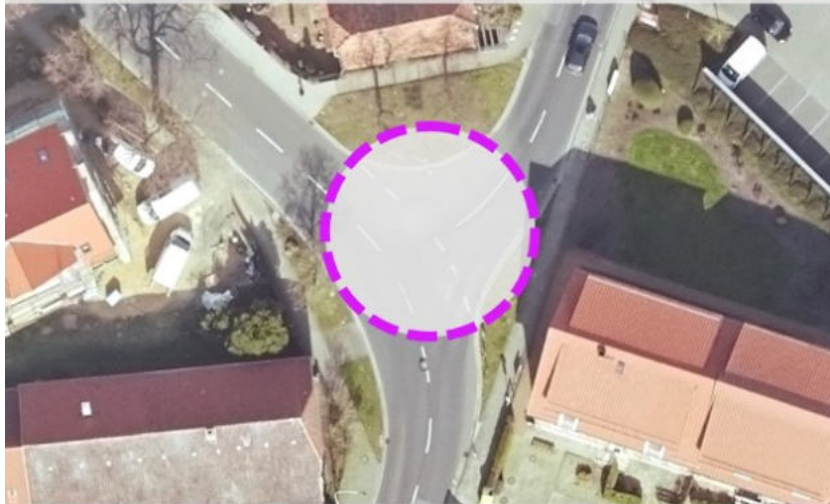
Abbildung 8: Verortung der Maßnahmenvorschläge

M01	Heideblick			
				
App Meldung Nr.: 1014733	€€	##	K - M	++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Baumpflanzungen in regelmäßigen Abständen (Prüfung der Lage unterirdischer Leitungen notwendig)</p>				
<p>Begründung: Die lange, gerade Straße wirkt eintönig und verleitet damit zu schnellem Fahren. Straßenbäume spenden Schatten – Anpassung an den Klimawandel.</p>				

M02	Heideblick (nördliche Straßenseite, auf Höhe Haltestelle „Aschenkamp“)			
				
App Meldung Nr.: 1014741	€	#	K	++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rückschnitt der Hecke des angrenzenden Grundstücks - Im Bereich der Haltestelle/Einmündung die Trennung des Seitenraums in Rad- und Gehweg auflösen 				
<p>Begründung:</p> <p>Die Hecke ragt bis zu 50 cm in den Gehweg und verengt damit den Gehweg. (Zumindest) Im Bereich der Einmündung sollte der Seitenraum einheitlich gestaltet werden:</p> <p>In der als Tempo 30 Zone ausgewiesenen Straße kann der Radverkehr auf der Fahrbahn mitfahren. Es ist kein Radweg ausgeschildert, auch ist der Gehweg nicht für den Radverkehr freigegeben. Eine einheitliche Gestaltung des Seitenraums würde dem entsprechen.</p>				

M03	Aschenkamp (Ecke Hauptstraße)			
				
App Meldung Nr.: 1014760	€€€	##	M	+++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Gestaltung eines Mini-Kreisverkehrs mit Fußgängerüberwegen an allen Einmündungen (siehe Abbildung auf der nächsten Seite).</p>				
<p>Begründung: Die Überquerung der Fahrbahnen ist an diesem Knoten sehr unübersichtlich und damit gefährlich. Die Verkehrsregelung mit abknickender Vorfahrtstraße erschwert die die Situation für Fußgänger zusätzlich (Zufußgehende waren nicht notwendig alle in einer Fahrschule und kennen die Verkehrsregeln für abknickende Vorfahrt eventuell gar nicht). Die Gestaltung des Knotens als Minikreislauf würde die Verkehrsregelung für alle Verkehrsteilnehmer vereinfachen. Insbesondere würde durch die anzulegenden Fußgängerüberwege die Überquerung der Fahrbahnen wesentlich sicherer und komfortabler.</p>				

Minikreis-Durchmesser ≈ 18 m

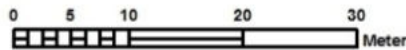


Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 07.03.2023

Maßstab: 1:1 000

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Nach Erkenntnis der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) „wird an Kreisverkehrsplätzen langsamer gefahren als an anderen Knotenpunkten der Grundform mit Bevorrechtigung einer Straße. [...] Innerhalb bebauter Gebiete kommen auf Grund der vorherrschenden Platzverhältnisse vorzugsweise Minikreisverkehre zum Einsatz, deren Außendurchmesser zwischen 13 und 22 Meter betragen und deren Kreisinsel von Pkw nicht bzw. selten und von ,LKW und Bussen ohne nennenswerte Probleme mit niedriger Geschwindigkeit überfahren werden kann‘. Die Kreisinsel sollte mindestens einen Durchmesser von 4 Meter haben und durch einen 4 cm bis 5 cm hohen Bord eingefasst sein. Die Kreisinsel soll sich deutlich von der asphaltierten Kreisfahrbahn abheben.[15]“

Minikreisverkehre können allerdings laut FGSV nur unter folgenden Voraussetzungen angeordnet werden:

„Die Anlage eines Kleinen Kreisverkehrs ist auf Grund der Platzverhältnisse nicht möglich.

Der Knotenpunkt liegt innerhalb eines Bereiches mit begrenzter zulässiger Höchstgeschwindigkeit auf max. 50 km/h auf allen zuführenden Straßen.[16]“

Beide genannten Voraussetzungen sind an dem Knoten Hauptstraße / Aschenkamp gegeben.

In einer von der Bundesanstalt für Straßenwesen BASt durchgeführten Untersuchung erwiesen sich Minikreisverkehre im Vergleich mit anderen möglichen einsetzbaren Knotenpunktarten als sehr sichere Knotenpunktart. Betont wird darin, dass für die Verkehrssicherheit die erforderlichen Sichtfelder von großer Bedeutung sind.[17]

M04	Hauptstraße (im Abschnitt Veltenhöfer Straße <> Im Steinkampe)			
				
App Meldung Nr.: 1014812	€€	##	K - M	++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Straßenbäume nachpflanzen, um vollständigen Alleecharakter wieder herzustellen. • Verbreiterung und Aufwertung des Gehweges; Ergänzung mit Sitzbänken an geeigneten Stellen. 				
<p>Begründung: Die Qualität des öffentlichen Raums in der Hauptstraße würde wesentlich zugewinnen durch die Vervollständigung der Allee. Auch in Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel sind die schattenspendenden Straßenbäume wichtig. Der Gehweg in der Hauptstraße ist mehr als bloß ein gewöhnlicher Gehweg – er ist ein wesentlicher Teil des öffentlichen Raums der wichtigsten Straße des Ortsteils Wenden. Als „Visitenkarte“ des Ortes verdeutlicht er, welche Bedeutung und Aufmerksamkeit diesem Ortsteil durch die Gesamtstadt zuteilwird.</p>				

M05	Brentaonstraße, Grothstraße, Geibelstraße, Alter Postweg, Gellertstraße, Rilkestraße, Stormstraße			
				
App Meldung Nr.: 1014842, 1014916, 1014922	€€	##	M - L	++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche ausweisen - Markierung des Verkehrszeichens am Beginn jeder Zone auf der Fahrbahn - wechselseitiges Parken anordnen und markieren - Ausgestaltung mit Elementen wie Sitzmöglichkeiten, Pflanzkübeln und ggf. Fahrradständern - einzelne Baumneupflanzungen 				
<p>Begründung:</p> <p>Die Gehwege sind mit Breiten von 120 cm oder deutlich darunter äußerst schmal und werden in Abschnitten durch angrenzende Hecken zusätzlich verengt. Die Anliegerstraßen ohne übergeordnete Bedeutung könnten als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden, wodurch Zufußgehende die gesamte Straßenbreite nutzen können. Die wechselseitige Anordnung des Parkens soll den Fahrverkehr bremsen.</p>				



M06	Rad- und Fußweg entlang der Stadtbahntrasse			
				
App Meldung Nr.: 1014875	€ - €€	# - ##	K - M	+++
<p>Maßnahmenempfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weg als reinen Fußweg ausweisen - alternative Radroute anlegen (z.B. über Am Wasserwerk) - Alternative: gemeinsame Führung von Radverkehr und Stadtbahn prüfen 				
<p>Begründung:</p> <p>Die gegebene Breite ist für gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs nicht geeignet. Die Breite ist selbst für die Begegnung zweier Lastenfahräder oder Fahrräder mit Anhänger nicht ausreichend (ohne Ausweichmöglichkeiten auf lange Strecke). Benötigt wird daher eine zusätzliche bzw. alternative Route für den Radverkehr, der im Zusammenhang mit der Erschließung des Neubaugebietes realisiert werden müsste.</p> <p>Geprüft werden sollte auch, ob der Radverkehr bei entsprechender Ausführung der Oberfläche auf derselben Fläche wie die Stadtbahn geführt werden könnte (wie dies häufig in Stadtzentren vorkommt).</p>				

M07	Verbindungsweg zwischen Zoppotstraße und der Stadtbahn-Haltestelle Heideblick			
				
App Meldung Nr.: 1014882	€	#	M	+
<p>Maßnahmenempfehlungen: - Weg verbreitern auf $\approx 2,50$ m (bei Erhalt des Baumbestandes)</p>				
<p>Begründung: Um Begegnungsverkehre zu ermöglichen, sollte der Weg verbreitert und damit an die Gehwegbreite in der Zoppotstraße angeglichen werden.</p>				

M08	Am Obstgarten			
				
App Meldung Nr.: 1014887 und 1014891	€	#	K	++
<p>Maßnahmenempfehlungen: Mit der zuständigen Wohnungsbaugesellschaft sollte ausgehandelt werden, die Zäune zu entfernen und Zugangswege für Zufußgehende von Norden und Süden zur Straße Am Obstgarten zu schaffen.</p>				
<p>Begründung: Mit vergleichsweise sehr geringem Aufwand könnte die Durchgängigkeit dieses Quartiers erhöht werden. (Vergleichbar wie dies im Ortsteil Rautheim realisiert ist.)</p>				

Maßnahmenempfehlungen für den Stadtteil Wenden:

Für das Stadtgebiet Wenden empfiehlt es sich, mehrere Wohnstraßen als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen und auszugestalten und damit Qualitäten für den öffentlichen Raum zu schaffen, ähnlich, wie es bereits im westlichen Teil Rautheims in einzelnen Straßen (z.B. Lehmweg, Schillerstraße, Zum Heseberg) schon umgesetzt ist. Für das Neubaugebiet im Westen Wendens empfiehlt es sich, solche Verkehrsberuhigten Bereiche in Wohnstraßen von vorneherein anzulegen.

Die wenigen durchgängigen Wegeverbindungen in Nord-Ost- wie in Nord-Süd-Richtung sollten prioritär eine Aufwertung erfahren durch Erneuerung der Gehwegbeläge, ggf. Verbreiterung der Gehwege wo möglich, Baumpflanzungen und Installation von Sitzmöglichkeiten – dazu zählen die Hauptstraße, die Straßen Aschenkamp und Heideblick, die Veltenhöfer Straße und die Geibelstraße (letztere drei stellen wichtige Wegebeziehungen zu den Stadtbahnhaltestellen dar). Ebenso sollte der parallel zur Stadtbahntrasse verlaufende Weg, der für eine gemeinsame Nutzung des Fuß- und Radverkehrs zu schmal ist, verkehrlich entlasten werden, indem für den Radverkehr eine attraktive Alternativroute geschaffen wird.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwieweit die Durchlässigkeit für den Fußverkehr in Wenden verbessert werden kann, indem die Wege zwischen den Zeilenbauten durchgängig nutzbar gemacht werden. Im Vergleich dazu besteht in Rautheim diese Durchlässigkeit bereits (im Bereich Zum Heseberg) und dies ließe sich als Lösungsvorschlag auf Wenden übertragen. Für das Neubaugebiet Wenden-West sollte dieser Aspekt unbedingt von vorneherein berücksichtigt und eine Durchlässigkeit des Fußverkehrs unbedingt gewährleistet werden.

An der Stadtbahnhaltestelle Geibelstraße könnte ein Mobilitätshub bzw. eine Quartiersgarage – auch für das Abstellen verschiedener Sharing-Fahrzeuge – entstehen, um den Wechsel von Verkehrsmitteln zu erleichtern und die Wohngebiete vom ruhenden Kfz-Verkehr zu entlasten. Eine vergleichsweise etwas umfangreichere Maßnahme beinhaltet der Vorschlag, an der Einmündung der Straße Aschenkamp in die Hauptstraße einen Mini-Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen an allen drei Armen zu gestalten, um das Queren an dieser Stelle sicherer zu gestalten (da andere Lösungsansätze wie beispielsweise die Einrichtung einer Lichtsignalanlage in der Vergangenheit geprüft und angeblich als nicht umsetzbar beurteilt wurden).

Insgesamt sollte die Barrierefreiheit stringent weiter umgesetzt, beispielsweise mit kleinteiligen Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen, Reparatur von beschädigten Gehwegbelägen, Freihalten der Gehwege vom ruhenden Verkehr (z.B. mittels Poller), den barrierefreien Ausbau von Haltestellen etc.

Maßnahmenempfehlungen für den Stadtteil Rautheim:

In Rautheim gibt zahlreiche Verbesserungsbedarfe bei der Barrierefreiheit (ähnlich wie in Wenden), die schrittweise mit kleinteiligen Einzelmaßnahmen hergestellt werden muss. Eventuell empfiehlt es sich, weitere Straßen als verkehrsberuhigte Bereiche auszuweisen. Die bestehende Durchlässigkeit des Quartiers sollte erhalten bleiben und insbesondere in Hinblick auf die Stadtbahnerweiterung sollten die Haltestellen an für das Quartier wichtige und durchgängige Wegeachsen (z.B. Schillerstraße, Weststraße, Paxmannstraße) angeknüpft werden. Ähnlich wie in Wenden vorgeschlagen, sollte die Einrichtung von Mobilitätshubs bei dem Ausbau der Stadtbahn nach Rautheim direkt mitgedacht werden.

Die Gemeindestraße könnte als Quartiersplatz gedacht und vom ruhenden Verkehr befreit werden, um einen Quartierstreffpunkt mit Aufenthaltsqualität zu schaffen, wofür es an dieser Stelle schon heute viel Potenzial gibt. Auf dem Platz könnten zusätzliche Sitzmöglichkeiten und Spielelemente für Kinder installiert werden, Veranstaltungen oder z.B. ein regelmäßiger Wochenmarkt stattfinden und ggf. Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe angelockt bzw. gestärkt werden. Denkbar wäre hierzu ein Ideenwettbewerb für die Gestaltung von Rautheims Mitte unter Einbeziehung der Anwohnenden und Gewerbetreibenden.

