

plan&rat



Zu Fuß unterwegs in der Sozialen Stadt – ein Gender Mainstreaming-Projekt



Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

August 2008



Zu Fuß unterwegs in der Sozialen Stadt – ein Gender Mainstreaming-Projekt

Auftraggeberin:
Stadt Braunschweig
Sozialreferat

Auftragnehmerin:
plan &rat
Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstr. 21
38106 Braunschweig
Tel: 0531 / 79 82 03
Fax: 0531 / 7 78 43

email: krause.plan-und-rat@t-online.de
www.plan-und-rat.de

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Juliane Krause
Dipl.-Ing. Astrid Hilmer
Dipl.-Ing. Nicole Mund

Braunschweig
August 2008

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig



Inhalt

1.	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2.	Vorgehensweise	1
3.	Gender Mainstreaming in der Planung – worum geht es?	4
4.	Das Untersuchungsgebiet	10
5.	Leitlinien, Netzqualitäten und Standards für den Fußverkehr	18
5.1	Zielsetzungen und Leitlinien	18
5.2	Netzqualitäten	19
5.2.1	Differenzierung der Fußwege	19
5.2.2	Netzelemente von Hauptfußwegenetzen	19
5.3	Grundsätzliche Standards (Qualitätskriterien)	21
5.3.1	Qualitätsstandards im Längsverkehr	22
5.3.2	Qualitätsstandards im Querverkehr	23
5.3.3	Aufenthaltsqualität / soziale Sicherheit	26
5.3.4	Barrierefreiheit	27
5.3.5	ÖPNV-Umfeld	28
5.3.6	Wegweisung	29
6.	Das Beteiligungskonzept: Die Stadtteilspaziergänge	30
6.1	Das Konzept	30
6.2	Vorbereitung und Durchführung der Stadtteilspaziergänge	31
6.3	Ergebnisse im Überblick	33
7.	Mängelanalyse im Hauptfußwegenetz	35
7.1	Das Hauptfußwegenetz (Netzplan)	35
7.2	Mängelanalyse	37
8.	Maßnahmenempfehlungen und Prioritäten	45
8.1	Die Maßnahmen im Überblick	45
8.2	Handlungsprogramm	48
8.3	Ausgewählte Maßnahmen (Priorität D)	51
9.	Literatur / Quellen	61



Anhang

Anlagen Kapitel 4

- Anlage 4.1: Übersichtsplan
- Anlage 4.2: Nutzungskartierung (Quellen und Ziele) (Karte 1)
- Anlage 4.3: Unfallanalyse
- Anlage 4.4: Modal Split

Anlagen Kapitel 6

- Anlage 6.1: Stadtteilspaziergang mit Gruppe „Ältere und Mobilitätseingeschränkte“
- Anlage 6.2: Stadtteilspaziergang mit der Gruppe „Frauen im Dunkeln“
- Anlage 6.3: Stadtteilspaziergang mit der Gruppe „Eltern mit Kindern“
- Anlage 6.4: Stadtteilspaziergang mit der Hortgruppe
- Anlage 6.5: Plakat

Anlagen Kapitel 7

- Anlage 7.1: Netzplan
- Anlage 7.2: Mängelkartierung Fußwegeachsen (Karte 2)

Anlagen Kapitel 8

- Anlage 8.1: Maßnahmen Fußwegeachsen (Karte 3)

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Im Jahr 2001 wurde in der Stadt Braunschweig ein Teilbereich des Stadtbezirks 310 Westliches Ringgebiet sowie der Bereich Hebbelstraße als Sanierungsgebiet „Westliches Ringgebiet – Soziale Stadt“ förmlich festgelegt. Das Gebiet hat eine Größe von ca. 256 ha mit ca. 15.350 Einwohnern (Stand 2002). Das Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ (kurz Soziale Stadt) ist sowohl auf Partizipation als auch auf Kooperation angelegt und stellt einen neuen integrativen Politikansatz für die Stadtteilentwicklung dar.¹

Die Stadt Braunschweig hat seit Festlegung dort gemeinsam mit ihren Beauftragten (Sanierungsträger, Quartiersmanagement, Gutachter) eine Rahmenplanung, unterschiedliche soziale Projekte und Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Der Prozess wird durch einen Sanierungsbeirat begleitet.

Für einen Teilbereich des Sanierungsgebietes soll die Situation des Zufußgehens unter Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer untersucht werden mit dem Ziel, das Westliche Ringgebiet fußgängerfreundlicher zu gestalten. Hierbei gilt es, Ziele und Leitlinien (Qualitätsstandards) für das Zu Fuß Gehen zu formulieren, Nutzungseinschränkungen und Hindernisse zu erfassen und konkrete (investive) Maßnahmenvorschläge zur Beseitigung der identifizierten Mängel einschließlich der dafür zu erwartenden Kosten vorzuschlagen.

Die Bestandsaufnahme der Mängel, die Bevölkerungsbeteiligung und die Maßnahmenvorschläge sollen den Kriterien des Gender Mainstreaming² gerecht werden.

2. Vorgehensweise

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Gutachtens ist in mehrere Arbeitsschritte untergliedert, die die fachlichen Teilbereiche Bestandserfassung, Entwurfsgrundlagen (Festlegen von Qualitätsstandards), Konzeption eines Hauptfußwegenetzes mit Aussagen zur Beseitigung der Mängel (inclusive Handlungskonzept) umfassen.

Im Rahmen der Bestandserfassung wurden neben der Auswertung vorhandener Unterlagen Expertengespräche mit Vertreterinnen und Vertretern von Plankontor durchgeführt. Um einen Überblick über das Untersuchungsgebiet zu bekommen, wurde die Methode der stationären und ambulanten Verhaltensbeobachtung angewandt.

¹ So beschreibt die Bundestransferstelle Soziale Stadt beim Deutschen Institut für Urbanistik das Programm Soziale Stadt.

² Gender Mainstreaming hat zum Ziel, die Gleichstellung von Frauen und Männern in allen Lebensbereichen von Bildung, Einkommen, Mobilität, Teilnahme am politischen und gesellschaftlichen Leben und an Entscheidungsprozessen zu erreichen. Gender Mainstreaming richtet den Fokus nicht auf die Situation von Frauen, sondern auf das Verhältnis von Frauen und Männern im Vergleich. Ziel ist die Chancengleichheit zwischen den Geschlechtern.

Hierbei handelt es sich um systematische Ortsbegehungen zur Identifikation von zentralen Aufenthaltsmöglichkeiten und wesentlichen Mängeln. Ergänzt wurden diese Ortsbegehungen durch eine detaillierte Fotodokumentation. Die Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner (unter Genderaspekten) wurden Stadtteilspaziergänge mit unterschiedlichen Nutzungsgruppen durchgeführt.

Zur Organisation des Abstimmungsprozesses wurden drei Arbeitsgespräche Gespräche mit der Verwaltung durchgeführt. Dazu wurde eine projektbegleitende verwaltungsinterne Arbeitsgruppe eingerichtet (Mitglieder: Sozialreferat (Leitung), Gleichstellungsreferat, FB Soziales und Gesundheit/Abt. Wohnen und Senioren, FB Stadtplanung und Umweltschutz/Abt. Stadterneuerung, FB Tiefbau und Verkehr/Abt. Entwurf und Bau, Plankontor, Gesellschaft für Ortsentwicklung und Stadterneuerung (GOS)).

Die Ergebnisse wurden im Sanierungsbeirat und im Bezirksrat 320 Westliches Ringgebiet vorgestellt.

Untersuchungsmethodik

Es sollen die wesentlichen Erschließungsachsen für den Fußverkehr (Fußwegeachsen) ermittelt, begründet sowie kartiert werden, ihre Qualität anhand festgelegter Kriterien bewertet werden. Dazu wurde anhand vorliegender Untersuchungen, den Ergebnissen der Stadtteilspaziergänge und den systematischen Ortsbegehungen ein Netz der Hauptfußwegebeziehungen entwickelt und bewertet.

Bestandserfassung der Fußverkehrsinfrastruktur

Bestandserfassung von Quellen und Zielen, fußgängerrelevanten Verbindungen und Straßen.

Netzkonzeption

Konzeption eines Fußverkehrsnetzes für das Untersuchungsgebiet, bestehend aus Fußwegeachsen (Fußwege 1.Ordnung: Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr, teilweise mit Bedeutung über den Stadtteil hinaus) und Hauptfußwegen (Fußwege 2. Ordnung: Erschließung wichtiger Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteilebene wie Schulen, Parks, größere Einkaufsgelegenheiten)³.

Überprüfen der Fußwegeachsen

Die Hauptfußwegeachsen werden im Längs- und Querverkehr anhand der Kriterien Sicherheit, Alltagsauglichkeit, Komfort, Erlebnisattraktivität und der festgelegten Standards überprüft und bewertet.

Handlungskonzept

Zusammenfassung der Ergebnisse in Form eines Handlungsprogramms incl. Kostenschätzung.

³ Zu den Netzelementen von Hauptfußwegenetzen (Fußwege 1. und 2. Ordnung) gehören Fußgängerbereiche und zentrale Plätze, Straßen mit überwiegend innerörtlicher Verbindungsfunktion und Hauptverbindungswege, Geschäftsstraßen im Stadtteil, Erholungswege.

Das 3-Phasen – Modell

Phase A „Grundlagenermittlung“

Ziel:

- Einarbeiten in die örtliche Situation
- Sensibilisierung der Akteure zum Thema Gender Mainstreaming

Methodik:

- Auftaktgespräch (04.02.08)
- Auswertung und Systematisierung vorhandener Unterlagen
- 1. Sitzung der Projektgruppe (31.03.08)

Wann: Februar – März 2008

Phase B „Beteiligungskonzept“

Ziel:

- Problemanalyse aus Sicht unterschiedlicher Nutzungsgruppen zur Identifikation von Anforderungen an den öffentlichen Raum
- Qualitätssicherung der Planung und Umsetzung von Maßnahmen unter Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Methodik:

- Stadtteilspaziergänge mit unterschiedlichen Nutzungsgruppen
- Auswahl der Nutzungsgruppen nach Analyse (Phase A) und in Abstimmung mit Projektgruppe
- Ansprache über Multiplikatoren bzw. Treffpunkte

Wann: Mai 2008

Phase C „Zusammenfassung und Präsentation der Ergebnisse“

Ziel:

- Verwaltung, Sanierungsbeirat und Bezirksrat informieren über Projekt und Erfahrungen mit dem Beteiligungskonzept
- Ideen und Konzepte zur Umsetzung diskutieren

Methodik:

- Arbeitsbesprechung Projektgruppe (3. Sitzung)
- Präsentation der Ergebnisse im Sanierungsbeirat und im Bezirksrat

Wann: Juni – Juli 2008

3. Gender Mainstreaming in der Planung – worum geht es?

Einleitung

Vor dem Hintergrund des ökonomischen und sozialen Wandels und der demografischen Entwicklung ist es geboten, sich in der Verkehrsplanung mit den unterschiedlichen Lebenslagen und Mobilitätsbedürfnissen von Frauen, aber auch von Kindern und Jugendlichen, zum Teil auch von älteren Menschen auseinander zusetzen mit dem Ziel der Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen.