Zusammenfassung der Maßnahmen:

Für die Untersuchungsgebiete schlägt FUSS e.V. exemplarische Maßnahmen vor, um das Gehen in den Stadtteilen Wenden und Rautheim sicherer und attraktiver zu gestalten. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Maßnahmen zur

- Herstellung von Barrierefreiheit,
- Instandsetzung und Erweiterung der vorhandenen Wegeinfrastruktur nach aktuellem Stand der Technik,
- Sicherung von wichtigen Querungsstellen,
- Verkehrsberuhigung
- Herstellung und Aufwertung von für den Stadtteil wichtigen Wegebeziehungen und
- Aufwertung des öffentlichen Raumes.

Entsprechende Maßnahmen eignen sich auch für die Umsetzung in anderen Teilen der Stadt, um Verbesserung für den Fußverkehr zu schaffen. Weitere Anregungen für kleinteilige, effektiv wirkende Maßnahmen finden sich in der Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“.

Abgesehen von der Umsetzung konkreter baulicher Maßnahmen sollten begleitend auch strukturelle Maßnahmen in der Stadtverwaltung erfolgen, wie beispielsweise die Einstellung eines/ einer Fußverkehrsbeauftragten und die Einführung einer Arbeitsgruppe für Fußverkehr. Auf konzeptioneller Ebene sollte ein gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept erstellt werden. Für die Durchsetzung der Belange des Fußverkehrs gegenüber den Ansprüchen der anderen Verkehrsträger:innen kann die Erstellung eines Bedeutungsplans Fußverkehr hilfreich sein. Solche Maßnahmen sind in Kapitel 5.1 beschrieben.

Für die weitere Bearbeitung der Thematik Fußverkehrsförderung ist es unabdingbar, sich in regelmäßigen Abständen, spätestens ein Jahr nach Projektende, im Kreise der Stadtverwaltung, Kommunalpolitik und weiterer involvierter Akteursgruppen zusammenzufinden und im Sinne einer Evaluierung den Stand der Umsetzung von Maßnahmen und die Ausrichtung weiterer Schritte zu besprechen und zu diskutieren. Für fachliche Fragen zum Fußverkehr kann gerne FUSS e.V. konsultiert werden.

6 Literaturhinweis

FUSS e.V. hält zahlreiche weiterführende Informationen auf seiner Internetseite www.fuss-ev.de bereit sowie auf themenspezifischen Fachseiten wie z.B. www.fussverkehrsstrategie.de, www.fussverkehrs-check.de, www.geh-recht.de, www.gehwege-frei.de und einigen mehr. Eine Übersicht stellt der Website-Lotse dar: www.umkehr-und-fussev-website-lotse.de.

Hilfreiche Publikationen des FUSS e.V., wie beispielsweise den Handlungsleitfaden „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“, die eben erwähnte Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“ oder „Wie breit müssen Gehwege sein?“, finden Sie zum Download unter www.fuss-ev.de -> WIR -> Unsere Publikationen. Printmedien können über den Online-Shop www.umkehr-fuss-online-shop.de bestellt werden.



Abbildung 9: Broschüren des FUSS e.V.

7 Verwendete Quellen

1. FUSS e.V. (2022): Mit kleinen Schritten Großes bewirken.
2. Webseite Stadt Braunschweig: Stadtporträt. URL: <https://www.braunschweig.de/leben/stadt-portraet/index.php> (zuletzt aufgerufen am 03.03.2023).
3. Webseite Stadt Braunschweig: Fußverkehr. URL: https://www.braunschweig.de/leben/stadt-plan_verkehr/fussverkehr/index.php (zuletzt aufgerufen am 03.03.2023).
4. Stadt Braunschweig (2018): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Braunschweig 2030. URL: https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/fachbereiche_refe-rate/fb01/ref0120/stadtentwicklung/ISEK2030.php (zuletzt aufgerufen am 03.03.2023).
5. Webseite Stadt Braunschweig: Mobilitätsentwicklungsplan. URL: https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/verkehrsplanung/mobilitaetsentwicklungsplan.php (zuletzt aufgerufen am 03.03.2023).
6. Webseite Stadt Braunschweig: Wenden. URL: https://www.braunschweig.de/leben/stadt-plan_verkehr/verkehrsplanung/mobilitaetsentwicklungsplan.php (zuletzt aufgerufen am 22.02.2023).
7. Webseite Stadt Braunschweig: Planbereich „Wenden-West“. URL: https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/fb_institutionen/staedtische_gesellschaften/ggb/planbereich-wenden-west.php (zuletzt aufgerufen am 22.02.2023).
8. Webseite Stadt-Bahn-Plus: Projekt Rautheim/Lindenberg. URL: <https://www.stadt-bahn-plus.de/projekte/rautheimlindenberg> (zuletzt aufgerufen am 22.02.2023).
9. Webseite Stadt Braunschweig: Rautheim. URL: <https://www.braunschweig.de/tourismus/ueber-braunschweig/sehenswuerdigkeiten/blik/ensembles/rautheim.php> (zuletzt aufgerufen am 22.02.2023).
10. FUSS e.V. (2018): Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits. URL: www.fussverkehrs-check.de.
11. Webseite StadtLabor: Bedeutungsräume des Fußverkehrs in Leipzig. URL: <https://www.stadt-labor.de/portfolio/bedeutungsplan-fussverkehr-leipzig> (zuletzt aufgerufen am 09.02.2023).
12. Webseite Stadt Zürich: Bedeutungsplan. URL: https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/standards_stadtraeume_zuerich/bedeutungsplan.html (zuletzt aufgerufen am 09.02.2023).
13. Webseite Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): FUSS e.V. neues Mitglied im DVR. URL: <https://www.dvr.de/aktuelle-infos/fuss-ev-neues-mitglied-im-dvr> (zuletzt aufgerufen am 09.02.2023).
14. Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021): Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs. URL: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrad-landbw/8_News_2021/2105_17_Anlage_zu_StO_Novelle_aktivmobil_Bericht_Fussverkehr.pdf (zuletzt aufgerufen am 14.02.2023).

15. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), S. 115 ff.

16. Forschungs-Informations-System (FIS) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) (2019): Mittelinseln und Minikreisel. URL: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/84804> (zuletzt aufgerufen am 21.03.2023).

17. Webseite Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Minikreisverkehre - Ableitung ihrer Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen. URL: <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Foko/2015-2014/2014-20.html> (zuletzt aufgerufen am 21.03.2023).

8 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Broschüre „Mit kleinen Schritten Großes bewirken“ (Gestaltung und Satz: NeuWerk)

Abbildung 2: Das Hauptuntersuchungsgebiet Wenden und das Vergleichsgebiet Rautheim

Abbildung 3: Belange unterschiedlicher Gruppen des Fußverkehr

Abbildung 4: Route und Stationen des Spaziergangs beim Projektauftritt

Abbildung 5: Maßvorgaben für das Freihalten von Sichtfeldern an Fußgängerüberwegen (Quelle: www.stvo2go.de)

Abbildung 6: Hinweise von Workshop-Teilnehmenden zu Positivem (grün) und Verbesserungswürdigem (rot) in Wenden

Abbildung 7: Ausschnitt eines Gebiets in Leipzig, Karte und im Bedeutungsplan Fußverkehr (Stadt Leipzig)

Abbildung 8: Verortung der Maßnahmenvorschläge

Abbildung 9: Broschüren des FUSS e.V.

9 Anlagen

A1. Interessenbekundung des Oberbürgermeisters zur Projektteilnahme

A2. Zielvereinbarung zur Zusammenarbeit zwischen FUSS e.V. und der Stadt Braunschweig

A3. Hinweise des Verkehrsclub Deutschland (VCD) im Nachgang des Workshops

A4. Erfasste Meldungen von Quartiersgeher:innen mit der GehCheck-App

A5. Ergebnisse von Fußverkehrs-Checks eines Quartiersgehers im Westlichen Ringgebiet und in der Weststadt

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Fachverband Fußverkehr Deutschland
FUSS e. V.
Patrick Riskowsky
Exerzierstraße 20
13357 Berlin

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Verkehrsplanung und
Verkehrsmanagement
Bohlweg 30

Name: Frau Fricke

Zimmer: A 3.143

Telefon: 0531/470-3826
Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax: 0531/470-4288

E-Mail: claudia.fricke@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

Tag

66.11

11.06.2021

Interessenbekundung zur Teilnahme am Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben möchte ich als Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig die Teilnahme meiner Stadt als eine von fünf Modellstädten am Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“, welches durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und das Umweltbundesamt gefördert wird, unterstützen. In Kooperation mit dem Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e. V. möchte meine Verwaltung daran arbeiten, dass der Fußverkehr sicherer und attraktiver wird.

Im Projektzeitraum von Juni 2021 bis April 2023 möchte ich das kostenneutrale Angebot von FUSS e. V. wahrnehmen, das Gespräche mit Mitarbeitenden der Stadtverwaltung, einen Fußverkehrs-Check, einen Workshop, eine Aktion im öffentlichen Raum, eine Begehung mit Kommunalpolitiker/innen (sogenanntes „Parteiengespräch auf dem Gehweg“) sowie die Erarbeitung eines Maßnahmenprogrammes für ein noch festzulegendes Untersuchungsgebiet umfasst.

Im Rahmen der Teilnahme als Modellstadt bin ich bereit, das Projekt mit einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten und damit die Öffentlichkeit regelmäßig über die Projektveranstaltungen und die Ergebnisse zu informieren. Mein Bestreben als Modellstadt besteht darin, den Fußverkehr künftig noch stärker in den Planungen zu berücksichtigen. Die Ergebnisse der Erarbeitung werden als Fachbeitrag in den Mobilitätsentwicklungsplan (wird derzeit erarbeitet) einfließen, der eine integrierte und gesamthafte Verkehrsstrategie für die Stadt Braunschweig beschreiben wird.

Internet: <http://www.braunschweig.de>
Sprechzeiten:



NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE60 2699 1066 6036 8640 00

Gläubiger ID: DE 09BS100000094285
Umsatzsteuer-ID: DE 11 48 78 770
Umsatzsteuernummer: 14/201/00553

Durch die Integration im Mobilitätsentwicklungsplan, der derzeit neu aufgestellt wird, aber auch die generelle Berücksichtigung der Ergebnisse in der Planung wird gewährleistet, dass die mit dem FUSS e. V. erarbeiteten Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in den kommenden Jahren einen Beitrag zur klima- und umweltfreundlichen Mobilität in Braunschweig leisten.

Mit freundlichen Grüßen



Ulrich Markurth



ZIELVEREINBARUNG

für die Zusammenarbeit im Rahmen des Projekts „Gut gehen lassen“

Das Projekt „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ rückt die Belange und Erfordernisse des Fußverkehrs in den Fokus. Die Bewertung und Einschätzung wie die Formulierung von Maßnahmen geschieht dabei aus Blick der Fußverkehrsbelange. Die Abwägung mit den Interessen der anderen Verkehrsarten sollten dann nachgelagert in einem weiteren Schritt erfolgen.

Für die gemeinsame Durchführung des Projektes „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ verabreden

die Modellstadt Braunschweig,
vertreten durch Herrn Klaus Benschmidt (Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr),

und

der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.,
vertreten durch Herrn Patrick Riskowsky (Projektleiter),

die nachfolgend aufgeführten Ziele in der beschriebenen kooperativen Arbeitsweise zu verfolgen.

Das übergeordnete Projektziel besteht darin, den Fußverkehr in Braunschweig sicherer und attraktiver zu gestalten. Das Gehen soll als wichtige Säule einer klimaschonenden Alltagsmobilität und des Umweltverbundes gestärkt werden.

Projektlaufzeit

Das Projekt „Gut gehen lassen“ hat eine Laufzeit bis einschließlich April 2023, innerhalb derer die unten genannten Projektbausteine durchgeführt werden sowie einzelne Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt werden sollen.

Projektgebiet

Die Durchführung des Projekts konzentriert sich auf ein gemeinsam zu definierendes Untersuchungsgebiet. Darüber hinaus können im Projekt auch Themen oder Fragestellungen aufgegriffen werden, die in Hinblick der Förderung des Fußverkehrs stadtweit von besonderer Relevanz sind.

Projektbausteine

Das Projekt startet mit einem Auftakttermin zum Kennenlernen und zur Findung des Projektgebiets und endet mit einem Abschlussgespräch zur Besprechung der Projektergebnisse. Dazwischen sind folgende Veranstaltungsbausteine vorgesehen:

- ein Fußverkehrs-Check im Untersuchungsgebiet durch FUSS e.V.
- ein Workshop mit relevanten Akteur:innen (Vertreter:innen aus Interessenverbänden, Beiräten, Politik, öffentlichen und halböffentlichen Institutionen, Projektgruppen etc.)

- Akquise und Schulung engagierter Bürger:innen (sogenannte Quartiers-Geher:innen) durch FUSS e.V.
- eine öffentlichkeitswirksame Aktion im öffentlichen Raum
- eine Begehung mit Kommunalpolitiker:innen als sogenanntes „Parteiengespräch auf dem Gehweg“
- Erarbeitung von Maßnahmen und Empfehlungen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr in Form eines Maßnahmenprogrammes, das Ergebnisse aus den obigen Projektbausteinen aufgreift.

Form der Zusammenarbeit

Von Seiten der Stadtverwaltung Braunschweig wird eine Mitarbeiter:in als Ansprechpartner:in benannt, die das Projekt kontinuierlich betreut. Dies beinhaltet beispielsweise Terminabstimmungen, das Bereitstellen von eventuell erforderlichen Kartengrundlagen, Planwerken, Fachinformationen etc., das Gegenlesen von angefertigten Dokumenten (bis zu zwei Korrekturrunden) sowie das Einladen von relevanten Akteur:innen für Veranstaltungen. Alle im Rahmen des Projektes erstellten Dokumente und Texte (Presseinformationen, Protokolle, Berichte, Webtexte etc.) müssen von FUSS e.V. vor ihrer Veröffentlichung gemäß Auflage im Zuwendungsbescheid zudem mit dem Umweltbundesamt abgestimmt werden. Hierfür ist ausreichend Zeit einzuplanen.