Frauen haben dabei – z.B. infolge der Mehrfachbelastung (Erwerbstätigkeit, Familienarbeit, Arbeit im sozialen Umfeld), der immer noch im geringeren PKW-Verfügbarkeit, der zumeist schlechteren ökonomischen Bedingungen spezifische Mobilitätsbedingungen. Gleichzeitig sind sie aber auch stellvertretend für andere Personengruppen mit entsprechenden Mobilitätsbedingungen.

Was heißt Gender Mainstreaming?

„Gender“ ist die englische Bezeichnung für das soziale, das anerzogene Geschlecht im Unterschied zum biologischen Geschlecht (engl. ‚sex‘). Gender – Mainstreaming bedeutet, bei allen gesellschaftlichen Vorhaben die unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern von vornherein zu berücksichtigen, um Frauen und Männern künftig gleiche Chancen hinsichtlich ihrer Teilhabe am gesellschaftlichen Leben einzuräumen (zur Definition s. **Bild 3-1**).

Gender Mainstreaming bedeutet, bei allen gesellschaftlichen Vorhaben die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern von vornherein und regelmäßig zu berücksichtigen, da es keine geschlechtsneutrale Wirklichkeit gibt.

Gender kommt aus dem Englischen und bezeichnet die gesellschaftlich, sozial und kulturell geprägten Geschlechtsrollen von Frauen und Männern. Diese sind – anders als das biologische Geschlecht – erlernt und damit auch veränderbar.

Mainstreaming (englisch für "Hauptstrom") bedeutet, dass eine bestimmte inhaltliche Vorgabe, die bisher nicht das Handeln bestimmt hat, nun zum zentralen Bestandteil bei allen Entscheidungen und Prozessen gemacht wird.

Gender Mainstreaming ist damit ein Auftrag

- an die Spitze einer Verwaltung, einer Organisation, eines Unternehmens und
- an alle Beschäftigten,
- die unterschiedlichen Interessen und Lebenssituationen von Frauen und Männern
- in der Struktur
- in der Gestaltung von Prozessen und Arbeitsabläufen
- in den Ergebnissen und Produkten
- in der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
- in der Steuerung (Controlling)
- von vornherein zu berücksichtigen, um das Ziel der Gleichstellung von Frauen und Männern effektiv verwirklichen zu können.

Quelle: www.gendermainstreaming.net

Bild 3-1: Zum Begriff Gender Mainstreaming

Gender Mainstreaming ist eine prozessorientierte Strategie, mit der die Gleichstellung von Frauen und Männern in allen Lebensbereichen von Bildung, Einkommen, Mobilität, Teilnahme am politischen und gesellschaftli-

chen Leben und an Entscheidungsprozessen erreicht werden soll. Das geschlechtergerechte Denken soll als Hauptströmung und Selbstverständlichkeit in alle Bereiche unseres Lebens fließen. Gender Mainstreaming richtet den Fokus nicht auf die Situation von Frauen, sondern auf das Verhältnis von Frauen und Männern im Vergleich. Ziel ist die Chancengleichheit zwischen den Geschlechtern.

In der Bundesrepublik Deutschland ist Gender Mainstreaming seit 1999 flankierend zur Fortschreibung von Gleichstellungspolitik in Landes- und Bundesgesetzen als durchgängiges Leitprinzip vorgegeben.

Was bedeutet das für die Verkehrsplanung?⁴

Auf den Verkehrsbereich übertragen bedeutet Gender Mainstreaming, dass bei allen Richtlinien, Analysen, Konzepten, Projekten, Programmen und Entscheidungen eine gender-differenzierte Betrachtung selbstverständlich sein sollte. Ziel ist die Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen für alle. Gleichwertige Mobilitätschancen herzustellen bedeutet eine stärkere Orientierung der Verkehrsangebote an Lebensmustern und -zusammenhängen. Planung und Politik kann erheblich verbessert werden, wenn sie diese Vielfalt wahrnimmt und unterstützt. Dies ist nicht nur als Beitrag zu begreifen, die strukturellen Unausgewogenheiten zu mildern, sondern auch die Bedingungen in unseren Städten im Sinne von Nachhaltigkeit zu verbessern.

Die Implementierung von Gender Mainstreaming im Verkehrsbereich fußt auf dem Ansatz, dass die - seit längerem diskutierten - spezifischen Anforderungen von Frauen und Männern an die Verkehrssysteme und deren Ausgestaltung im Wesentlichen auf die sozialen Rollen in unserer Gesellschaft zurückzuführen sind:⁵

- Menschen, die vorwiegend Haus- und Familienarbeit leisten, haben andere Anforderungen als Erwerbstätige ohne Familie;
- Menschen unterwegs mit Kindern haben andere Anforderungen als Menschen unterwegs mit Aktentaschen;
- Menschen, die Erwerbsarbeit und Haus- und Familienarbeit miteinander verbinden wollen oder müssen, sind verkehrlich sehr stark belastet. Diese Mehrfachbelastung führt zu spezifischen Mobilitätsmustern, wie z.B. den so genannten Wegeketten, und dazu, dass Personen in dieser Lebenssituation zu allen Tageszeiten in der ganzen Stadt unterwegs sind.

⁴ vgl. ausführlicher KRAUSE, 2007.

⁵ Dieses bedeutet beispielsweise, dass ein Mann, der zuständig ist für die Haus- und Familienarbeit, im Erziehungsurlaub ist oder eine Halbtagsstelle hat, das Kind zum Kindergarten bringt etc. die gleichen Anforderungen an Siedlungsplanung wie eine Frau in dieser Situation hat. In dieser Lebenssituation werden z.B. Mischnutzungen mit kurzen Wegen und ein sicheres Wohnumfeld gewünscht, damit sich das Kind frei bewegen kann. Das bedeutet aber beispielsweise auch, dass das Verkehrsverhalten einer berufstätigen Frau ohne Kinder weitestgehend mit dem eines berufstätigen Mannes ohne Kinder, teilweise auch mit Kindern vergleichbar ist. So haben beide in der Regel

- qualifizierte Jobs;
- eine hohe Freizeitorientierung;
- PKW-Besitz, 1-2 Fahrräder;
- in der Stadt höhere ÖV-Nutzung;
- wenig verplante Zeit durch Familienarbeit.

Was haben die spezifischen Mobilitätsmuster von Menschen, die gleichzeitig Erwerbs-, Haus- und Familienarbeit leisten (s. **Bild 3-2**), mit der Ausgestaltung der Verkehrssysteme bzw. dem Mitteleinsatz zu tun? Diese und ähnliche Fragen müssen gestellt und beantwortet werden, wenn die von EU und Bundesregierung in den Gesetzen verankerte Strategie des Gender Mainstreaming umgesetzt werden soll. Daraus ergeben sich spezifische Bedürfnisse an die räumliche und zeitliche Erreichbarkeit der Infrastruktureinrichtungen mit allen Verkehrsmitteln.

An der Rollenverteilung zwischen den Geschlechtern hat sich bislang nichts Wesentliches geändert. Frauen sind, auch wenn sie berufstätig sind, in erster Linie für Haus- und Familienarbeit zuständig, mit den damit verbundenen Anforderungen an die Verkehrssysteme und deren Ausgestaltung. Die Anforderungen von Frauen an Prozessorganisationen und Beteiligungsverfahren stehen deshalb im Vordergrund der nachstehenden Ausführungen.

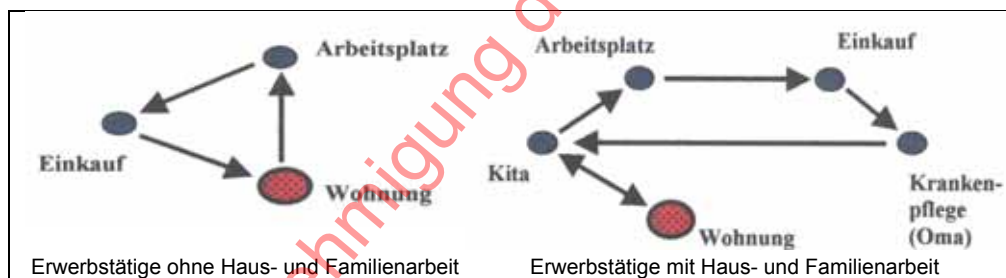


Bild 3-2: Typische Mobilitätsmuster von Erwerbstätigen mit und ohne Haus- und Familienarbeit

Eine genderorientierte Stadt- und Verkehrsplanung lässt sich auch mit dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ übersetzen, das sich in der Diskussion um nachhaltige Stadtentwicklung als Leitbild gefestigt hat. Prinzipien der „Stadt der kurzen Wege“ sind die Wiederherstellung von Nutzungsmischung und dezentrale Standortstrukturen, die dem Anliegen frauengerechter Stadtentwicklung sehr entgegenkommen. Nutzungsmischung bedeutet eine engmaschige Mischung von Wohnen, Arbeiten, Grünflächen zur Erholung, Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen für die Versorgung des täglichen Bedarfs. Sie erspart somit lange Wege, belebt den öffentlichen Raum und erhöht dessen Sicherheit durch soziale Kontrolle. Außerdem trägt sie zur Verkehrsreduzierung bei, wodurch sich der Bewegungsspielraum für Kinder erweitert und der Beaufsichtigungsaufwand ihrer Mütter verringert. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Berücksichtigung von Frauenbelangen in der Stadtplanung die Lebensqualität in der Stadt insgesamt erhöht.

Die wesentlichen Planungsprinzipien einer „gendergerechten“ Stadt- und Verkehrsplanung sind in **Bild 3-3** dargestellt.

1. Kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen

- Nutzungsmischung Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Erholen, Bilden
- Wohnungsnahe Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs

2. Priorität für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes

- nachhaltige Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs
 - netzhafte Erschließung (nahräumlicher Vorrang)
 - flexible Bedienungsformen
 - attraktive und sichere Gestaltung von Haltestellen, Umsteigepunkten und ihren Zugängen
- sichere und attraktive Rad- und Fußverkehrsnetze
 - lückenloses und hierarchisch strukturiertes Netz
 - Spielraumvernetzung
 - sichere Gestaltung von Unterführungen
 - attraktive Abstellanlagen

3. Wiederbelebung des Straßenraumes in seiner Aufenthalts- und Sozialfunktion

- stärkere Berücksichtigung der „Arbeitsbedingungen“ von Frauen, der Bedürfnisse von Kindern und älteren
- Menschen in ihrem Wohnumfeld
- Straßenräume als Aufenthalts- und Begegnungsräume (Tempo 30-Zonen, flächenhafte Verkehrsberuhigung)
- Förderung von autoarmen und damit kinderfreundlichen Wohngebieten
- Abbau von Angsträumen

4. Kontinuierliche und nutzerspezifische Betroffenenbeteiligung

- Frauen, Kinder, ältere Menschen ... als Experten in ihrem Lebensumfeld

Bild 3-3: Planungsprinzipien einer „gendergerechten“ Stadt- und Verkehrsplanung

Eine nach dem Gender-Prinzip gestaltete Verkehrsplanung muss auf allen Ebenen (Definition von Standards, Bestandsanalyse, Angebotskonzeptionen, Maßnahmenbausteine) ansetzen und eine Folgenabschätzung vorlegen. Die wesentlichen Fragen dabei sind:

- Welche Auswirkung hat das (neu gestaltete) Angebot auf Frauen und auf Männer in ihren jeweiligen sozialen Rollen?
- Tragen die Maßnahmen dazu bei, das Angebot diesbezüglich gleichermaßen zu verbessern?
- Wurden bei der Erarbeitung von Konzepten die unterschiedlichen Ansprüche, z.B. über Beteiligungsverfahren, eingebracht?

Vor dem Hintergrund des Gender Mainstreaming als prozessorientierte Strategie müssen an die Konzepte und die damit verbundenen Planungsprozesse mit ihren Beteiligungsverfahren folgende Fragen gestellt werden:

Leitfragen:

- Welche Gruppen sind besonders betroffen? Wo müssen Benachteiligungen ausgeglichen werden? (Datenanalyse)
- Was sind mögliche Lösungen? Welche alternativen Handlungsmöglichkeiten bestehen? (Lösungen und Alternativen)
- Wie verändert sich durch die Planung und Umsetzung die Verteilung der Ressourcen Zeit und Geld? (Wirkungen)

- Welche Gruppen waren an der Problemstellung, der Lösungsfindung und der Entscheidung beteiligt? (Prozessgestaltung)
- Wurden die Ziele durch Umsetzung erreicht? Wo besteht Bedarf an Nachbesserung? (Evaluation)

Fragen zur Methodik und zum Verfahren:

- Welche Voraussetzungen müssen geschaffen werden? (Gender-Kenntnisse, Bewusstsein der Akteure)
- Welche Daten werden benötigt?
- Welche Veränderungen sind im Planungs- und Umsetzungsprozess erforderlich?
- Wie präsentiert man Gender Mainstreaming in der Öffentlichkeitsbeteiligung (Inhalte des Konzeptes, gesonderte Darstellung von Gender Mainstreaming, kooperative Beteiligungsverfahren)?
- Wie gelingt es in Projekten gender-sensibel zu planen, ohne dabei der Gefahr zu erliegen, Rollenzuschreibungen und Rollenstereotypen zu verfestigen?

Was bedeutet das für Prozessorganisation und Beteiligung?

Verkehrsplanung ist ein gesellschaftlicher Teilprozess

Verkehrsplanung ist ein umfassender Eingriff und berührt die Gebiete in ihrer verkehrlichen, baulichen, wirtschaftlichen und sozialen Struktur. Je nach Art und Umfang der Konzepte und Maßnahmen entstehen unterschiedliche und auch widersprüchliche Einschätzungen bei den Betroffenen: die einen meinen beispielsweise bei Verkehrsberuhigung mehr Bäume und Platz zum Spielen, die anderen Staus oder Schikanen, die Dritten befürchten Umsatzrückgang. Kommunale Verkehrsplanung ist deshalb als politischer Prozess zu verstehen, der durch Gesetzmäßigkeiten der Konfliktaustragung im politischen Entscheidungsprozess bestimmt wird.

Planung und Realisierung kommunaler Verkehrskonzepte und der Grad möglicher Konflikte sind wesentlich bestimmt durch die Rahmenbedingungen und die damit verbundenen unterschiedlichen Interessen. Zentrale Elemente hierbei sind Ursachen, Art und Ausmaß der Verkehrsbelastungen, die unterschiedlichen Nutzungsinteressen an Funktion und Gestalt des Straßenraums und die zugleich höchst ungleichen Einfluss- und Machtpotentiale der einzelnen Planungsbeteiligten.

Um die Nutzung des Straßenraumes streiten sich beispielsweise Menschen mit oder ohne Auto, Geschäftsleute mit Befürchtungen vor Umsatzrückgang, Menschen, die saubere Luft atmen wollen, Kinder, die spielen wollen, Frauen, die wollen, dass sie ihre Wege ungehindert zurücklegen können und dass sie ihre Kinder nicht überall hin begleiten müssen. Die Chancen, dass sie alle gleichberechtigt ihre Interessen durchsetzen können, sind nicht gegeben. So sind es vor allem Frauen, Kinder, Jugendliche und alte Menschen, denen eine weniger am Auto orientierte Nutzung und Gestaltung des Straßenraums zugute käme. Dies sind jedoch zugleich auch die Bevölke-

rungsgruppen, die bislang über geringere soziale und politische Einflussmöglichkeiten verfügen als ihre "Nutzungskonkurrenten".

Die skizzierte Interessenkonstellation auf kommunaler Ebene macht deutlich, warum es besonders politisch initiiertes Anstöße bedarf, eine Veränderung allein aufgrund des "freien Spiels der Kräfte" bisher nicht stattgefunden hat und wohl auch nicht zu erwarten ist. Die letztendlich realisierten Maßnahmenkonzepte sind somit das Ergebnis eines Aushandlungsprozesses zwischen den einzelnen Gruppen der Betroffenen und anderen "Akteuren" des Planungsprozesses.

Vor dem Hintergrund des Gender Mainstreaming (hier Erreichen gleichwertiger Mobilitätschancen für alle) kommt zielgruppenspezifischen Beteiligungsverfahren eine besondere Bedeutung zu. Hierzu zählen

- Projektorientierte Arbeit in Workshops oder Arbeitskreisen
- Stadtpaziergänge
- Zukunftswerkstätten

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

4. Das Untersuchungsgebiet

Im Jahr 2001 wurde ein Teilbereich des Stadtbezirks 310 Westliches Ringgebiet sowie der Bereich Hebbelstraße als Sanierungsgebiet „Westliches Ringgebiet – soziale Stadt“ förmlich festgelegt. Dieses Gebiet ist das Untersuchungsgebiet mit einer Größe von ca. 256 ha und 15.350 Einwohnern (Stand 2008).

Das Untersuchungsgebiet umfasst den süd-westlichen Teil des Straßen-Ringes der wilhelminischen Stadterweiterung, der die Kernstadt hufeisenförmig umschließt. Der flächenmäßig größere Teil des Untersuchungsgebietes liegt jenseits des Ringes bis zur A 391 (Tangente) sowie südlich und westlich des Cyriaksrings ist (s. unten bzw. **Anlage 4.1**).

Für die Gesamtheit des Untersuchungsgebietes lassen sich trotz der offensichtlichen Verschiedenheit einzelner Bereiche einige allgemeine thematische Betrachtungen anstellen, die den besonderen Charakter (und damit verbundene Probleme) des westlichen Ringgebietes verdeutlichen:

Karte 1

Nutzung

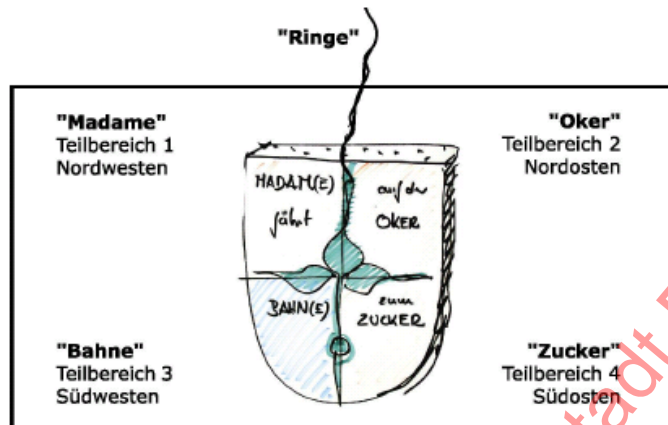
Das Westliche Ringgebiet schließt sich westlich an die Innenstadt an und ist mit dieser über ältere (Madamenweg) und neuere (Münchenstraße/Theodor-Heuss-Straße) Hauptverkehrsverbindungen verknüpft ist. Es kann im weitesten Sinne als Gewerbe- und Wohnmischgebiet bezeichnet werden, wobei Wohn- und Gewerbenutzungen oft hart aneinander grenzen.

Insgesamt besitzt der Stadtteil ein charakteristisches Gefüge bestimmter Strukturen der lokalen Wirtschaft, der Erschließung, des Bevölkerungsaufbaus und der sozialen Schichtung. Im Westlichen Ringgebiet liegen große Gewerbeareale, daneben alte Arbeiterwohnviertel, reine Wohngebiete der Gründerzeit durchsetzt mit Nachkriegsbauten, mit Gewerbe durchsetzte Wohnmischgebiete, und Hauptverkehrsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen. Dazwischen liegen Kleingartenflächen, jedoch kaum größere öffentliche Grünanlagen, dagegen immer noch viele durch Gewerbe und Garagen verbaute oder versiegelte Hinterhöfe.

Für die weitere Betrachtung werden die fünf Bereiche: „Madame, Oker, Bahne, Zucker und Ringe“ aus dem Städtebaulichen Rahmenplan Westliches Ringgebiet / Soziale Stadt in Braunschweig zugrunde gelegt (STADT BRAUNSCHWEIG, 2004)

„Die hier festgelegten Hauptverkehrsachsen bilden ein fast mittig über das Planungsgebiet gelegtes Straßenkreuz, das vier klar ablesbare Teilbereiche mit unterschiedlichen funktionalen und stadtstrukturellen Charakteren zeigt. In Kombination mit dem Ringgleis kann diese Unterteilung bildhaft als „Kleeblatt mit Stengel“ gesehen werden.