Projektdokumentation und Öffentlichkeitsarbeit

Alle Veranstaltungen im Rahmen des Projekts werden protokolliert bzw. mit Foto- und Videoaufnahmen dokumentiert. Es werden dabei stets Anwesenheitslisten geführt. Im Vorfeld muss das Einverständnis aller Beteiligten für die Anfertigung und Veröffentlichung von Foto- und Filmaufnahmen eingeholt werden.

Die Projektdokumentation wird auf der Projekt-Webseite www.fussverkehrsstrategie.de abgebildet. Die Stadt wiederum berichtet auf ihrer Webseite über Projektaktivitäten und -ergebnisse bzw. verlinkt auf die Projekt-Webseite des FUSS e.V. Zum Zweck der Projektdokumentation stellt die Stadtverwaltung dem FUSS e.V. für die Projekt-Webseite das Stadtlogo sowie ein Foto einer Stadtansicht zur Verfügung.

Über das Projekt soll möglichst kontinuierlich öffentlich berichtet werden. Die Stadtverwaltung unterstützt FUSS e.V. über die gesamte Projektdauer hinweg bei der Öffentlichkeitsarbeit. Pressemitteilungen und ähnliche Veröffentlichungen werden gemeinsam abgestimmt (bis zu zwei Korrekturrunden), bevor diese durch die Pressestelle der Stadt und/oder durch FUSS e.V. herausgegeben werden. Darüber hinaus ist es erwünscht, dass über die eigenen Medien und sozialen Kanäle regelmäßig über Projektinhalte berichtet wird.

Mit dem Projekt „Gut gehen lassen“ sollen die Belange und Erfordernisse des Fußverkehrs in den Fokus gerückt werden. Eventuell sich im Projektverlauf zeigende unterschiedliche Auffassungen oder Positionen von Stadtverwaltung und FUSS e.V. werden in der Projektdokumentation als solche transparent nebeneinander dargestellt.

Stadt Braunschweig
Tiefbau und Verkehr
Postfach 3309
38023 Braunschweig

BS, 30.09.2021

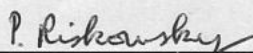
Ort, Datum


I.A. Benschmidt

Unterschrift Stadtverwaltung

Berlin, 21.10.2021

Ort, Datum


P. Riskowsky

Unterschrift FUSS e.V.

Anlage 3

Hinweise der Bezirksgruppe Braunschweig des VCD im Nachgang des Workshops:

1 von 4

Hausaufgabe zum Workshop „Gut gehen in Braunschweig“ am 29.04.2022

Zu Karte 1 Komfort, Sicherheit & Barrierefreiheit

Die bereits am 29.04.2022 gemeinsam begangenen Wege habe ich nicht erneut betrachtet
Viele reine Wohnstraßen haben nur einseitige und auch nur 1,50 m breite Fußwege. Das ist m. E. nicht optimal, aber aus Anwohnersicht tragbar.

Punkt 1 (rot):

Fußweg Ostseite Hauptstraße

=> durchgehend schadhafter Flickenteppich aus Asphalt (schlechter Komfort, Mängelstelle)

=> Mängelbehebung zeitnah erforderlich

Punkt 2 (rot):

Fußweg Westseite Hauptstraße

=> durchgehend Gehwegplatten (30x30cm) mit Gesamtbreite 1,50 m

=> Zustand relativ gut, beidseitig Grünstreifen (straßenseitig mit Bäumen bestanden)

=> Breite nicht optimal, aber aus Platzgründen schwer erweiterbar

Punkt 3 (rot, knapp außerhalb Projektgebietsgrenze)

Kreuzung Hauptstraße/K2

=> Gefahrenstelle, da PKW trotz Stoppschild in der Regel nicht anhalten

=> stark eingeschränkte Sicherheit

=> dringend sichere Quermöglichkeit schaffen (Signalanlage)

Punkt 4 (rot)

Fuß- und Radweg zwischen Hauptstraße und Lindenstraße

=> Mängelstelle: großenteils unebene Kleinpflasterung als Stolperstellen (Ursache: Baumwurzeln)

=> Beseitigung der Unebenheiten dringend erforderlich (wassergebundene Decke)

Punkt 4 (grün)

Beliebte Verbindung zwischen Hauptstraße und Lindenstraße => Vorzugsweg

Punkt 5 (rot)

Fuß- und Radweg zwischen Hauptstraße und Lindenstraße

=> Gefahrenstelle, da Sicht für alle Nutzer*innen durch 2 m hohe Hainbuchenhecke behindert

=> Mängelbehebung durch Spiegel oder Erweiterung der Wegekurve auf angrenzende Grünfläche

Punkt 6 (rot)

Geibelstraße zwischen Hauptstraße und Im Steinkampe (Tramhaltestelle „Geibelstraße“)

=> Fußweg einseitig und nur 0,90 m breit (z. T. durch Hecken zusätzlich verschmälert)

=> Mängelbehebung: gesamte Geibelstraße zur Spielstraße machen

=> Wichtig vor dem Hintergrund, dass die Flur „Hinter dem Steinkamp“ bald Neubaugebiet wird!

Punkt 6 (grün)

Geibelstraße zwischen Hauptstraße und Im Steinkampe

=> Vorzugsweg zur Tramhaltestelle „Geibelstraße“

Punkt 7 (rot)

Geibelstraße zwischen Brentanostraße und Im Steinkampe (Tramhaltestelle „Geibelstraße“)

=> Fußweg fehlt beidseitig

=> Mängelbehebung: gesamte Geibelstraße zur Spielstraße machen

Punkt 8 (grün)

Im Steinkampe

=> Sehr guter Wegeabschnitt, da der Fuß- und Radweg 2,50 m breit ist →

Punkt 9 (rot)

Im Steinkampe

- => Fuß- und Radweg verringert sich auf 2,00 m Breite
- => stellenweise zusätzliche Verschmälerung durch hineinragende Hecken
- => Mängelbehebung: wegen Platzmangel schwierig (evtl. Einkürzen der Heckenbreite)

Punkt 10 (rot)

Im Steinkampe

- => Fuß- und Radweg verläuft in 2,00 m Breite direkt über die Tramhaltestelle
- => Zwei Stützen des Haltestellenhäuschens auf dem Weg sind ein zusätzliches Hindernis
- => Mängelbehebung: wegen Platzmangel nicht möglich

Punkt 11 (rot)

Veltenöfer Straße (K25)

- => südlicher Fußweg nur 1,50 m breit; Gehwegplatten in relativ gutem Zustand
- => Mängelbehebung: Verbreiterung des Fußweges wegen der Straßenbäume nicht möglich

Punkt 12 (rot)

Rathenowstraße

- => Fußweg fehlt beidseitig
- => nicht optimal, aber hinnehmbar, da recht wenig befahrene Sackgasse

Punkt 13 (rot)

Veltenhöfer Straße (K25)

- => nördlicher Fußweg nur 0,90 m breit und stark abschüssig zur viel befahrenen K25
- => Gefahrenstelle für Fußgänger*innen, Rollator- und Rollstuhlbenutzer
- => Mängelbehebung: Umweg über Zebrastreifen Ecke Brandenburgstraße/K25 auf südl. Fußweg

Punkt 14 (rot)

Brandenburgstraße

- => östlicher Fußweg nur 0,90 m breit
- => wegen Garagen- und Parkplatzeinfahrten sehr stark zur Straße geneigt
- => Gefahrenstelle für Fußgänger*innen, Rollator- und Rollstuhlbenutzer
- => Mängelbehebung: Verbreiterung und möglichst Einebnung in Horizontale

Punkt 15 (rot)

Brandenburgstraße

- => westlicher Fußweg 1,50 m breit
- => wie östlicher Fußweg (jedoch etwas geringer) zur Straße geneigt
- => Mängelbehebung: Parkplätze an Straße verlegen, Fußweg von Straße trennen und einebnen

Punkt 16 (grün)

Namenloser Weg

- => Beliebte Verbindung von Tramhaltestelle „Heideblick“ über Alter Postweg zur Hauptstraße

Punkt 17 (rot)

Hauptstraße

- => westlicher Fußweg seit mehr als einem Jahr gesperrt wegen (stillliegender Haus-)Baustelle
- => Fußweg ab Zebrastreifen Alter Postweg nur für Anlieger bis Baustelle freigegeben
- => Anwohner müssen für sichere Querung der Hauptstraße Umweg über Zebrastreifen machen
- => Mängelbehebung: schwierig durchsetzbar
- => Hoffnung: Bautätigkeit wird zügig aufgenommen und Einschränkung rückgängig gemacht

Komfort, Sicherheit & Barrierefreiheit



Zu Karte 3 Attraktive Fußwegeachsen

Folgende Straßen sind insgesamt wichtige Alltags- und Schulwege, aber nicht alle durchgängig attraktiv.

Attraktive Fußwege habe ich bereits unter Karte 1 aufgeführt (siehe dort).

Punkt 1

Hauptstraße

=> beidseitig Alltags- und Schulweg

Punkt 2

Im Mittelfeld

=> Fuß- und Radweg für Schule und Alltag

Punkt 3

Im Steinkampe

=> Fuß- und Radweg für Schule und Alltag

Punkt 4

Heideblick

=> beidseitig Alltags- und Schulweg

Punkt 5

Aschenkamp

=> beidseitig Alltags- und Schulweg

Punkt 6

Veltenhöfer Straße (K25)

=> beidseitig Alltags- und Schulweg

Zu Karte 4 Sichere & komfortable Querungen

Punkt 1

Kreuzung Hauptstraße/Aschenkamp

=> Unsichere fußläufige Erreichbarkeit des Supermarktes Niedrigpreis (NP) an Hauptstraße 51

=> Mängelbehebung: Bedarfsampel an Hauptstraße kurz hinter Einmündung des Aschenkamp

Punkt 2

Kreuzung Hauptstraße/Gifhorer Straße (K2)

=> Bereich liegt knapp außerhalb der Projektgebietsgrenze, sollte aber dringend mit betrachtet werden

=> Gefahrenstelle, da PKW häufig trotz Stoppschild am Ende der Hauptstraße nicht anhalten

=> Mängelbehebung: Signalanlage

Zu Karte 5 Freie Sichtfelder

Punkt 1

=> siehe Karte 1, Punkt 5

Punkt 2

=> siehe Karte 1, Punkt 3

Attraktive Fußwegeachsen



Sichere & komfortable Querungen

Karte 4



Wo müssen die Querungen verbessert werden?

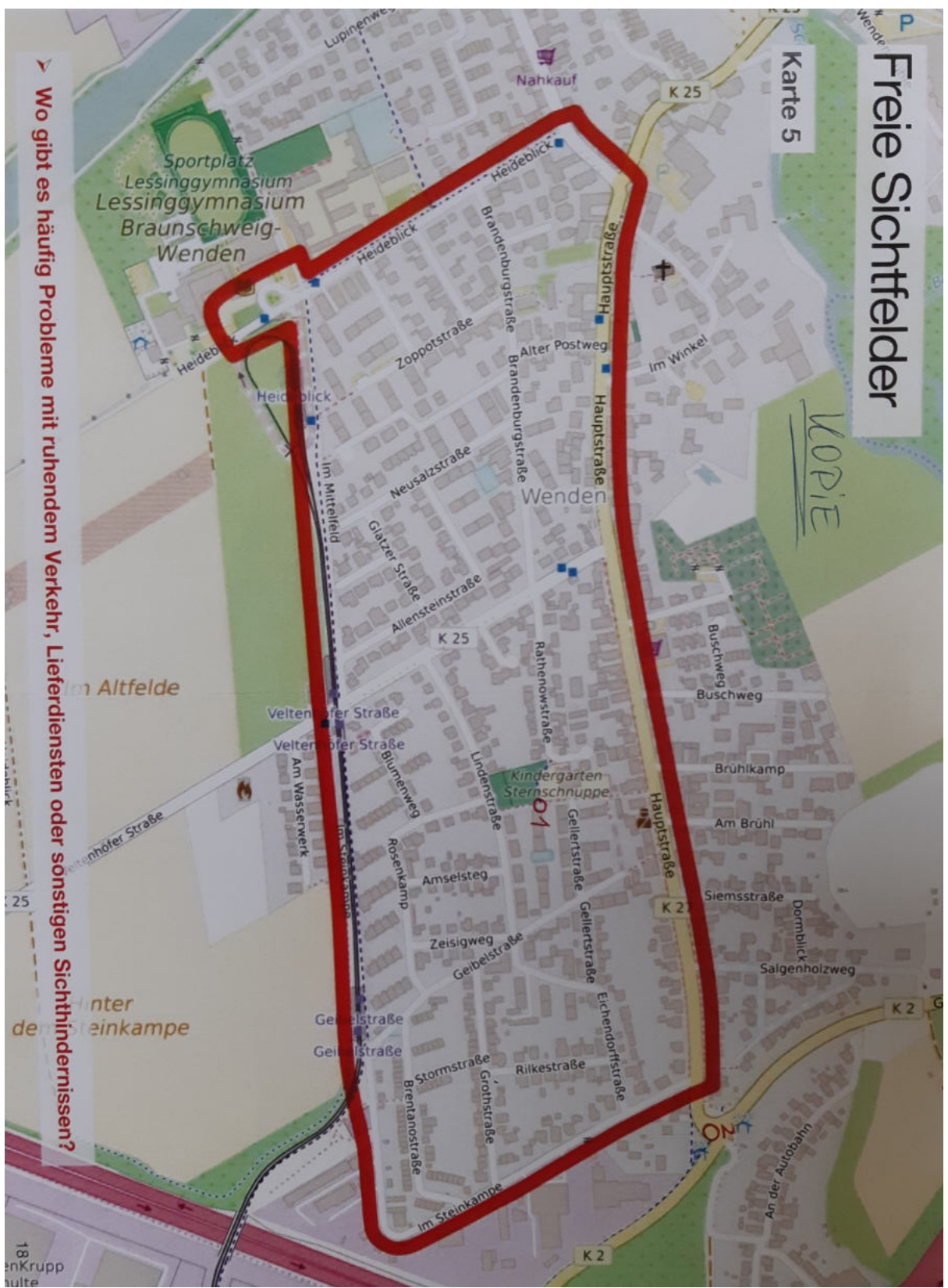
WOPPE

Freie Sichtfelder

Karte 5

KOPIE

Wo gibt es häufig Probleme mit ruhendem Verkehr, Lieferdiensten oder sonstigen Sichthindernissen?



Zu Karte 6 Konflikte mit Radverkehr

Ich habe keine negative Beobachtung in Hinsicht auf Probleme mit dem Radverkehr gemacht und insgesamt wenig Radverkehr beobachtet.

Auf der Hauptstraße wurde der Radverkehr bereits auf die Fahrbahn verlagert, in den Nebenstraßen sind keine Radwege vorhanden.

Zu Karte 7 Schulwege & Kindermobilität

Auf dem Schulwegplan ist der Bereich der potentiellen Gefahrenstellen an Hauptstraße und Aschenkamp bereits kenntlich gemacht.

Alle anderen Querungsmöglichkeiten sind m. E. gut durchdacht und ausreichend sicher.

Einzige Einschränkung ist der Schulweg von den Straßen Wendebrück, Wendenmühle und Im Winkel. Hier müssen die Kinder den Umweg über den Zebrastreifen am Alten Postweg nehmen (keine Einschränkung der Sicherheit). Die zu Karte 4, Punkt 1 genannte Bedarfsampel wäre eine Lösung des Problems.

Zu Auftrage der Bezirksgruppe Braunschweig
des VCD. Hella Wadler / 10.05.22

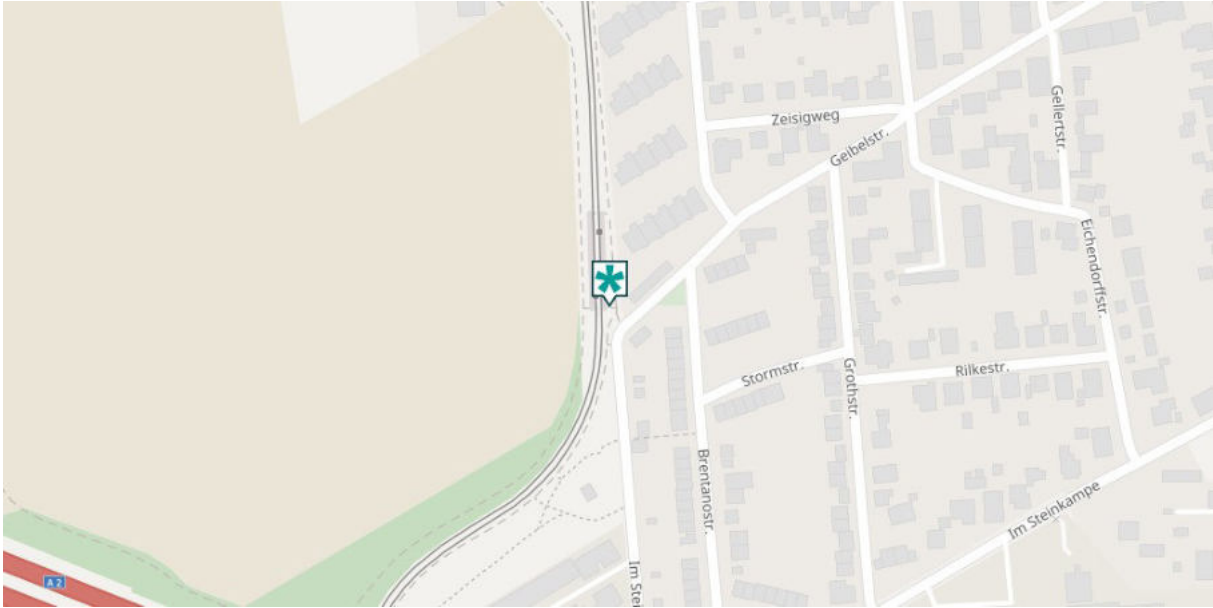



Nr. 969317

Adresse:	Hauptstraße 27, 38110 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	29.01.2022 14:38	
Kategorie:	Kritik: Gefahr Gehweg > Gehweg unterbrochen	
Beschreibung:	Umleitung für Fußgänger zu schmal	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		



Nr. 969318

Adresse:	Braunschweig Geibelstraße, 38110 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	29.01.2022 14:38
Kategorie:	Kritik: Gefahr Gehweg > Sonstiges
Beschreibung:	Gefährliche Kreuzung Fußgänger/Radfahrer/Straßenbahn und Altglas/Papiercontainer
Foto(s):	
Verbesserungsvorschlag:	
Anmerkungen:	



Nr. 969319

Adresse:	Veltenhöfer Straße, 38110 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	29.01.2022 14:38	
Kategorie:	Kritik: Gefahr Gehweg > Sonstiges	
Beschreibung:	Breit der Straßenbahnhaltestelle/Rad/Gehweg zu schmal	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:		
Anmerkungen:		



Nr. 969320

Adresse:	Braunschweig Brandenburgstraße, 38110 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	29.01.2022 14:38	
Kategorie:	Kritik: Gefahr Gehweg > Sonstiges	
Beschreibung:	Breite Fußweg	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:		
Anmerkungen:		

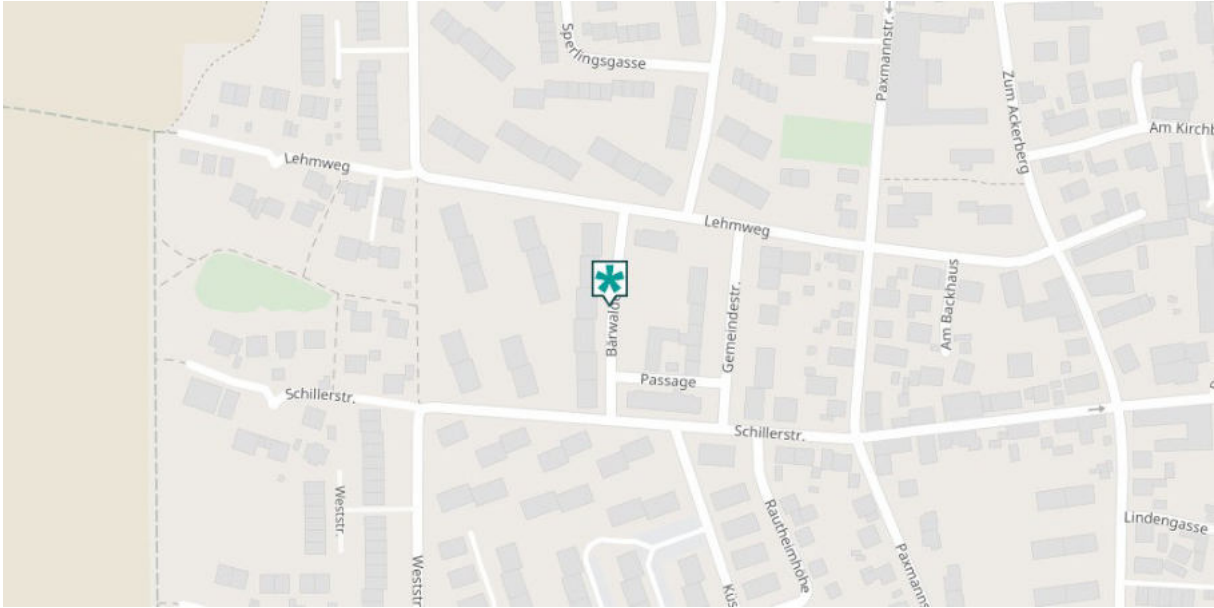


Nr. 1007088

Adresse:	Zum Ackerberg 1, 38126 Braunschweig, Germany
Zeitpunkt:	13.04.2022 11:41
Kategorie:	Kritik: Gefahr Fahrbahn > Zebrastreifen fehlt
Beschreibung:	Übergang zu den Sportplätzen fehlt
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungsvorschlag:	Lieber eine Ampel Zebrastreifen oder Ampel
Anmerkungen:	

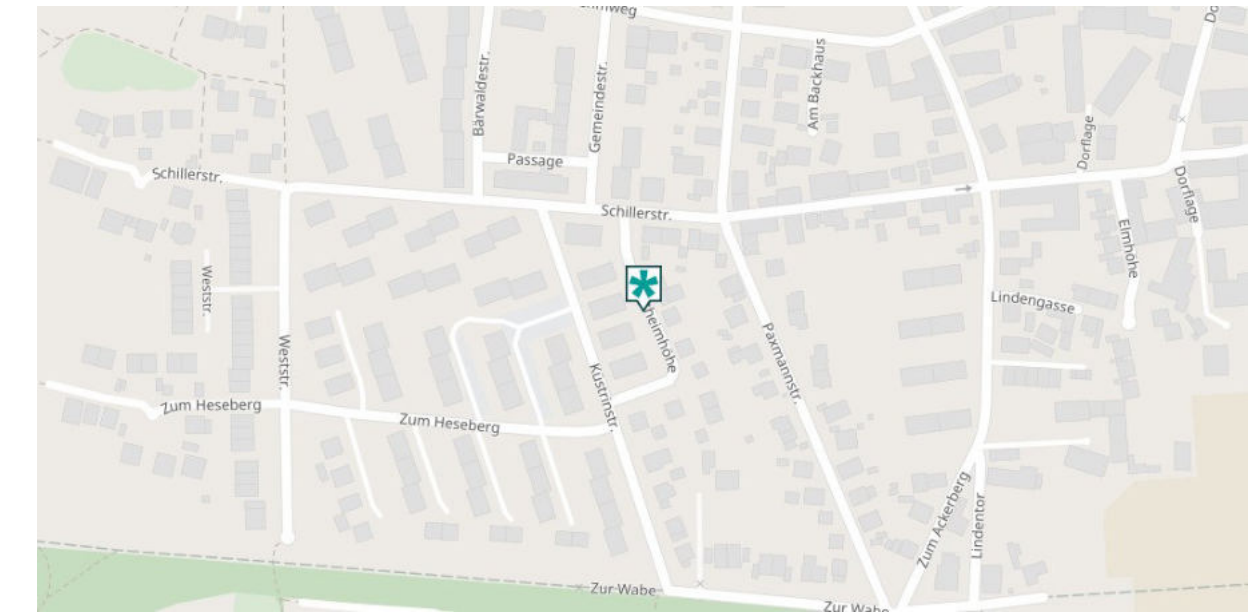


Nr. 1007101

Adresse:	Bärwaldestraße 6, 38126 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	13.04.2022 11:48
Kategorie:	Kritik: Gefahr Platz/Park > Sonstiges
Beschreibung:	Straße vor Kindergarten
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungsvorschlag:	Sollte Spielstraße werden oder ganz für Verkehr gesperrt werden, könnte zur neuen Orstmitte umgebaut werden
Anmerkungen:	

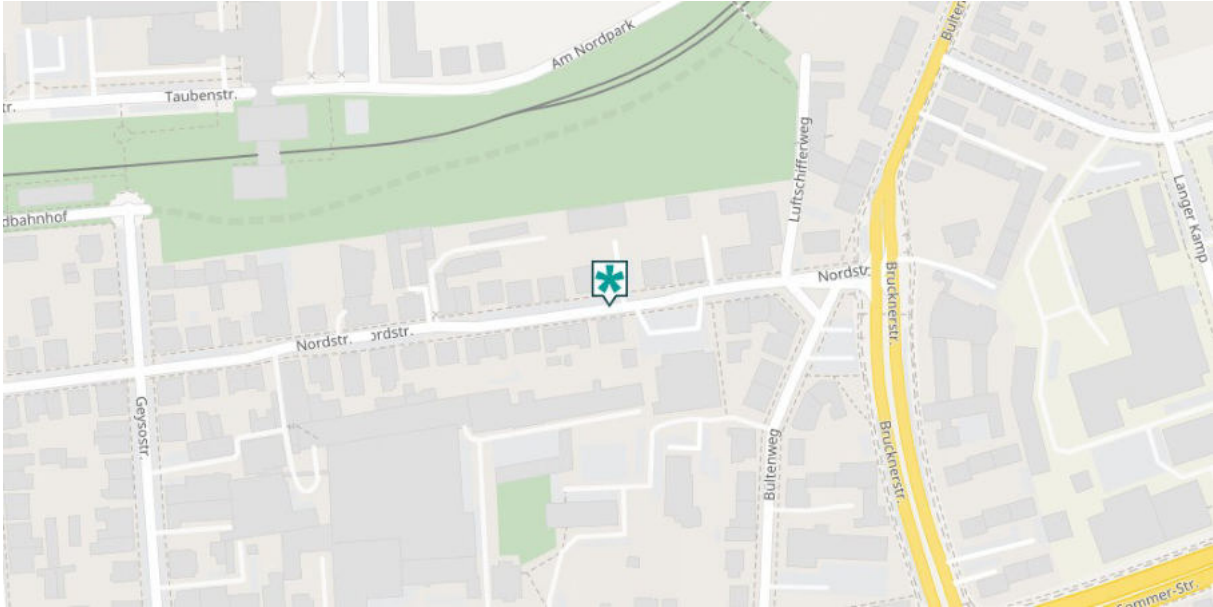



Nr. 1007110

Adresse:	Rautheimhöhe 4, 38126 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	13.04.2022 11:56
Kategorie:	Kritik: Gefahr Fahrbahn > Auto/Zweirad: zu schnell
Beschreibung:	Umwandlung zur Spielstraße
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungsvorschlag:	Wirksamere Tempolimits
Anmerkungen:	