Diese vier Teilbereiche des Sanierungsgebietes „Westliches Ringgebiet“ erhalten zur Verstärkung der Bildhaftigkeit die Namen: „Madame, Oker, Zucker und Bahne“. Als fünftes Teilgebiet erhält das Ringgleis den Namen „Ringe“.



Quelle: Erläuterungsbericht zum Städtebaulichen Rahmenplan Westliches Ringgebiet (STADT BRAUNSCHWEIG, 2004)



Strukturdaten (2008)

Untersuchungsgebiet:
Westliches Ringgebiet (Soziale Stadt)

- Statist. Bezirk 11 Wilhelmitor-Süd
- Statist. Bezirk 12 Wilhelmitor-Nord
- Statist. Bezirk 13: Petritor-Ost
- Statist. Bezirk 14: Petritor-West

Bezirkrat:
Stadtbezirk 310
Westliches Ringgebiet

Stadtteilgröße: ca 256 ha

Einwohner: 15.350

Einwohner pro ha: 60,0



Klassifiziertes Netz	<p>Hauptverkehrsstraßen: Altstadtring/Sackring, Cyriaksring, Münchenstraße, Luisenstraße, (Theodor-Heuss-Straße)</p> <p>Hauptsammelstraßen: Madamenweg, Pippelweg, Broitzemer Str. zw. Pippelweg und Münchenstraße, Frankfurter Straße zw. Luisenstraße und Cyriaksring, Hugo-Luther-Straße, Büchnerstraße, Kramerstraße, Am Alten Bahnhof, Ekbertstraße, Stobwasserstraße, Fabrikstraße</p> <p>Sammelstraßen: Kreuzstraße, Pfingststraße, Broitzemer Straße zw. Altstadtring und Madamenweg, Juliusstraße, Goslarsche Straße, Sophienstraße, Cammannstraße, Virchowstraße und Bugenhagenstraße zw. Broitzemer Straße und Sophienstraße</p>
Tempo 30-Zonen	fast flächendeckend im Untersuchungsgebiet (s. Karte klassifiziertes Netz))
ÖPNV	<p>Buslinien: 413 Leiferde – Querumer Forst - Flughafen 418 Raffteich – Westpark – Stadtpark – Riddagshausen 419 HBF - Ring - HBF 422 Lehdorf – Helmstedter Straße 429 HBF - Ring – HBF 439 Meverode – Weststadt Donaustraße</p> <p>Straßenbahnlinien: 5 Broitzem – HBF 6 Broitzem - Radeklint 7 Weststadt Wserstraße - Wenden</p>
Radverkehrsnetz	<p>Cityverbindungen: Pippelweg – Broitzemer Straße – Hohe Tor (Weststadt - Innenstadt) Ferdinandbrücke – Cammanstraße - Frankfurter Straße - Hugo-Luther-Straße - Arndtstraße, (Innenstadt – Weststadt/Broitzem) Sidonienstraße (Innenstadt)</p> <p>Stadtteilverbindungen: Ringgleis Altstadtring/Sackring Luisenstraße</p>
Schulen / Ausbildungsstätten:	<ul style="list-style-type: none"> - Grundschulen: Grundschule Hohestieg - Weiterführende Schulen: Hauptschule Sophienstraße, Realschule Sidonienstraße - Hochschule für Bildene Künste (HBK)
Spielplätze	<ul style="list-style-type: none"> - Arndtstraße: Spiel- und Jugendplatz - Ekbertstraße: Spiel- und Jugendplatz - Frankfurter Straße: Spiel- und Jugendplatz - Frankfurter Straße / Kramerstraße: Spiel- und Jugendplatz - Hedwigstraße: Spiel- und Jugendplatz - Helenenstraße: Spiel- und Jugendplatz - Hohestieg: Spiel- und Jugendplatz - Gabelsberger Straße: Spiel- und Jugendplatz - Juliusstraße: Jugendspielplatz - Kalandstraße: Spiel- und Jugendplatz - Madamenweg: Spielplatz - Pfingststraße: Spiel- und Jugendplatz - Schöttlerstraße: Spielplatz - Sophienstraße: Spielplatz
Kindertagesstätten/Horte	<ul style="list-style-type: none"> - Kita Christian-Krull-Straße - Kita Frankfurter Straße - Kita Madamenweg / Hort

Kindertagesstätten/Horte	<ul style="list-style-type: none"> - Kita Schwedenheim / Hort, Hugo-Luther-Straße - Kita St. Kjeld / Hort, Pflingststraße - Kita St. Martini, Kreuzstraße - Kita DRK (KTK), Broitzemer Straße - Eltern-Kind-Gruppe Rübe e.V., Broitzemer Straße
Versorgungseinrichtungen und öffentliche Einrichtungen:	<ul style="list-style-type: none"> - Geschäftsstraße Madamenweg
Soziale und kulturelle Einrichtungen:	<ul style="list-style-type: none"> - Begegnungsstätte/Nachbarschaftshilfe Frankfurter Straße - Mehrgenerationenhaus/Mütterzentrum, Hugo-Luther-Straße - Augustinum, Am Hohen Tore - AWO Alten- und Pflegeheim, Kalandstr. - Johanniterhaus St. Annen Konvent, Madamenweg - Seniorenzentrum Brunswik, Kreuzstraße - Madamenhof, Madamenweg - Diakoniestation, Juliusstraße - Betreutes Wohnen im Wohnpark Hohetor, Madamenweg - AntiRost e.V., Kramerstr. - Braunschweiger Tafel, Goslarsche Straße - Stiftung Wohnen und Beraten, Madamenweg - Quartiersmanagement Plankontor, Hugo-Luther-Straße - Spielstube Hebbelstraße - Glühwürmchen e.V., Madamenweg - „Schatzkiste“ (Christuszentrum), Am Alten Bahnhof - Jugendzentrum ev. meth., Kreuzstraße - AWO Jugendwerk, Kramerstraße - Friedenszentrum, Goslarsche Straße - NEXUS, Wohn- und Kulturverein, Frankfurter Straße - Frauen- und Mädchenberatung, Madamenweg - Deutscher Kinderschutzbund, Madamenweg - Stadtsportbund e.V., Frankfurter Straße - Jugendkunstschule Buntich, Frankfurter Straße - Kindertreff DRK, Broitzemer Straße - LERN-Insel, Goslarsche Straße - Jugendbüro Christus-Zentrum, Am Alten Bahnhof - Jugendzentrum Drachenflug, Frankfurter Straße - Allgemeine Erziehungshilfe, Goslarsche Straße
Flächen für Naherholung / Grünanlagen:	<ul style="list-style-type: none"> - Westpark - Ringgleis

Alters- und Sozialstruktur

Aufgrund der vorliegenden Daten wird nachstehend die Alters- und Sozialstruktur für das gesamte Gebiet des Westlichen Ringgebietes /Bereich des Stadtbezirks) dargestellt.

Die Alterstruktur ist in **Tab. 4.1** mit Stand 2007 dargestellt.

Auffällig ist der überdurchschnittliche Anteil von Bewohnerinnen und Bewohnern im Alter zwischen 20 und 40 Jahren, ein Zeichen dafür, dass der Stadtteil nach wie vor insbesondere von jüngeren Leuten bezogen wird, die in der Regel nicht über große Einkommen verfügen.



Stadtbezirk	EW insges.	unter 6 J.	6/10 J.	10/16 J.	16/20 J.	20/40 J	40/60 J-	60/65 J	65 und älter
310 Westliches Ringgebiet	32.661	1.593	872	1.374	1.136	12.040	8.476	1.484	5.686
	13,6 %	4,9 %	2,7 %	4,2 %	3,5 %	36,9 %	26,0 %	4,5 %	17,4 %
Stadt Braun- schweig	240.171	11.604	7.712	11.899	9.262	69.154	66.468	13.000	51.072
	100 %	4,8 %	3,2 %	5,0 %	3,9 %	28,8 %	27,7 %	5,4 %	21,3 %

Tab 4.1: Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung nach Altersgruppen (Dez. 2006)
Quelle: Stadt Braunschweig, Referat Stadtentwicklung und Statistik (2007)

Bevölkerungsentwicklung Tab. 4.2 zeigt die Veränderung der Bevölkerungszahl im Westlichen Ringgebiet. Dabei gilt es in erster Linie die Statistischen Bezirke 11 Wilhelmitor-Süd und 12 Wilhelmitor-Nord zu betrachten, die Statistischen Bezirke 13 und 14 gehören nur zu ca. 10 % zum Untersuchungsgebiet. Im Vergleich zur Gesamtstadt ist der Rückgang der Bevölkerung mit ca. 14 % vergleichsweise hoch.

Stat. Bezirke	1990	2006	absolut	in %
Westliches Ringgebiet				
11 Wilhelmitor-Süd	9.167	7.833	- 1.334	- 14,6 %
12 Wilhelmitor-Nord	6.397	5.510	- 887	- 13,9 %
13 Petritor-Ost	10.349	9.047	- 1.302	- 12,6 %
14 Petritor-West	3.455	3.375	- 80	-2,3 %
Summe	29.368	25.765	Ø - 901	Ø - 10,9 %
Stadt Braunschweig	257.521	240.171	- 17.350	- 6,7 %

Tab. 4.2: Veränderung der Bevölkerung (Dez. 2007)
Quelle: Stadt Braunschweig; Referat für Stadtentwicklung und Statistik (2007)

Sozialstruktur

Im Westlichen Ringgebiet lebt eine überdurchschnittlich große Anzahl von Menschen nicht deutscher Nationalität und Ethik. Die Zahl der Ausländerinnen und Ausländer geht über die Jahre leicht zurück⁶, liegt aber weiterhin deutlich über dem Braunschweiger Durchschnitt (s. **Tab. 4.3**).