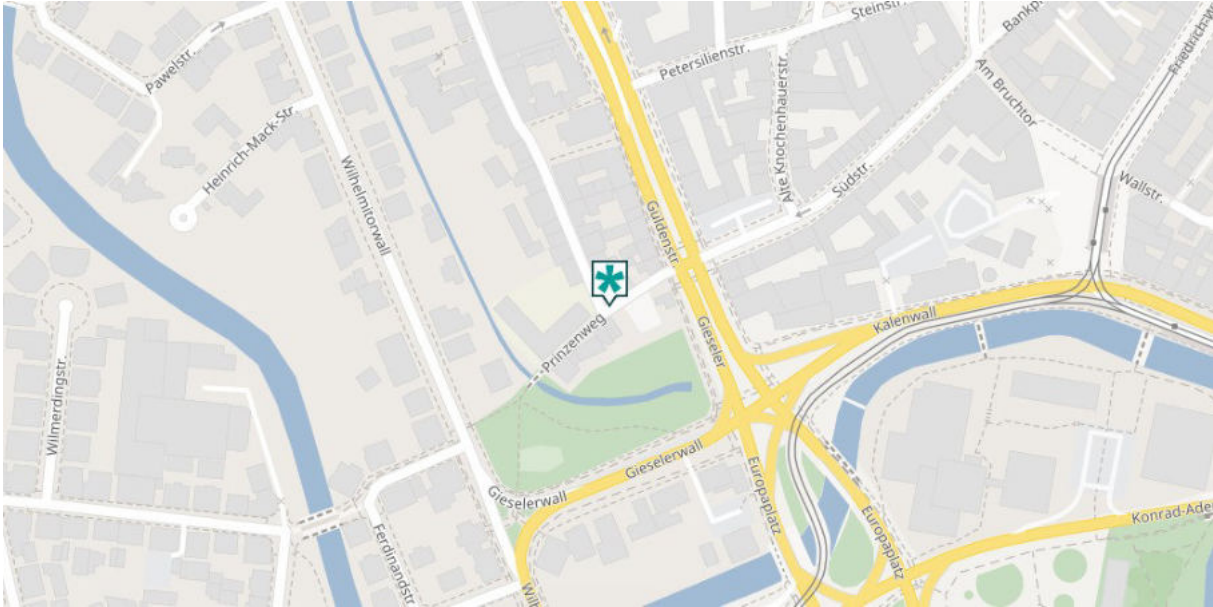



Nr. 1007886

Adresse:	Nordstraße 23, 38106 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	15.04.2022 10:50	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parkende KFZ kragen über die Parkplätze auf den Gehweg und behindern (eingeschränkte) Zufußgehende.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	

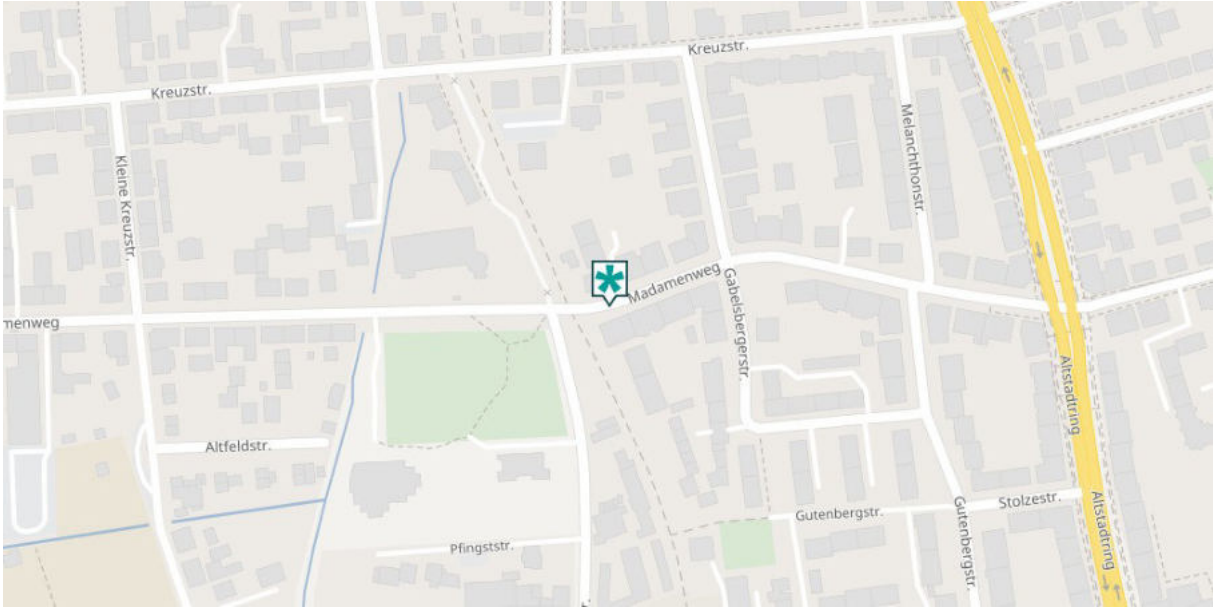



Nr. 1012212

Adresse:	Prinzenweg 10, 38100 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	24.04.2022 13:27	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Gewerbe Café/Handel	
Beschreibung:	Gehweg mit Tischen vollgestellt.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		

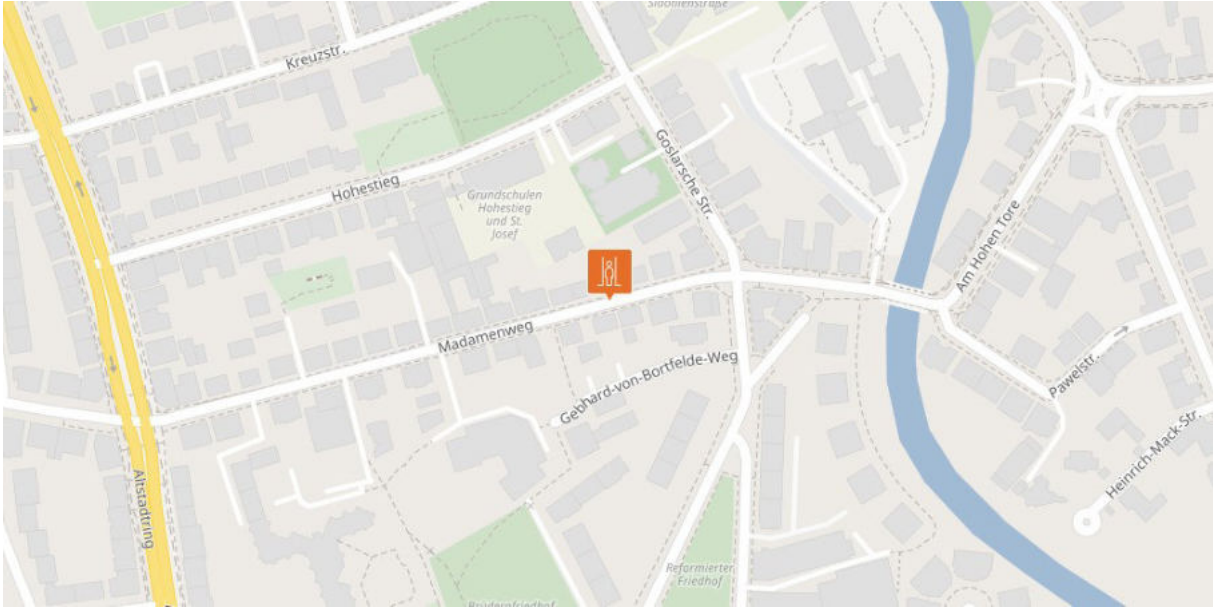



Nr. 1015739

Adresse:	Madamenweg 138, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	30.04.2022 15:44	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		



Nr. 1022836

Adresse:	Madamenweg 4, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	14.05.2022 08:41	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Enge Baustelle, Müll, etc.	
Beschreibung:	Behinderung. Gehweg nicht barrierefrei.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		



Nr. 1022872

Adresse:	Osterbergstraße 25A, 38112 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	14.05.2022 10:09	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		

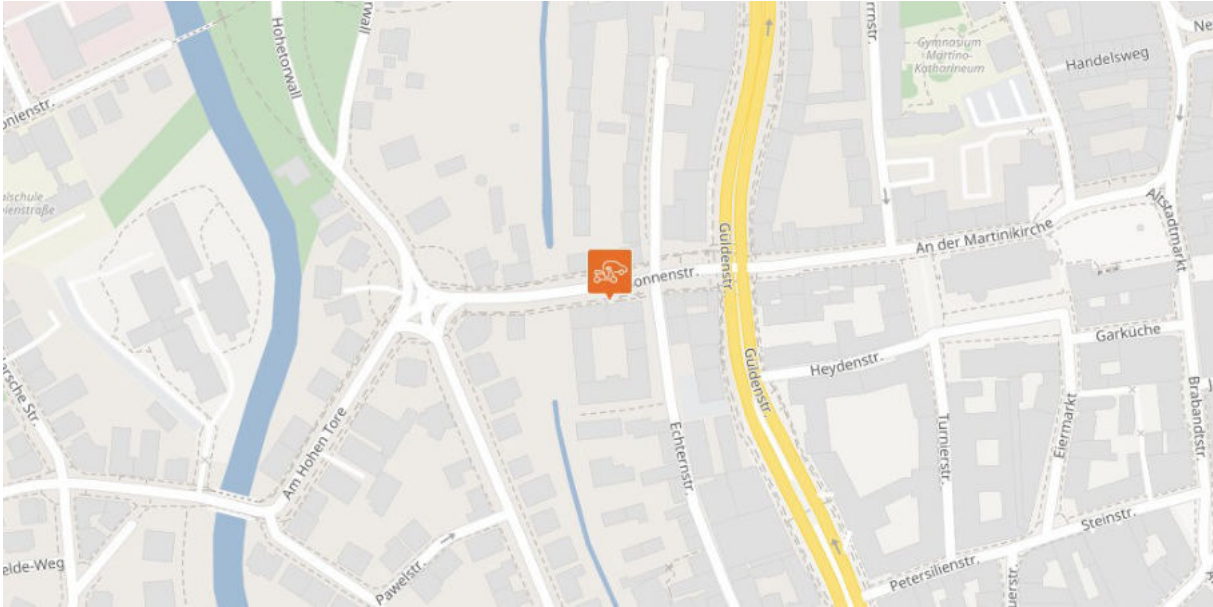



Nr. 1022878

Adresse:	Braunschweig Veltenhöfer Straße, 38110 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	14.05.2022 10:41	
Kategorie:	Lob: Sicherheit > Ampel rasch grün	
Beschreibung:	Schnelle Grünschaltung für Zufußgehende an der Bedarfsampel.	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:		
Anmerkungen:		

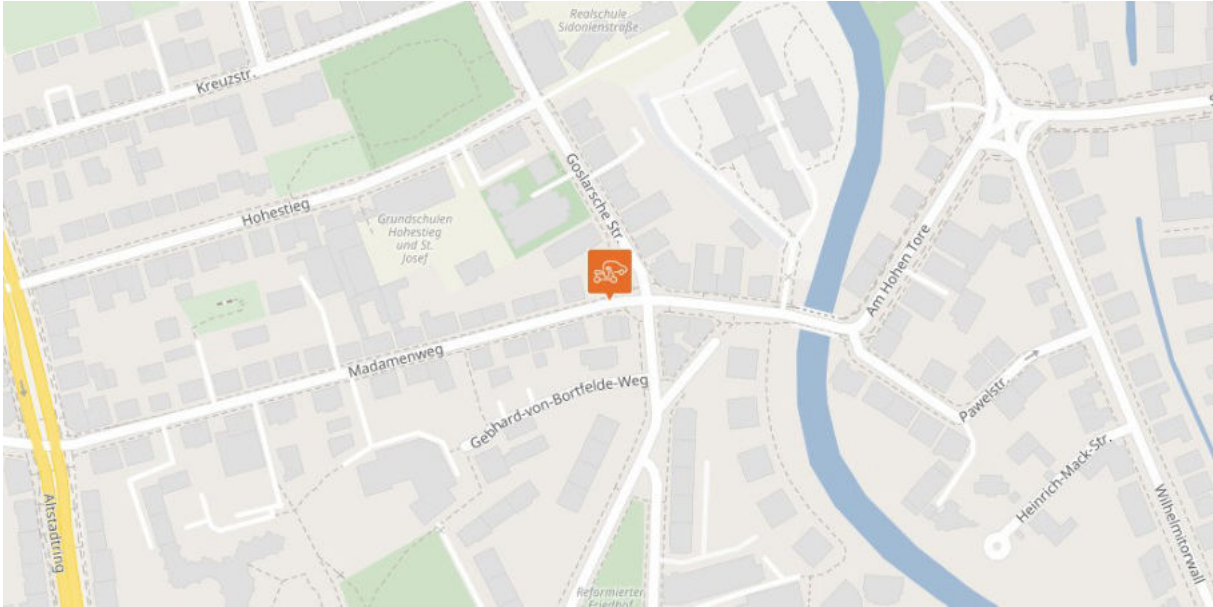



Nr. 1023048

Adresse:	Sonnenstraße 8, 38100 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	14.05.2022 17:04	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Zweirad	
Beschreibung:	Fahrräder auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		



Nr. 1026738

Adresse:	Goslarsche Str. 4, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	21.05.2022 09:24	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	KFZ hält auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Keine Angabe	
Anmerkungen:		

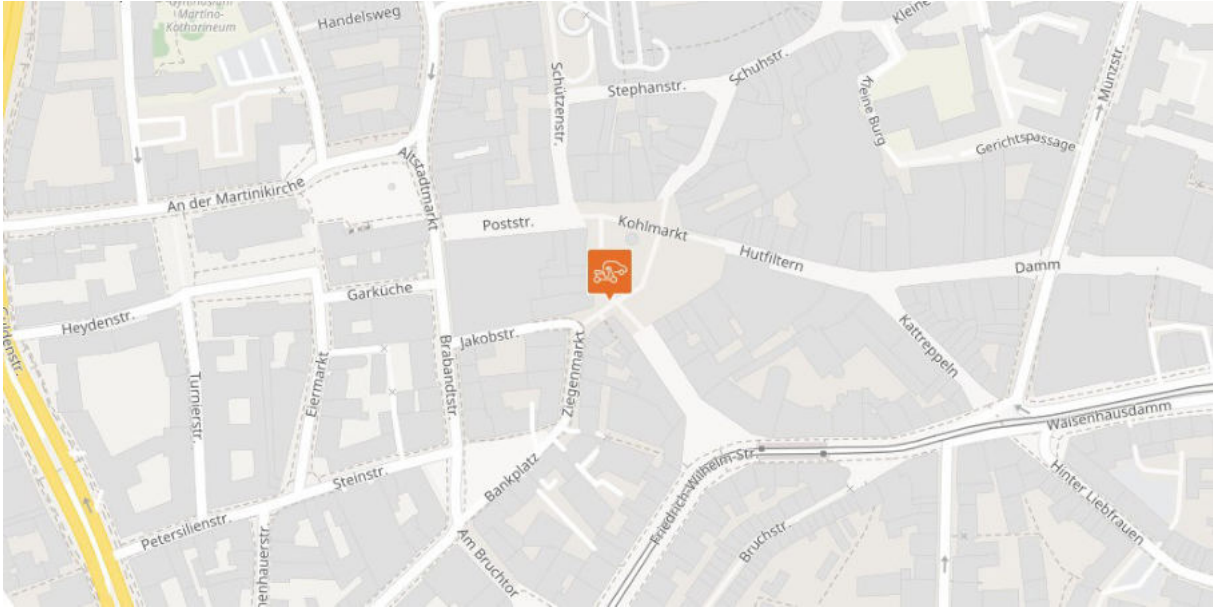



Nr. 1026831

Adresse:	Reitlingstraße 16, 38126 Braunschweig, Germany
Zeitpunkt:	21.05.2022 12:42
Kategorie:	Kritik: Gefahr Gehweg > Auto parkt
Beschreibung:	Parken quer auf dem Gehweg.
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungs-vorschlag:	Geldbuße
Anmerkungen:	



Nr. 1029749

Adresse:	Kohlmarkt 20, 38100 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	27.05.2022 09:44	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken in der Fußgängerzone.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		



Nr. 1029767

Adresse:	Wilhelmitorwall 18, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	27.05.2022 10:11	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parkendes Auto ragt weit auf den Gehweg und schränkt den nutzbaren Gehwegbreite stark ein.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Mehr Überwachung	



Nr. 1030249

Adresse:	Reiherstraße 19, 38114 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	28.05.2022 14:06	
Kategorie:	Kritik: Ärger Fahrbahn > Ampel lange rot	
Beschreibung:	Grünphase wird bis zu dreimal unterbrochen.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Durchgehende Grünphase um die Straße in einem Zug überqueren zu können.	