Stadtbezirk	EW insges.	unter 6 J.	6/10 J.	10/16 J.	16/20 J.	20/40 J	40/60 J-	60 und älter
310 Westliches Ringgebiet	32.661	1.593	872	1.374	1.136	12.040	8.476	7.170
	3.859	49	139	246	197	1.724	973	531
	11,8 %	3,1 %	15,9 %	17,9 %	17,3 %	14,3 %	11,5 %	7,4 %
Stadt Braunschweig	240.171	11.604	7.712	11.899	9.262	69.154	66.468	64.072
	18.792	433	568	996	822	9.292	4.563	2.118
	7,8 %	3,7 %	7,4 %	8,4 %	8,9 %	13,4 %	6,9 %	3,3 %

Tab 4.3: Ausländerinnen und Ausländer am Ort der Hauptwohnung nach Altersgruppen (Dez. 2006)
Quelle: Stadt Braunschweig, Referat Stadtentwicklung und Statistik (2007)

⁶ vgl. hierzu die jährlichen Berichte des Programms Soziale Stadt (STADTVERWALTUNG BRAUNSCHWEIG/PLANKONTOR 2003-2007)

Der Anteil der Kinder und Jugendlichen der Migrantinnen und Migranten im Westlichen Ringgebiet ist fast doppelt so hoch ist wie im Durchschnitt der Stadt Braunschweig.

Der Anteil der Sozialhilfeempfänger (SGB II EHB) im Westlichen Ringgebiet ist doppelt so hoch ist wie im Durchschnitt der Stadt Braunschweig, die Zahl der Arbeitslosen liegt ebenfalls 4 % über dem Durchschnitt.

Statistischer Bezirk	EW insges.	EW männl.	EW weibl.	SGB II EHB ¹	Arbeitslose
11 Wilhelmitor-Süd	7.833	4.109	3.724	1.302	830
	100 %	52,5 %	47,5 %	16,6 %	10,6 %
12 Wilhelmitor-Nord	5.510	2.640	2.870	803	473
	100 %	47,9 %	52,1 %	14,6 %	8,6 %
13 Petritor-Ost	9.047	4.300	4.747	1.048	726
14 Petritor-West	3.375	1.625	1.750	317	217
Stadt Braunschweig	240.171	116.635	123.536	19.719	13.526
	100 %	48,6 %	51,4 %	8,2 %	5,6 %

¹ Erwerbstätige Hilfebedürftige mit SGB II-Leistungen (Bundesagentur für Arbeit)

Tab 4.4: Bevölkerung nach Geschlecht, Sozialhilfe und Arbeitslosigkeit (Dez. 2006)
Quelle: Stadt Braunschweig, Referat Stadtentwicklung und Statistik (2007)

Verkehrerschließung

Das Untersuchungsgebiet wird insgesamt durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet. Das Gebiet durchziehen die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen Altstadtring, Cyriaksring, Frankfurter Straße, Münchenstraße, Luisenstraße, Theodor-Heuss-Straße (mit hoher Trennwirkung).

Auf Grund der Lage zwischen Autobahn und Innenstadt leidet das Sanierungsgebiet unter den Belastungen eines hohen Verkehrsaufkommens, das zu einem großen Teil von Durchgangs- und Schleichverkehr verursacht wird.

Alle Teilbereiche sind als innenstadtnah zu bezeichnen. Sie liegen günstig zu städtischen Hauptverkehrsadern und mit zwei Autobahnanschlussstellen (Weststadt und Gartenstadt) kann das Sanierungsgebiet als verkehrstechnisch gut positioniert gelten.

Die ÖPNV-Anbindung (Bus und Straßenbahn) ist flächendeckend gewährleistet. Die Straßenbahn durchquert das Gebiet mittig in Ost-West-Richtung, so dass der Norden und Süden des westlichen Ringgebietes hiervon wenig profitiert.

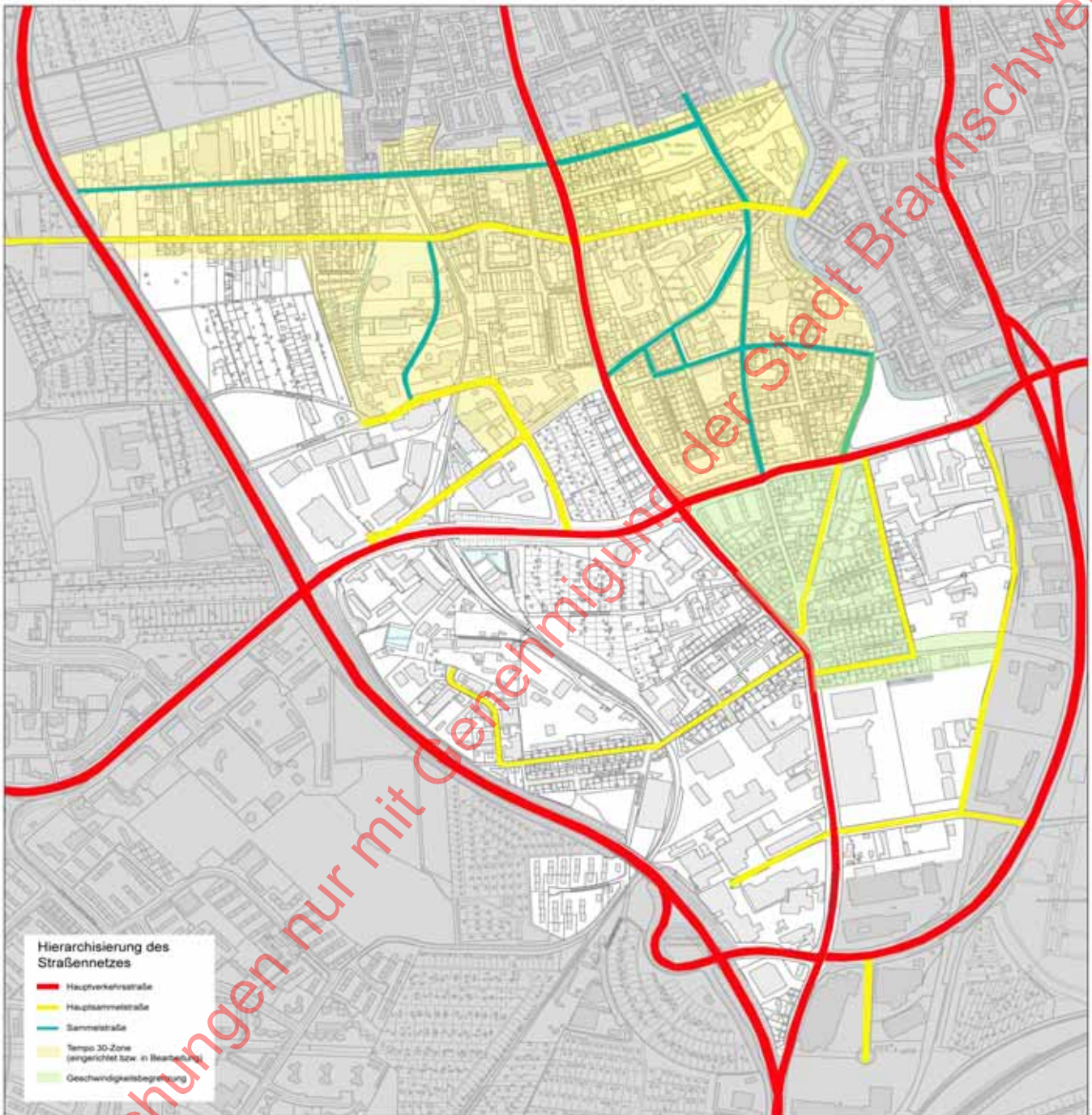


Bild 4.1: Hierarchisiertes Netz

Kfz-Bestand

Eine Gegenüberstellung der Pkw je Tsd. der Einwohner im Alter zwischen 18 und 75 Jahren zeigt, dass die Pkw-Verfügbarkeit im Westlichen Ringgebiet deutlich niedriger ist als im gesamten Stadtgebiet (s. **Tab. 4.4**). Im Durchschnitt sind dies für das Untersuchungsgebiet 26,5 % weniger Pkws.

Stat. Bezirke Westliches Ringgebiet	Privat-Pkw	Gewerbl. Pkw	Pkw gesamt	Privat-Pkw je Tsd. EW	Privat-Pkw je Tsd. 18-75 J.	EW insgesamt	EW 18-75 J.
11 Wilhelmitor-Süd	2.422	641	3.063	314	387	7.713	6.262
12 Wilhelmitor-Nord	1.647	78	1.725	298	405	5.519	4.064
13 Petritor-Ost	3.061	71	3.132	337	433	9.079	7.074
14 Petritor-West	1.339	97	1.436	389	517	3.442	2.589
Summe	8.469	887	9.356	Ø 335	Ø 436	25.753	19.979
Stadt Braunschweig	98.001	12.738	110.739	407	539	240.513	181.919

¹ Im Gegensatz zu den Vorjahren übermittelt das Kraftfahrtbundesamt (KBA) ab 1.1.2008 nur noch Daten von angemeldeten Fahrzeugen ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen, d.h. der Fahrzeugbestand ist allein aus diesen formalstatistischen Gründen etwas gesunken.

Tab. 4.4: Kfz-Bestand (Stand 01.01.2008)

Quelle: Stadt Braunschweig, Referat Stadtentwicklung und Statistik (2007)

Verkehrsmittelwahl („Modal Split“)

Verkehrsmittel	Westliches Ringgebiet	Braunschweig
• ÖPNV	13,2 %	13,6 %
• MIV	42,5 %	47,7 %
• Radverkehr	19,0 %	14,6 %
• Fußverkehr	25,3 %	24,2 %

Tab. 4.5: Verkehrsmittel Westliches Ringgebiet

Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Braunschweig (WVI, 1993)

Bei dem Vergleich mit dem Durchschnitt der Braunschweigerinnen und Braunschweiger wird deutlich, dass die Bevölkerung des Westlichen Ringgebietes sowohl das Verkehrsmittel Fahrrad mehr nutzt als auch mehr zu Fuß geht. Der Motorisierte Individualverkehr liegt ebenfalls mehr als 5 % unter dem Gesamtwert für Braunschweig.

Unfallanalyse

Grundlage für die Unfallanalyse sind die Unfalltypen-Steckkarten der Polizeidirektion Braunschweig für den Zeitraum 2005 bis Mitte des Jahres 2007. Hierbei wurden nur die Unfälle mit direkter Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrenden berücksichtigt. Eine detaillierte Auflistung bzw. Kartierung der Unfälle ist nach Unfalltyp und Straßenabschnitten oder Knoten (Kreuzungen und Einmündungen) in der **Anlage 4.3** dokumentiert.

Die Unfälle häufen sich an den stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen Altstadttring, Cyriaksring, Frankfurter Straße und Luisenstraße sowie an den Straßen Juliusstraße, Broitzemer Straße, Madamenweg sowie Kreuzstraße. Unfallhäufungspunkte sind auch die Kreuzungsbereiche Broitzemer Straße/Madamenweg, Luisenstraße/Kramerstraße und die Kreuzung Madamenweg/Goslarsche Straße.

5. Leitlinien, Netzqualitäten und Standards für den Fußverkehr

Als Grundlage für die Mängelanalyse und die Konzeption von Maßnahmen sind in Abstimmung mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe Entwicklung Leitlinien und Zielvorstellungen für die Gestaltung von fußgängerfreundlichen Stadtquartieren erarbeitet worden. Dazu gehört auch das Zusammenstellen von Standards (Qualitätskriterien) im Längsverkehr, Querverkehr, Aufenthaltsqualität/soziale Sicherheit, Barrierefreiheit, ÖPNV-Umfeld auf der Basis bestehender Richtlinien und Regelwerke.

5.1 Zielsetzungen und Leitlinien

Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass den Hauptnutzungsgruppen (Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen) ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen ermöglicht wird.

Stabilisierung des Fußverkehrs

- Erhaltung des Verkehrsmittelanteils der Fußwege von 24% an den Wegen
- Erhaltung und Verbesserung der Nutzungsstruktur (z.B. Nahversorgung) mit einem gleich bleibendem Wegeanteil im fußläufigen Einzugsbereich (möglichst unter 1 km in den dicht besiedelten Bereichen)

Verbesserung der Qualität für FußgängerInnen

- ausreichend breite und benutzbare Gehwege
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung der Fußwegenetzqualität

Erhöhung der Sicherheit für FußgängerInnen

- Geschwindigkeitsdämpfung des motorisierten Individualverkehrs
- Vermeidung von Unfällen bzw. schweren Unfällen
- keine Angsträume

Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen

- Umsetzung der Barrierefreiheit durch Abbau physischer Barrieren
- Umsetzung des „2-Sinne-Prinzips“⁷ bei der Gestaltung im Straßenraum

⁷ „2-Sinne-Prinzip“: hören/tasten, sehen/tasten.

5.2 Netzqualitäten

5.2.1 Differenzierung der Fußwege

Folgende Differenzierung der Fußwege wird vorgenommen:

Fußwegeachsen (Fußwege 1. Ordnung)

Hierbei handelt es sich um die wesentlichen Erschließungsachsen für den Fußverkehr. Diese Wegeverbindungen sind durch nennenswerte Fußgängerfrequenzen gekennzeichnet und erschließen wichtige Einrichtungen und Ziele, denen teilweise Bedeutung für die gesamte Stadt zukommt.

In Abhängigkeit von der städtebaulichen Situation (Gebietstyp) kann es sich hierbei eher um Wege mit Bedeutung für den Alltagsverkehr (z.B. Erreichbarkeit Geschäfte, Innenstadt) oder den alltäglichen Freizeitverkehr (z.B. Westpark) handeln. Das bedeutet, dass Hauptwanderwege⁸ hierunter subsumiert werden.

Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung)

Hauptfußwege erschließen wichtige Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteilebene, wie z.B. Parkanlagen, Schulen, Freizeitanlagen.

Nachbarschaftswege (Fußwege 3. Ordnung)

Sie stellen im Wesentlichen das „Restnetz“ dar, das für die kleinräumige Erschließung wichtig ist.

5.2.2 Netzelemente von Hauptfußwegenetzen

Netzelemente von Hauptfußwegenetzen (Fußwege 1. und 2. Ordnung)⁹

Fußgängerbereiche und zentrale Plätze

Diese weisen eine hohe Quell- und Zieldichte, viele publikumsintensive Einrichtungen sowie eine hohe Zentralität für den Fußverkehr auf. Mit dem ÖPNV sind sie gut erreichbar, oftmals liegen sie in fußläufiger Entfernung zu Bahnhöfen und größeren Parkierungseinrichtungen. Kennzeichnet sind sie durch intensive Überlagerung von Verbindungs-, Transport-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion.

Hauptgeschäftsstraßen in der Innenstadt

Dies sind Bereiche mit hoher Zentralität für den Fußverkehr, meist unmittelbar vom ÖPNV erschlossen, die sich durch eine hohe Nutzungsüberlagerung und -verflechtung auszeichnen. Das Flächenangebot für den Fußverkehr ist trotz vielfältiger Nutzungen und publikumsintensiver Einrichtungen häufig eingeschränkt. Es überlagern sich Verbindungs-, Transport-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion.

⁸ Wanderwege sind zu Fuß nutzbare Wege außerhalb des Siedlungsraumes, die überwiegend der Erholung dienen und weitgehend dem Fußverkehr vorbehalten sind. An den Siedlungsändern werden sie mit den Fußwegen verknüpft (ILS, 2001).

⁹ Vgl. auch ILS, 2001.

Straßen mit überwiegend innerörtlicher Verbindungsfunktion und Hauptverbindungswege

Dies sind wichtige Verbindungen zu Plätzen, Hauptfußwegen, Hauptgeschäftsstraßen, Fußgängerbereichen auf Stadtteilebene oder Zielen mit stadtweiter Ausstrahlung. Sie stellen beispielsweise die Verbindung zwischen Wohnbereichen und Stadtteilzentren her und bilden oft wichtige Verbindungen zu Haltestellen. Es überwiegen Verbindungs- und Transportfunktion.

Geschäftsstraßen im Stadtteil

Diese weisen eine hohe Zentralität im Stadtteil auf. Es überlagern sich speziell im Einkaufsverkehr viele Ziele bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit. Diese Geschäftsstraßen sind in der Regel durch den ÖPNV erschlossen, sie sind geprägt von Transport- und Erschließungsfunktion im Fußverkehr, je nach Situation auch von Aufenthaltsfunktion.

Erholungswege

Erholungswege haben gesamtstädtische oder stadtteilbezogene Bedeutung. Diese Erholungswege können im Siedlungsbereich oder außerhalb liegen (Wanderwege). Es überwiegen Transport- und Aufenthaltsfunktion, wobei die Fortbewegung weniger termingebunden und zielbezogen ist (Freizeit – und Erholungsverkehr).

Neben diesen Netzelementen kann das Hauptfußwegenetz aus

- Sammelstraßen (die der Bündelung bzw. der Verteilung im Wohngebiet dienen, Aufenthaltsansprüche und soziale Funktionen können hoch sein);
- Erschließungsstraßen, Wohnwege oder separate Wegeverbindungen mit Verbindungsfunktion

bestehen.

Wichtige Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsarten entstehen im Fußwegenetz an Haltestellen sowie an Parkplätzen für Fahrräder bzw. Kraftfahrzeuge.

Bei der Betrachtung reicht es aus, Hauptgeschäftsstraßen, Hauptverbindungen wichtiger Quellen und Ziele sowie Wege für den Freizeitbereich und „Grünwege“ (Wege abseits von Straßen) zu klassifizieren und gesondert zu betrachten. Wichtig ist darüber hinaus die Untersuchung von Lücken im „Netz der kurzen Wege“.

Im Westlichen Ringgebiet sind folgende Netzelemente vorhanden:

- Fußgängerbereiche und zentrale Plätze (Johannes-Selenka-Platz, neu gestalteter Platz Frankfurter Straße)
- Geschäftsstraßen im Stadtteil (z.B. Madamenweg zw. Altstadttring und Okerbrücke)
- Erholungswege (z.B. Ringgleis)



5.3 Grundsätzliche Standards (Qualitätskriterien)

Grundlagen

Grundlagen für die Definition der Qualitätsstandards für die Fußwegeachsen sind die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002 bzw. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06); Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ); Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA, 1992, Teilfortschreibung, 2003); Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ, 2001)

Qualitätskriterien Fußwegeachsen

Primäres Ziel ist das Angebot eines geschlossenen und abgesicherten Netzes von Fußwegen, das eine gute Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfs (einschließlich der Freizeit- und Erholungsflächen) sicherstellt und die Anschlüsse an Nachbarstadtteile bzw. Freizeitwege herstellt.

Nutzbarkeit und Attraktivität	Überschaubarkeit und Orientierung	objektive und subjektive Sicherheit	Direktheit und Netzzulässigkeit
<ul style="list-style-type: none"> - anspruchsgerechte Breiten und Beschaffenheit - Attraktivität durch maßstäbliche Gestaltung - Minimierung der Belästigung durch Lärm und Abgase - Ausstattung mit Abstell-, Warte-, Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten - ausreichende Beleuchtung der Fußverkehrsflächen - Herstellung von Witterungsschutz z.B. durch Vordächer oder Arkaden - behindertengerechte Gestaltung durch Minimierung von Barrieren, Anlage von Orientierungshilfen und kontrastreiche Gestaltung 	<ul style="list-style-type: none"> - Begreifbarkeit der Wegeführung - einfache Orientierungsmöglichkeiten und Übersichtlichkeit - Verwendung einheitlicher Beläge für die Gehbereiche (bzw. „Gehbahnen“) - Angabe des Verlaufs von Hausnummern an Straßenschildern - Wegweiser zu wichtigen Zielen, Haltestellen und Parkieranlagen - Informationssysteme (Stadtpläne mit Fußwegen, Informationstafeln) 	<ul style="list-style-type: none"> - Vermeidung von Angsträumen, Führung der Wege durch Bereiche mit Randnutzungen, die soziale Kontrolle erwarten lassen, ausreichende Beleuchtung und Einsehbarkeit der Wege - Prüfung und ggf. Herstellung ebenerdiger Alternativen zu Über- und Unterführungen, Attraktivierung bestehender Anlagen - Minimierung von Konflikten und Entschärfung bekannter Unfallschwerpunkte - Herstellung von in Zahl, Lage und Ausstattung bedarfsgerechter Quermöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> - Minimierung von Trennwirkungen, die z.B. durch Bahnlinien oder Hauptverkehrsstraßen hervorgerufen werden, durch ausreichende Querungs- bzw. Ummehungsmöglichkeiten - Minimierung der Wartezeiten, Realisierung ausreichender Wegebreiten und bedarfsgerechter Quermöglichkeiten - dichtes und engmaschiges Wegenetz ohne Lücken, z.B. über den Ausbau vorhandener Abkürzungen („Trampelpfade“), Sicherung von Verbindungen durch Hof- und Blockinnenbereiche

Tab. 5.3-1: Qualitätsstandards von Fußverkehrsanlagen (Zusammenstellung nach ILS, 2001)

Für die Fußwegeachsen als Hauptverbindungen des Fußverkehrs sind folgende Qualitätsanforderungen maßgeblich:

- Direktheit und Netzzulässigkeit
- Durchgängige Fußwegbreite von 2,50 m
- Durchgängige barrierefreie Wegebeziehungen
- Hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit
- Ausschluss des Gehwegparkens

- Ausschluss der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr auf Hauptverbindungen des Radverkehrs (City- und Stadtteilverbindungen)
- Hindernisfreie Wegeführung mit stolperfreiem Wegebelag
- Führung durch verkehrsberuhigte Bereiche

Im Einzelnen ergeben sich daraus folgende Qualitätsanforderungen hinsichtlich des Längsverkehrs, des Querverkehrs, der Aufenthaltsqualität/sozialer Sicherheit, der Barrierefreiheit und dem ÖPNV-Umfeld.