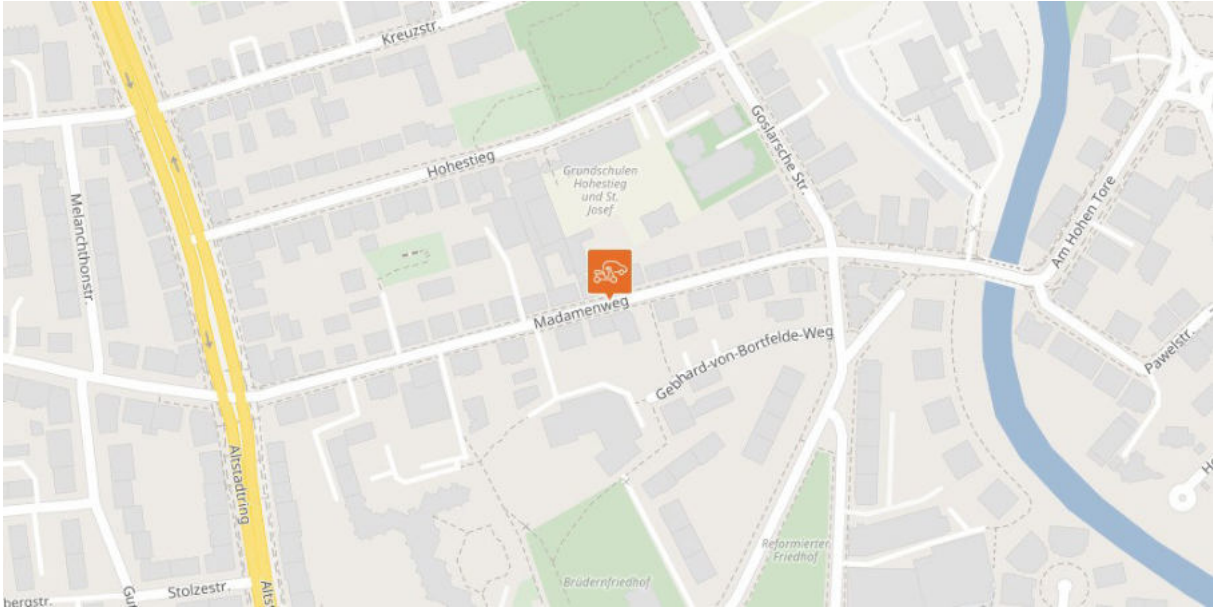



Nr. 1030269

Adresse:	Madamenweg 141, 38118 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	28.05.2022 14:41	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		



Nr. 1037931

Adresse:	Madamenweg 163, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	11.06.2022 17:00	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		



Nr. 1041207

Adresse:	Maibaumstraße 7, 38118 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	18.06.2022 14:57	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		



Nr. 1043843

Adresse:	Ziegenmarkt 4A, 38100 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	22.06.2022 18:53	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungs- vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		



Nr. 1055386

Adresse:	Hohetorwall 2, 38118 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	12.07.2022 18:28	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		



Nr. 1055409

Adresse:	Hohetorwall 2, 38118 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	12.07.2022 19:32	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg.	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

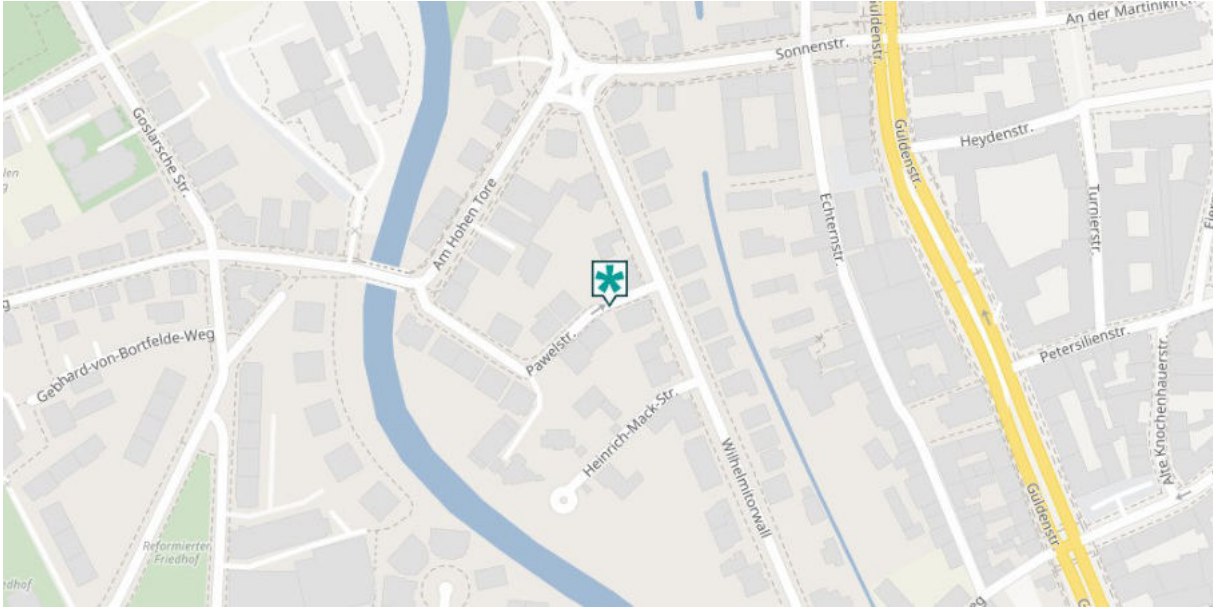



Nr. 1056829

Adresse:	Wilhelmitorwall 12, 38118 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	15.07.2022 08:31	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

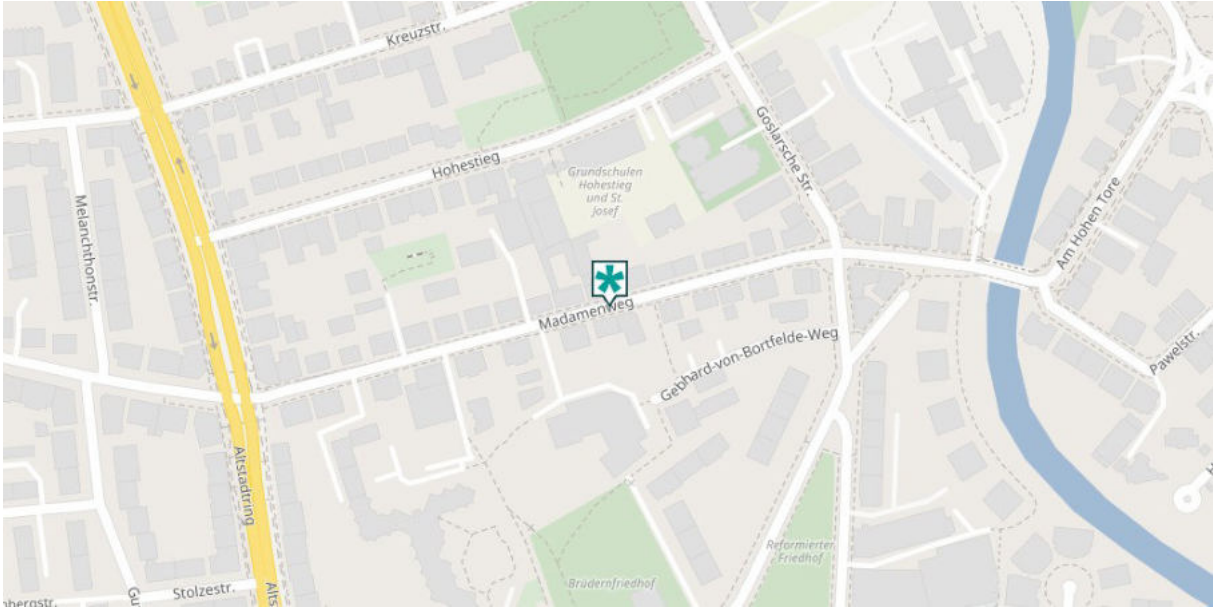
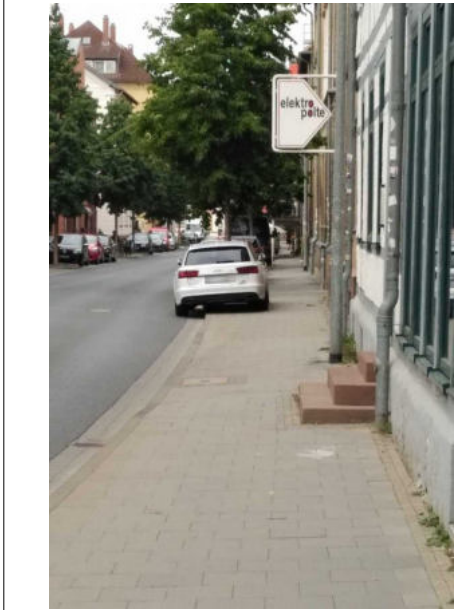


Nr. 1056830

Adresse:	Wilhelmitorwall 34A, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	15.07.2022 08:34	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

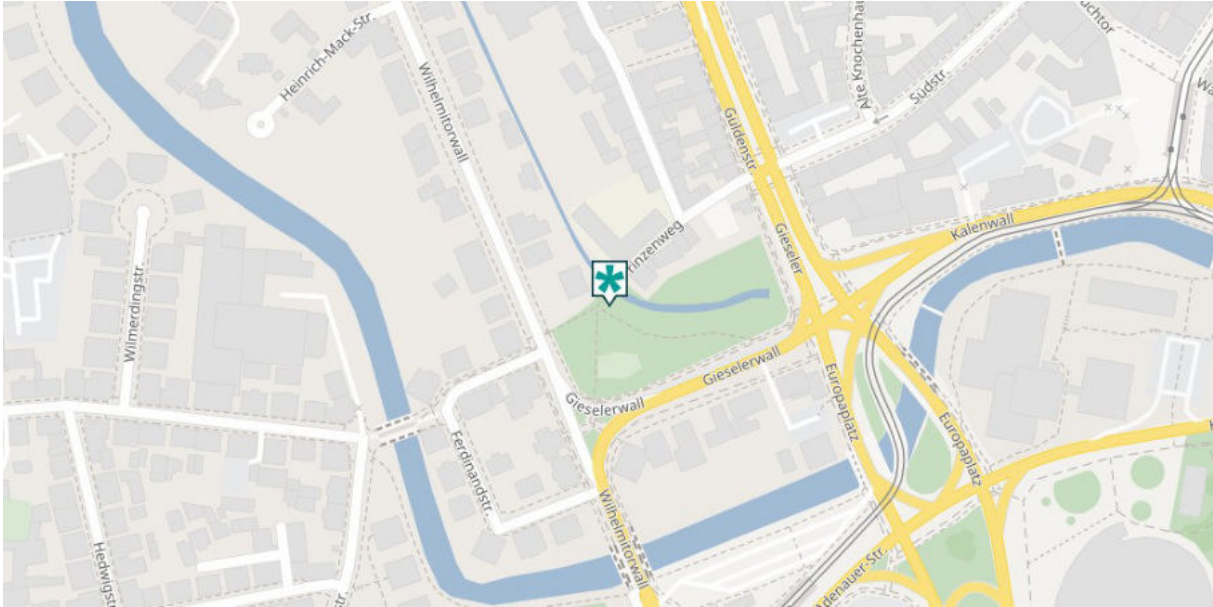



Nr. 1056835

Adresse:	Madamenweg 162, 38118 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	15.07.2022 08:38	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem gehweg	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		



Nr. 1057601

Adresse:	Prinzenweg 9, 38100 Braunschweig, Germany	
		
Zeitpunkt:	17.07.2022 10:21	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken in der Fußgängerzone	
Foto(s):		
Verbesserungsvorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		