Die Einhaltung dieser Standards ist für eine Stadt, die es sich zum Ziel gesetzt hat, den Fußverkehr zu fördern, von hoher Bedeutung.

5.3.1 Qualitätsstandards im Längsverkehr

Wegeführung

Die Direktheit und Netzschlüssigkeit ist herzustellen. Durchgängige, eindeutig erkennbare Wegebeziehungen auf direktem Weg sind für die in hohem Maße Umwege empfindlichen Fußgänger von hoher Bedeutung. Blockbebauungen, aber auch Gewerbeflächen, Friedhöfe usw. können Barrieren darstellen, die unnötige Umwege erforderlich machen. Eine so genannte Durchwegung ist zu ermöglichen. Der Übergang von der Straße zur Grünfläche ist sicher zu stellen.

Einseitig angebaute Straßen bedingen in der Regel nur einseitig Anlagen für den Längsverkehr, es sei denn, die nicht angebaute Seite besitzt aus anderen Gründen Attraktivität (z.B. Haltestellen, Parkplätze).

Gehwegbreite

Eine ausreichende Dimensionierung der Gehwege ist für die Bewegungsfreiheit und die Schutzbedürftigkeit notwendig.

Die Regelbreite von 2,50 m sollte bei der Bemessung von Fußverkehrsanlagen nicht unterschritten werden. In der näheren Umgebung bedeutender Infrastruktureinrichtungen wie Einkaufszentren (Radius 300 m), Schulen (Radius 200 m) oder Seniorenheimen (500 m), die regelmäßig von Fußgängerinnen und Fußgängern aufgesucht werden, ist ein Breitenzuschlag erforderlich (EFA, 2002).

Die Gehwegbreiten sind darüber hinaus in Abhängigkeit der Netzhierarchie und der Fußgängerfrequenz zu gestalten.

Hindernisse

Die Gehwege sind möglichst von Hindernissen freizuhalten.

Schilderpfosten, Fahrradabstellanlagen, Mülltonnen, Bäume und Auslagen von Geschäften können gefährliche Hindernisse darstellen und bedürfen, wo sie nicht vermieden werden können, eines Breitenzuschlages zum Seitenraum. Die so genannte Gehweg-Möblierung (Laternen, Litfasssäulen) sind außerhalb der notwendigen Gehwegbreite anzuordnen. Die Kopffreiheit (Einhaltung eines 2,20 m hohen Lichtraumprofils) muss ebenfalls gewährleistet sein.



Oberflächenbeschaffenheit

Die Oberflächen von Gehwegen sollten einen glatten und ansehnlichen Belag haben und sauber sein.

Konflikte mit anderen Nichtmotorisierten (Radler, Skater, Kickboarder)

Die Geschwindigkeitsunterschiede von Fußverkehr (ca. 4 km/h) und Radverkehr (17 km/h und mehr) führen zu Konflikten.

Gemeinsame Geh- und Radwege (Z 240 StVO) kommen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsbelastungen infrage.¹⁰

Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist auf Hauptverbindungen (Velorouten) des Radverkehrs, Straßen mit einer intensiven Geschäftsnutzung und mit einer überdurchschnittlich hohen Benutzung durch besonders Schutzbedürftige (z.B. ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, Kinder) generell auszuschließen.

Die Zulassung von Radverkehr auf Gehwegflächen (Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“) ist nur möglich, wenn aufgrund ausreichender Breite (mindestens 2,50 m nach RAST06) und eines geringen Fußgängerverkehrsaufkommens die Beeinträchtigungen gering gehalten werden können.¹¹

Konflikte mit dem ruhenden Verkehr

Gehwegparken ist im Zuge von Fußwegeachsen auszuschließen. Keinesfalls darf die Durchgangsbreite von mind. 2,50 m durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt sein. Insbesondere an Straßen mit hohem Parkdruck sind straßenbegleitende Gehwege von der Fahrbahn durch Bordsteine abzusetzen. Zur Abgrenzung der parkenden Fahrzeuge gegen Gehwege ist ein Sicherheitstrennstreifen vorzusehen.

5.3.2 Qualitätsstandards im Querverkehr

Die Querung von Fahrbahnen stellt für Fußgängerinnen und Fußgänger in der Regel das größte Problem bei der täglichen Mobilität dar. Straßen

¹⁰ Als Anhaltswert für die Zulassung von Radfahrern auf dem Gehweg kann die verträgliche Fußgänger- Radfahrerbelastung (pro Gehweg in der Spitzenstunde) nach folgender Tabelle gelten (EFA, 2002).

Nutzbare Gehwegbreite	Anzahl Radfahrer und Fußgänger	Davon Anteil Fußgänger
> 2,50 – 3,00 m	70	>= 40
> 3,00 – 4,00 m	100	>= 60
> 4,0 m	150	>= 100

¹¹ Die erforderlichen Abmessungen ergeben sich nach folgender Tabelle (RaSt06)

Maximal verträgliche Seitenraumbelastung	Erforderliche Breite zzgl. Sicherheitsstreifen
Anzahl Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde (Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten.)	
70	>= 2,50 - 3,0 m
100	>= 3,0 - 4,0 m
150	>= 4,0 m

mit hohem Verkehrsaufkommen besitzen darüber hinaus häufig eine starke Trennwirkung für den Fußverkehr.

Querungsmöglichkeiten

Querungsanlagen sind notwendig, wenn die Verkehrsstärke mehr als 1000 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt (EFA, 2002).

Unabhängig von den Belastungen ist deren Einrichtung vorzusehen, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen, wie z.B. Kindern und älteren Menschen, zu rechnen ist.

Im Seitenraum bzw. am Fahrbahnrand vorhandene Parkstreifen müssen durch regelmäßig vorgezogene Seitenräume ("Gehwegnasen") unterbrochen werden, damit linienhaft und in kurzen Abständen Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Für die Querung einer Straße mit mehr als zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr wird die Einrichtung einer Lichtsignalanlage empfohlen.

Wichtig bei Querungsanlagen an Knotenpunkten ist, dass sie möglichst unmittelbar im Zuge der Verbindung von Gehwegen der querenden Straße liegen, so dass nur geringe oder keine Umwege entstehen.

Von Bedeutung ist auch die frühzeitige Erkennbarkeit der Querungsanlage. Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge, Verkehrszeichen, Bepflanzung, Werbeplakate, u.a. sind zu vermeiden.

Querungsstellen mit Lichtsignalanlage

Bei starkem Kfz-Verkehr sind die Querungsstellen für den Fußverkehr durch Lichtsignalanlagen abzusichern. Zu lange Wartezeiten (> 40 Sek.) und zu kurze Grünquerungsphasen¹² führen vielfach zum regelwidrigen Queren von Straßenzügen und sind daher zu vermeiden. Zur besseren Wahrnehmung der Wartezeiten kann das Zusatzsignal „Signal kommt“ eingesetzt werden. Sind bei Lichtsignalanlagen Mittelinseln vorhanden, ist aus Sicherheitsgründen dafür zu sorgen, dass die Fahrbahn möglichst ohne Halt auf der Mittelinsel in einem Zuge gequert werden kann. Der Einsatz konfliktfreier Signalschaltungen (keine gleichzeitige Freigabe von abbiegenden Kraftfahrzeugen und Fußgängern) ist besonders an Fußgängerfurten mit hohem Anteil von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen sowie an Zufahrten mit hohem Schwerverkehrsanteil zu empfehlen.

Das Rundum-Grün ist an Kreuzungen mit hoher Fußgängerfrequenz, geringer Kfz-Dichte sowie an kleinen Kreuzungen sinnvoll, an Hauptfußwegeachsen einzurichten.

¹² Für Fußgänger ist mit einer Räumgeschwindigkeit von 1,2 m/s bis höchstens 1,5 m/s zu rechnen. Wo Furten überwiegend zum Schutz für Behinderte oder für ältere Menschen eingerichtet werden, z. B. in der Nähe von Heimen ist ein niedrigerer Wert zu wählen (RILSA, 1992, Teilfortschreibung, 2003).

An kompakten Knotenpunkten z.B. auf Geschäftsstraßen, sollte das Diagonal-Queren zugelassen werden.

Querungshilfen (Aufpflasterungen, Mittelinseln und Mittelstreifen, vorgezogene Seitenräume/Einengungen) kommen – mit Ausnahme von Mittelinseln – in der Regel bei geringen Verkehrsstärken zum Einsatz. Vorgezogene Seitenräume verkürzen die Querungslänge und tragen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse bei. In Erschließungsstraßen kommt an Hauptquerungspunkten bspw. die Ausbildung von Querungshilfen als Engstelle mit 3,50 m Breite in Verbindung mit einer Aufpflasterung infrage.

Generell sind alle Querungshilfen so zu gestalten, dass der Fahrzeuvorrang deutlich wird. Das Abstellen von Fahrzeugen ist daher im Bereich der Querungsanlage zu unterbinden.

Ausreichend große Aufstellflächen (abhängig von der Fußgängerfrequenz) müssen zusätzlich zur Mindestbreite von 2,50 m für Gehwege vorgesehen werden.

„Gehwegnasen“

Vorgezogene Seitenräume („Gehwegnasen“) sollten mindestens 30 bis maximal 70 Zentimeter vor die am Straßenrand parkenden Autos herausreichen.

Mittelinseln

Mittelinseln sind für Straßen mit höheren Kfz-Belastungen geeignet. Sie können mit Plateau- oder Teilaufpflasterung kombiniert werden. Das Mindestmaß von 2,50 m darf nicht unterschritten werden, damit sich auch Fußgänger mit Kinderwagen aufstellen können.