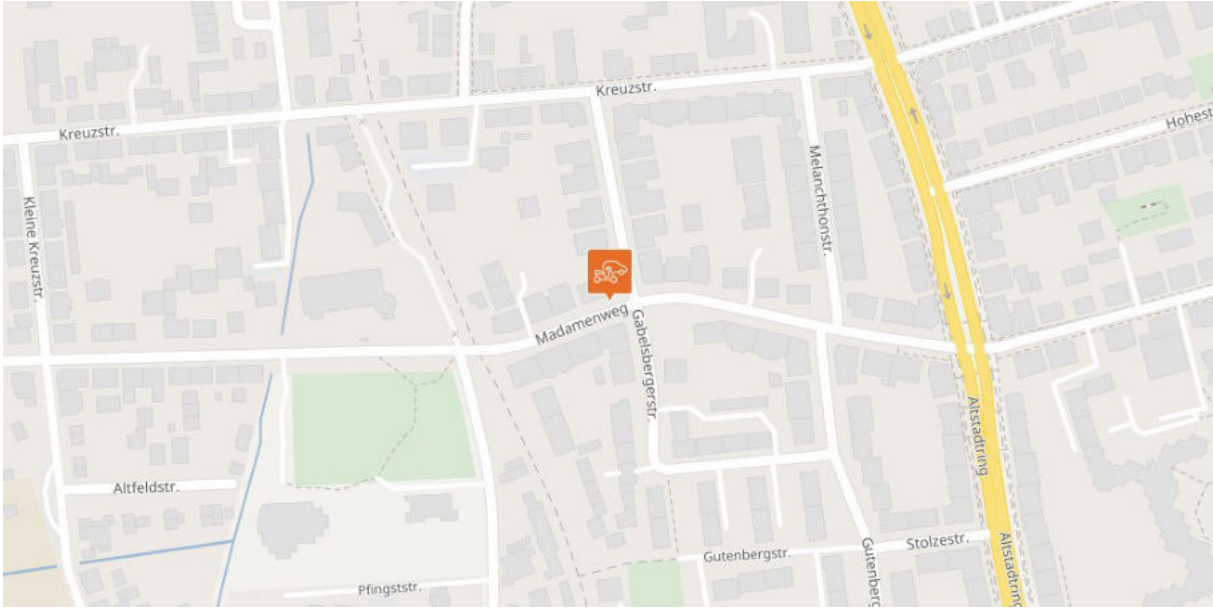


Nr. 1064869

Adresse:	Wilhelmitorwall 12, 38118 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	30.07.2022 10:14	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem gehweg	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		



Nr. 1064873

Adresse:	Madamenweg 141, 38118 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	30.07.2022 10:26
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungsvorschlag:	Mehr Überwachung
Anmerkungen:	

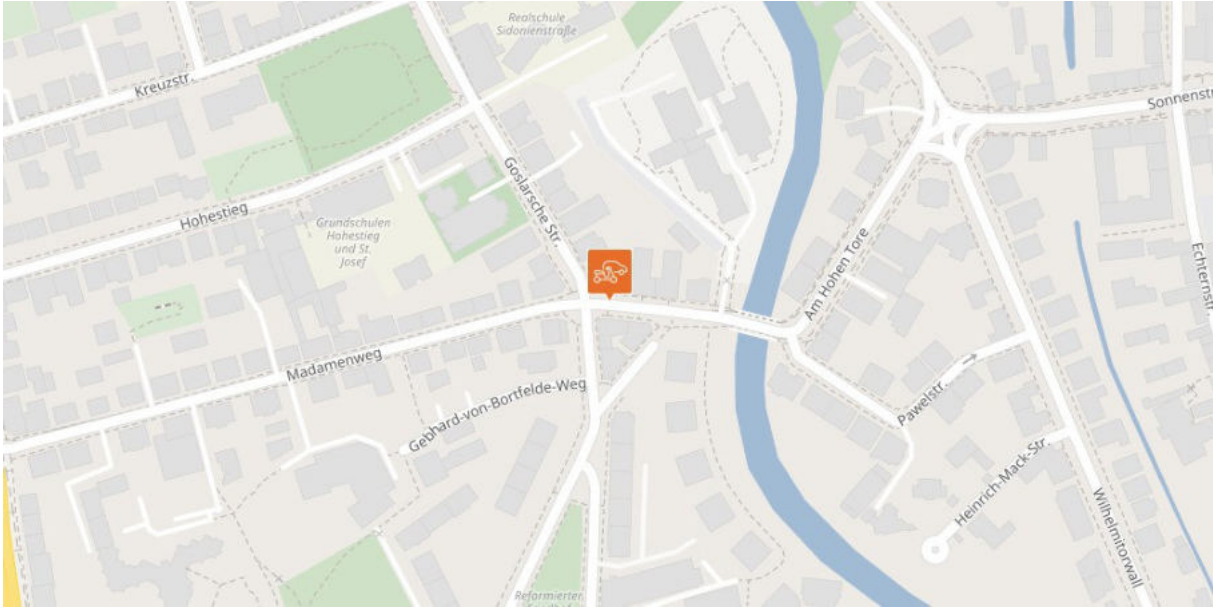


Nr. 1068698

Adresse:	Madamenweg 162, 38118 Braunschweig, Germany	
Zeitpunkt:	06.08.2022 13:41	
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto	
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg	
Foto(s):		
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung	
Anmerkungen:		



Nr. 1072511

Adresse:	Madamenweg 171, 38118 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	13.08.2022 09:23
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungsvorschlag:	Mehr Überwachung
Anmerkungen:	



Nr. 1072513

Adresse:	Madamenweg 139A, 38118 Braunschweig, Germany
Zeitpunkt:	13.08.2022 09:32
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg\$
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungs-vorschlag:	Mehr Überwachung
Anmerkungen:	

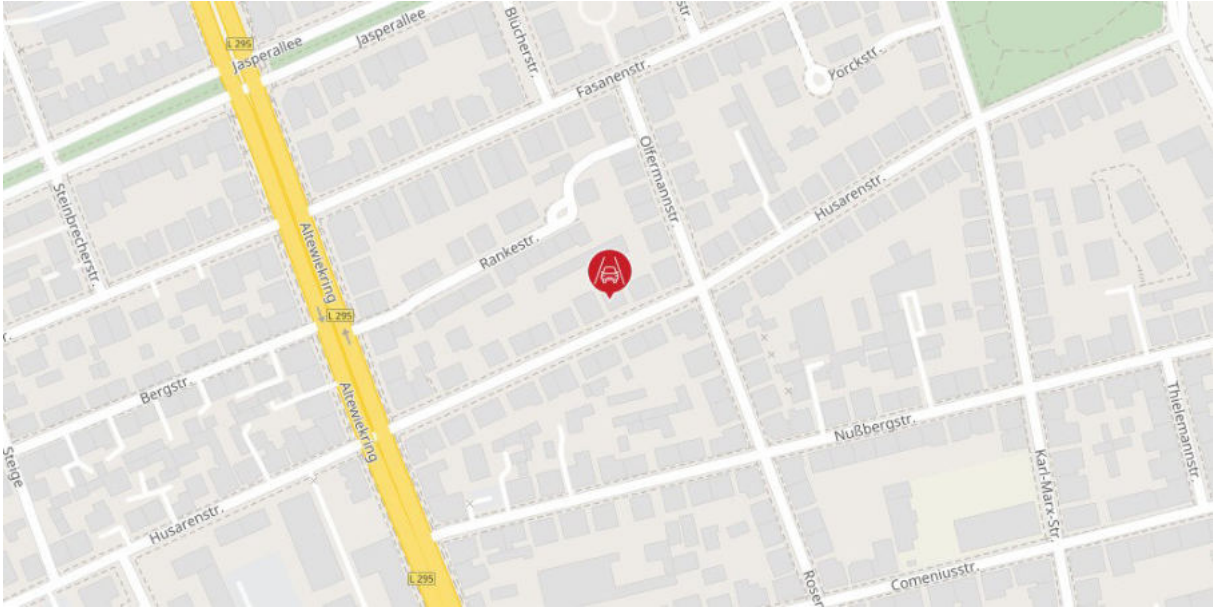


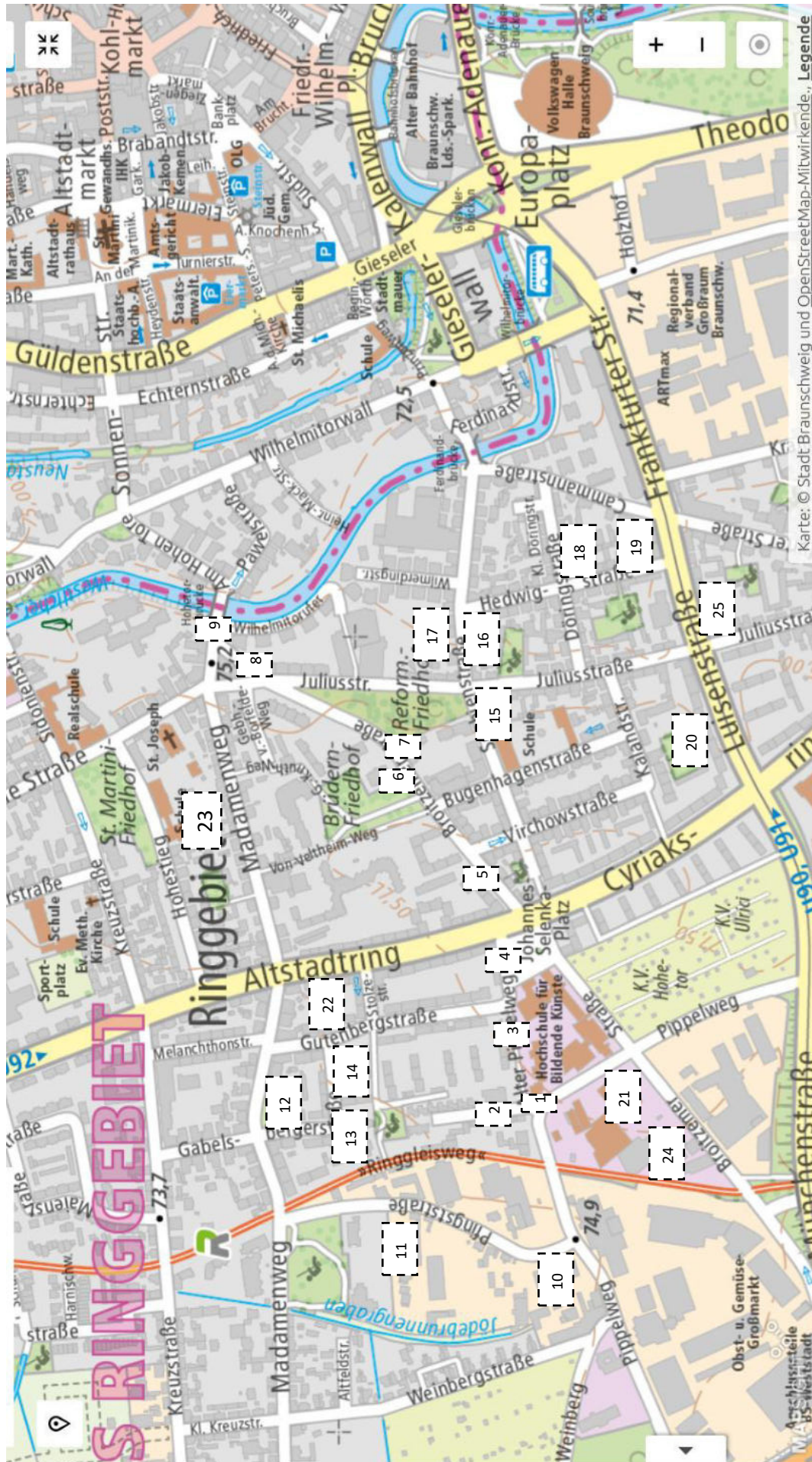
Nr. 1080686

Adresse:	Südstraße 5, 38100 Braunschweig, Germany
Zeitpunkt:	27.08.2022 13:49
Kategorie:	Kritik: Hindernis Gehweg > Fahrzeug Auto
Beschreibung:	Parken auf dem Gehweg
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungsvorschlag:	Mehr Überwachung
Anmerkungen:	



Nr. 1160687

Adresse:	Husarenstraße 25, 38102 Braunschweig, Germany
	
Zeitpunkt:	16.01.2023 14:30
Kategorie:	Kritik: Gefahr Fahrbahn > Fahrbahn zu breit
Beschreibung:	
Foto(s):	Keine Angabe
Verbesserungsvorschlag:	Gehweg und Bordsteinkante weiter in die Fahrbahn hinein ziehen
Anmerkungen:	



Karte: © Stadt Braunschweig und OpenStreetMap-Mitwirkende., Legende

Karte: Gerd Schüller

1 Pippelweg/Alter Pippelweg

Der Gehweg wird hier häufig zugeparkt. Außer den Behinderungen für Fußgehende wird auch die Sicht von Autofahrenden auf Radfahrende aus dem Alten Pippelweg behindert. Abhilfe würde ein Findling, Poller oder eine Bepflanzung bringen.

2 Stichstraße Pippelweg 72-75

Die Stichstraße hat nur auf einer Seite einen extrem schmalen Gehweg, für Rollatoren, Kinderwagen oder Rollstühle überhaupt nicht geeignet. Fast alle benutzen die Fahrbahn. Dies wäre ein typisches Beispiel für einen verkehrsberuhigten Bereich.

3 Alter Pippelweg

Der Gehweg des Alten Pippelwegs ist sehr uneben durch die Baumwurzeln.

4 Johannes-Selenka-Platz

Entlang der Hecke ist der Gehweg durch Pflasterung vom Radweg getrennt. Dabei verbleibt allerdings für Fußgehende zu wenig Platz, besonders wenn die Hecke breiter gewachsen ist. Auf dem Radweg stehen auch Verkehrszeichen, was dessen Nutzung eigentlich infrage stellt.

5 Broitzemer Straße

Die Litfasssäule vor Nr.233 engt den Gehweg sehr ein.

6 Broitzemer Straße

Der Gehweg auf der Nordseite zwischen Nr. 245 und 252 ist nur max.1 m breit und wird leider sehr oft widerrechtlich durch Radfahrende genutzt, was zu Problemen im Begegnungsverkehr führt. Eine Verbreiterung des Gehweges wäre hier möglich.

7 Broitzemer Straße

Neben Haus-Nr.1 befindet sich eine Einfahrt. Die Bordsteine im Gehwegbereich sind auf beiden Seiten nicht abgesenkt.

8 Broitzemer Straße zwischen Juliusstraße und Madamenweg

Vor Jahren wurde der Gehweg auf der Ostseite entfernt und die Fahrzeuge bis an den Zaun geparkt. Seitdem gehen mehr als 90% der Fußgehenden auf der Fahrbahn, auch mit Rollatoren. Dieser Bereich sollte um die tatsächlichen Nutzungen zu berücksichtigen auch als verkehrsberuhigter Bereich beschildert werden. Der schmale Gehweg auf der Westseite wird kaum genutzt und ist entbehrlich.

9 Madamenweg /Einmündung Broitzemer Straße

Die Verhältnisse hier sind unklar. Der Gehweg wird auf die unter 8 genannte Fahrbahn geleitet, die Radfahrenden von der Fahrbahn auf den Gehweg. Dürfen Radfahrende den Gehweg hier benutzen?

10 Pfingststraße/ Einmündung zum Pippelweg

Die Hecke vom Privatgrundstück engt den Gehweg hier auf 80 cm ein.

11 Pfingststraße

Die Bepflanzung vor Haus Nr.3 engt den Gehweg stark ein.

12 Gutenbergstraße

Die Bepflanzung vom Grundstück Nr.8 ragt zu weit in den Gehweg.

13 Gutenbergstraße

In der Kurve ab Haus 19G ist der Gehweg in einem schlechten Zustand.

14 Gutenbergstraße

Der Kanaldeckel in Höhe Haus Nr.13/14 ist zu hoch und damit eine Stolperfalle.

15 Kreuzung Sophienstr./Juliusstr.

Die Übersicht auf die stark befahrene Kreuzung ist schlecht, man sieht die Fahrzeuge erst, wenn man auf der Fahrbahn steht. Im Kreuzungsbereich sollten die Gehwege vorgezogen und mit Pollern versehen werden.

16 Einmündung Hedwigstraße in Sophienstraße

Hier gilt das gleiche wie unter Nr.15.

17 Sophienstraße

Die Litfasssäule in Höhe Haus Nr. 29 lässt nur 90 cm Platz.

18 Kreuzung Hedwigstraße/Döringstraße

Hier ist das gleiche Problem wie bei Nr. 15 und 16. Erschwerend kommt hinzu, dass hier nicht einmal eine Zick-Zack-Markierung vorhanden ist.

19 Luisenstraße, Einmündung Cammannstraße

Der Freisitz der Gaststätte (Schirmständer) engt den Gehweg zu sehr ein.

20 Luisenstraße

Der Gehweg vor den Häusern 19 bis 25 wird oft befahren oder beparkt. Er sollte durch Poller oder ähnliches blockiert werden.

21 Pippelweg/Broitzemer Straße

Der Bordstein ist auf der Westseite des Pippelweges an der Einmündung Broitzemer Straße nicht abgesenkt.

22 Altstadttring, Einmündung Stolzstraße

Der Bordstein im Vordergrund ist nur im Bereich des Radweges abgesenkt, gegenüber auch am Gehweg.

23 Madamenweg

Der Automat an der Hauswand von Nr. 168 ragt weit in den ohnehin schmalen Gehweg.

24 Broitzemer Straße

Ab Grundstück Nr. 219 in Richtung Westen ist der Gehweg durch wilden Bewuchs erheblich eingeschränkt.

25 Luisenstraße/Juliusstraße

Eine Überquerung der Juliusstraße in Richtung Osten ist aufgrund eines Verkehrsschildes auf dem Gehweg nur über den Radweg möglich. (kein Foto)

Pippelweg/Alter Pippelweg



Alter Pippelweg



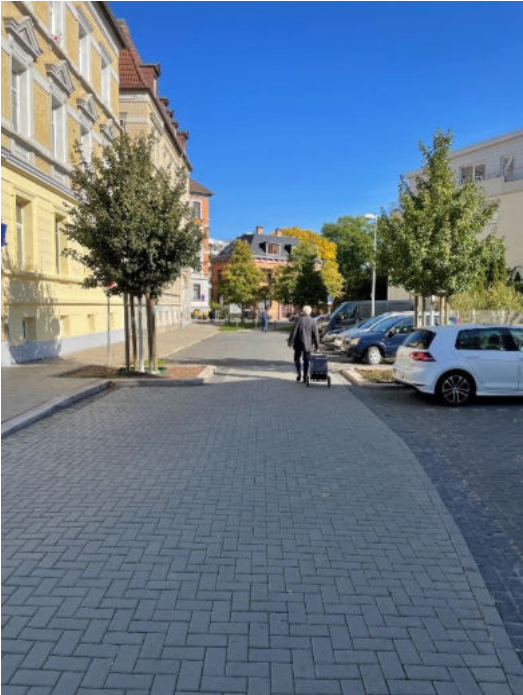
Johannes-Selenka-Platz



Broitzemer Straße



Broitzemer Straße zwischen Juliusstraße und Madamenweg



Pfingststraße / Pippelweg



Gutenbergstraße



Sophienstraße



Luisenstraße



Pippelweg/Broitzemer Straße

Altstadtring/Stolzstraße



Madamenweg 168

Broitzemer Straße 219





1 Im Ganderhals

Der Freizeitweg auf der Westseite mündet in die Fahrbahn der Straße Im Ganderhals. Dort befindet sich kein Gehweg. Die Fußgehenden nutzen einen inoffiziellen Trampelpfad über die Wiese, der nicht für Gehbehinderte, Rollatoren, Kinderwagen u.ä. geeignet ist.

2 Pippelweg

In der Kurve vor dem Abzweig in den Park ist der Gehweg in einem sehr schlechten Zustand.

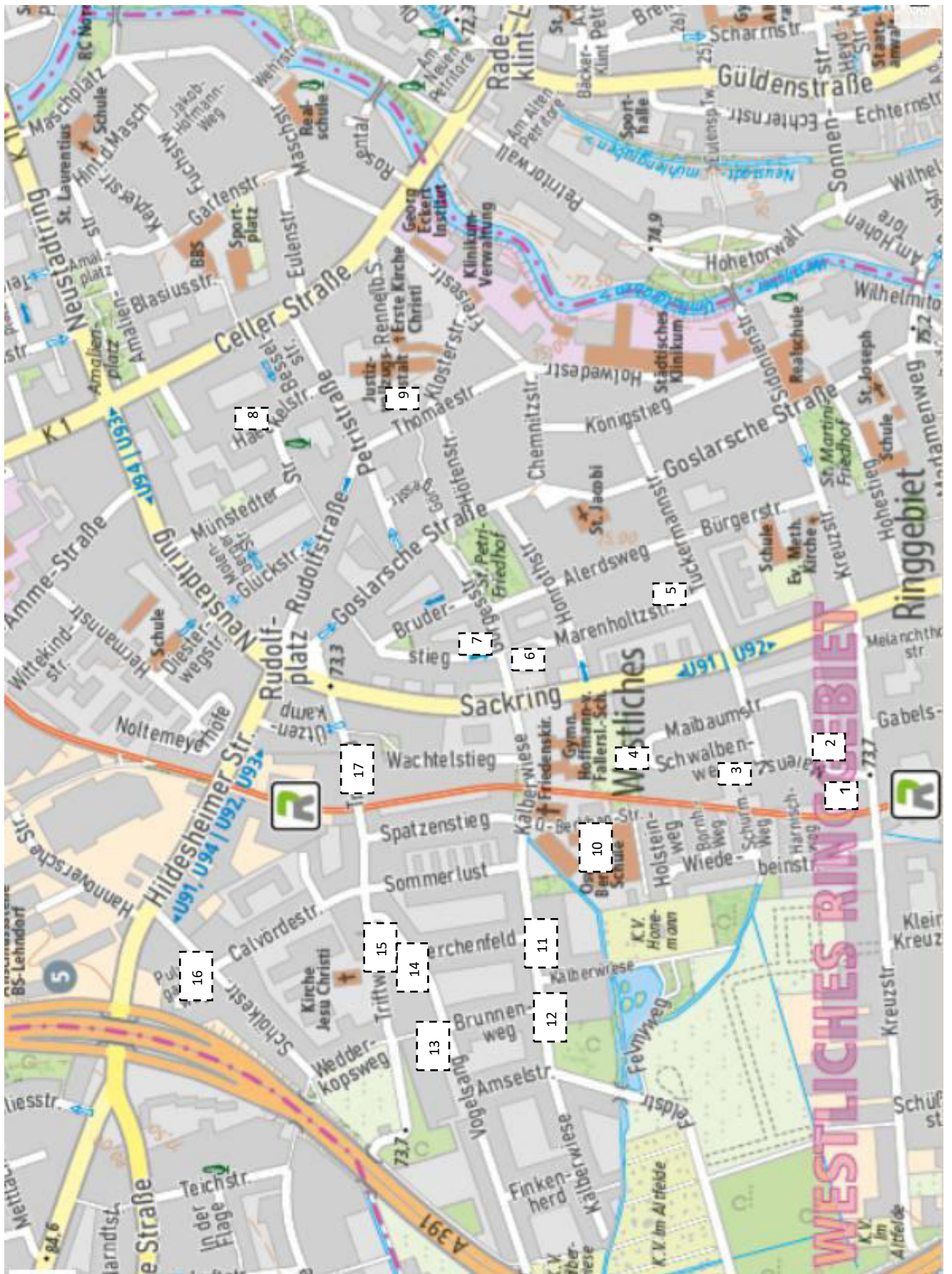
Im Ganderhals



Pippelweg



Fotos: Gerd Schüller



Karte Gerd Schüller

1 Maienstraße

Unebenheit vor Haus Nr.4

2 Maienstraße, Einmündung Maibaumstraße

Vor der Absenkung zur Straßenquerung könnte man parken. Hier fehlt eine Markierung.

3 Maienstraße vor Einmündung Schwalbenweg

Unebenheit im Gehweg

4 Schwalbenweg/ Maibaumstraße

Schmale, zum Teil schräge Gehwege (unter 90 cm). Es handelt sich um ruhige Wohnstraßen, hier wäre ein verkehrsberuhigter Bereich sinnvoll.

5 Marenholtzstraße

Die Hecke vor den Häusern 18-20 ragt weit in den Gehweg, so dass nur max. 70 cm verbleiben.

6 Fußweg von der Marenholtzstraße zur Görjesstraße

Der Bewuchs in Höhe Nr. 14 ragt auf der gesamten Länge stark in den Gehweg.

7 Bruderstieg/Görjesstraße

Die Sicht aus dem Bruderstieg auf den Verkehr der Görjesstraße ist sehr eingeschränkt, auch durch die parkenden Fahrzeuge.

8 Haeckelstraße

Der Sackgassenteil der Haeckelstraße hat keine Gehwege und wäre als verkehrsberuhigter Bereich geeignet.

9 Thomaestraße/Klosterstraße

Der Einmündungsbereich ist sehr weitläufig. Eine Querung für Fußgänger aufgrund der Strecke, der parkenden Fahrzeuge und fehlender Markierungen ist sehr schwierig. Auch eine Mittelinsel in der Klosterstraße wäre gut.

10 Oswald-Berkhan-Straße

Bei Haus Nr.5 endet der Gehweg am Wendehammer und Parkplatz ohne Absenkung des Bordsteins.

11 Lerchenfeld

Die Straße verfügt über keine ausreichenden Gehwege. Ein verkehrsberuhigter Bereich wäre hier zu empfehlen.

12 Brunnenweg

Die Straße verfügt über keine ausreichenden Gehwege. Ein verkehrsberuhigter Bereich wäre hier zu empfehlen.

13 Vogelsang/ Einmündung Brunnenweg

Hier sind keine Absenkungen der Bordsteine vorhanden.

14 Vogelsang

Auf dem nur einseitig vorhandenen Gehweg stehen einige Laternen mitten drin, obwohl sie im weiteren Verlauf an die Seite gerückt stehen.

15 Vogelsang

Der Gehweg an der Kurve zum Triftweg endet dort an einem unbefestigten Seitenstreifen ohne Absenkung.

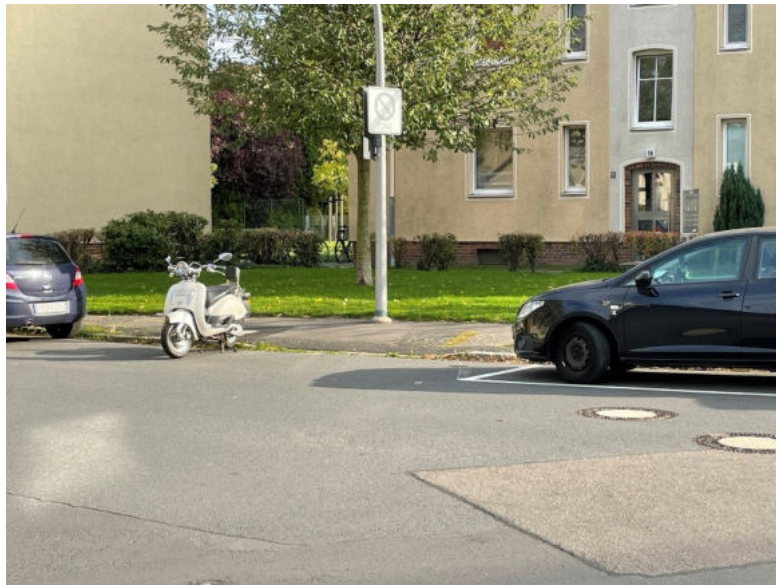
16 Schölkestraße/Einmündung Calvördestraße

Der Bordstein ist hier ohne nennenswerte Absenkung noch 6 cm hoch.

17 Wachtelstieg

Der Fußweg vom Triftweg zum Spielplatz ist sehr vernachlässigt und uneben, auf der Seite vom Wachtelstieg gibt es keine Bordsteinabsenkung und es parken dort Fahrzeuge.

Marienstraße



Schwalbenweg/Maibaumstraße



Marenholtzstraße



Bruderstieg/Görgesstraße



Haeckelstraße

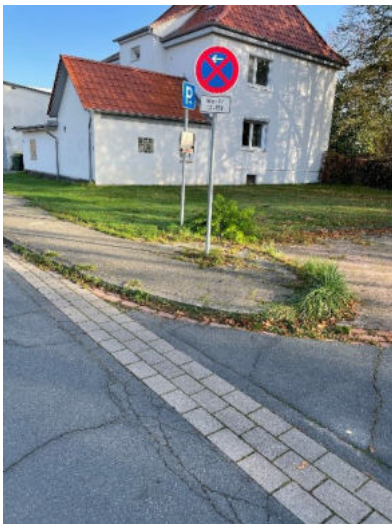


Fotos: Gerd Schüller

Thomasstraße/Klosterstraße



Oswald-Berkhan-Straße



Lerchenfeld



Brunnenweg



Vogelsang



Schölkestraße/Calvörderstraße



Wachtelstieg