Querungsstellen ohne Lichtsignalanlage

Zebrastreifen

Zebrastreifen geben den Fußgängern einen Vorrang. Sie bieten im Vergleich zu Ampeln kürzere Wartezeiten, werden von Fußgängern besser angenommen und sind kostengünstig. Darüber hinaus können sie sich dämpfend auf die Fahrgeschwindigkeiten auswirken.

Der Einsatz von Zebrastreifen (Fußgängerüberwege, FGÜ) kommt insbesondere infrage, wenn aufgrund der Bedeutung der Wegebeziehungen und eines starken Fußgängerstroms die Querungsmöglichkeit hervorgehoben werden soll.

Fußgängerüberwege können auch baulich durch Inseln, vorgezogene Seitenräume und Teilaufpflasterungen ausgeprägt werden, wenn entsprechende örtliche oder verkehrliche Voraussetzungen gegeben sind. Empfohlen wird eine Beschränkung der nutzbaren Fahrbahnbreite auf höchstens 6,50 m (vgl. R-FGÜ, 2001).

5.3.3 Aufenthaltsqualität / soziale Sicherheit

Gestaltung der Wege und Aufenthaltsbereiche

Beim Gehen wird der öffentliche Raum am intensivsten und unmittelbarsten wahrgenommen. Attraktivität und soziale Brauchbarkeit sind zu gewährleisten.

Die Entstehung von Angsträumen muss durch die Gestaltung vermieden werden. Dazu gehört die Gewährleistung der sozialen Sicherheit, die das subjektive Sicherheitsempfinden erhöht: gute Erreichbarkeit (kurz, attraktiv, sicher), Begreifbarkeit (übersichtlich, einsehbar), ausreichende Beleuchtung (s.u.), soziale Kontrolle (Belebung durch anwesende Menschen), gute Orientierung und keine dunklen Ecken.

Attraktiv ist die Führung von Hauptfußwegeachsen durch Tempo-30-Zonen bzw. Verkehrsberuhigte Bereiche.

Das Gehwegenetz ist darauf auszulegen, in regelmäßigen Abständen Ruheplätze (und Sitzgelegenheiten) einzubeziehen. Diese erhöhen die Qualität des Aufenthalts im öffentlichen Raum und können die Reichweite des Gehens erheblich erweitern. Sie kommen insbesondere älteren Menschen, Gehbehinderten und Kindern zugute. Die Ausstattung mit Bänken ist dabei von vorrangiger Bedeutung.

Verkehrsberuhigte Plätze, die auch für Kinder bspw. durch Ausstattung mit Spielgeräten attraktiv gestaltet sind, erhöhen die Attraktivität. Bäume können zur Abgrenzung von anderen Verkehrsanlagen beitragen und erhöhen die Attraktivität des Weges.

Beeinträchtigung durch den MIV/NMIV

Die Führung von Fußwegeachsen entlang von Hauptverkehrsstraßen mit starker Lärmbelastung durch Kfz- und LKW-Verkehr ist zu vermeiden. Im Bereich von Plätzen und anderen Aufenthaltsbereichen sind Beeinträchtigungen (z.B. Kfz-Lärm, Fahrradverkehr in stark frequentierten Fußgängerzonen) besonders störend. Diese sind durch geeignete Maßnahmen (z.B. Bepflanzungen) zu vermeiden.

Beeinträchtigung durch den ruhenden Verkehr

Aufenthaltsbereiche sind von parkendem Verkehr freizuhalten.

Beleuchtung

Eine attraktive Ausleuchtung der Fußverkehrsräume unterstützt das Sicherheitsempfinden. Die wesentlichen Anforderungen sind:

- eine gleichmäßige und lichtbandmäßige Ausleuchtung (Vermeidung von schwarzen Löchern);
- Vermeidung von Blendwirkung;
- ausreichende Beleuchtung der Fahrbahnseitenräumen;
- Berücksichtigung des Schattenwurfs von Bäumen.¹³

¹³ vgl. ausführlicher KRAUSE, 1995.

Fußwegeachsen mit überwiegender Bedeutung für den Alltagsverkehr sind zu beleuchten.

Bei Führungen durch Parks und Grünanlagen, die abends nicht beleuchtet sind, sind alternative Wegeführungen vorzusehen (Tag- und Nachtrouten).

Die Beleuchtung von Erholungswegen ist situationsangepasst zu entscheiden.

5.3.4 Barrierefreiheit

Die Fußwegeachsen sind durchgängig barrierefrei zu gestalten.

Wegeführung

Barrierefreie Wegeführungen müssen einerseits möglichst schwellen- und stufenlos (für Rollstühle bzw. Rollatoren) sein, andererseits Orientierung für Blinde bieten.

An Querungsstellen ist auf eine rechtwinklige Erschließung zu achten. Stufenanlagen sind zu vermeiden, da sie für mobilitätseingeschränkte Menschen nur schwer unüberwindbare Barrieren darstellen. Die eigentliche Bewegungsfläche sollte einen möglichst bequem zu befahrenen Belag haben. Rampenanlagen dürfen eine Steigung von 6 % nicht übersteigen.

Blinde benötigen zur taktilen Orientierung die drei Grundinformationen „Gehe“, „Achtung“ und „Stopp“, denen jeweils unterschiedliche Bodenindikatoren in Form von Rillenplatten zugeordnet sind.

Bordsteinabsenkungen

Abgesenkte Bordsteine im Bereich von Querungen, Rampenanlagen, ÖPNV-Haltestellen etc. sind für Menschen mit Kinderwagen, Rollstühlen und Gehbehinderungen von Bedeutung.

An Querungsstellen ist der Bord auf nicht mehr als 3 cm (für Gehbehinderte) und nicht weniger als 1,5 cm (für Blinde) abzusenken.¹⁴

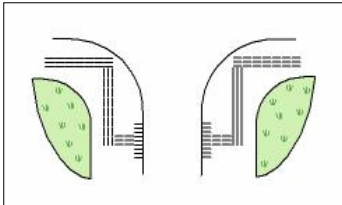
Fugenverguss

Insbesondere für Rollstühle und andere Hilfsmittel mit Rollen trägt der Fugenverguss auf gepflasterten Streckenabschnitten und auf zu querenden Straßen zum hindernisfreien Fortkommen und zügigen Passieren bei.

Rillenplatten

Rillen- und Noppenplatten sind die Grundelemente eines taktilen Orientierungssystems für blinde Menschen. Verlegt werden müssen Rillenplatten grundsätzlich in Gehrichtung.

¹⁴ Bei vielen Kommunen in Deutschland besteht zunehmend der Trend, eine Nullabsenkung der Bordsteine an Überwegen vorzunehmen, ohne dass dabei die Anforderungen der ertastbarkeit berücksichtigt wurden (HESSISCHE STRASSEN- UND VERKEHRSVERWALTUNG, 2006).



rechteckige Wegführung und
zweireihige Gehwegplatten am
Bordsteinrand

Normalerweise reicht der Bord zur Ausrichtung an der Querungsstelle aus. Verläuft aber die Querungsrichtung nicht senkrecht zum Bord oder liegt der Bordstein in der Ausrundung, ist ein besonderes Richtungsfeld, bestehend aus Rillenplatten, in Gehrichtung einzurichten.

Auf den Übergang vom Gehweg zur Fahrbahn werden blinde Menschen durch Aufmerksamkeitsfelder und gegebenenfalls Leitstreifen bis zum Bordstein aufmerksam. Bodenindikatoren und Ortungston helfen beim Auffinden von Ampelmasten.

Die Erreichbarkeit von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs muss gewährleistet sein. An zentralen Haltestellen soll ein aus Rillenplatten bestehender Leitstreifen stets eingebaut werden.

Lichtsignalanlagen mit Blindeneinrichtung

Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte (akustische Signale bzw. Vibrationsstaster) an Lichtsignalanlagen sind in erster Linie an Querungsstellen vorzusehen, die von Sehbehinderten häufig genutzt werden und an denen sie besonders gefährdet sind. Gefährlich sind Straßen mit vielen Fahrstreifen und sehr lautem Umfeldgeräusch oder Straßen mit schwachem Verkehr, die durch schnelle Kfz-Geschwindigkeiten gekennzeichnet sind. Zusätzliche Bodenindikatoren helfen beim Auffinden der LSA und beim Ausrichten für die Querung der Fahrbahn (HESSISCHE STRASSEN- UND VERKEHRSVERWALTUNG, 2006).

5.3.5 ÖPNV-Umfeld

Aus Sicht einer fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung sind vor allem die Zugangsbedingungen zum öffentlichen Verkehrsnetz von Bedeutung.

Zuwegung Längsverkehr

Die Wege zu den Haltestellen des ÖPNV sollen leicht und sicher erreichbar sein. Unzumutbare Umwege oder Wartezeiten an Ampeln, Unterführungen, dunkle Wege (Angstorte) mindern die Attraktivität des ÖPNV und sind zu vermeiden.

Innerhalb eines Radius von 300 m um eine Haltestelle des ÖPNV kommt es zu einer Verdichtung der Fußgängerströme. Gehwege sind in diesem Bereich ausreichend zu dimensionieren. Die soziale Sicherheit muss gewährleistet sein.

Zuwegung Querverkehr

Im Bereich von Haltestellen des ÖPNV müssen häufig Fahrbahnen gequert werden. Der Zu- und Abgang der Fahrgäste soll bei in Seitenlage haltenden Nahverkehrsfahrzeugen für überquerende Fahrgäste hinter dem haltenden Nahverkehrsfahrzeug erfolgen. Dadurch haben die Fahrgäste den besten Blickkontakt zu dem von links kommenden Kraftfahrzeugverkehr. An Haltestellen mit starkem Fahrgastaufkommen sollte der Zugang zur Haltestelle auf der gesamten Haltestellenlänge möglich

sein. Dabei sind die oben genannten Qualitätsstandards für Querungsmöglichkeiten zu berücksichtigen.

Anlage Haltestellen

Haltestellen müssen effizient in das Wegenetz eingebunden sein. Für die Gestaltung der Haltestellen gelten die EAÖ.

Eine ausreichende Trennung vom Längsverkehr sollte durch angemessene Breitenzuschläge des Gehwegbereiches ($\geq 1,50$ m) im Haltestellenbereich berücksichtigt werden.

Vorteilhaft bei der Anlage von Haltestellenkaps ist, dass durch vorgezogene Seitenräume ausreichende Warteflächen für Fahrgäste geschaffen werden können.

5.3.6 Wegweisung

Wegweisungssysteme für den Fußverkehr sind mehr als gewöhnliche Orientierungshilfen. Zu erwarten sind auch wirtschaftliche Effekte für die Städte, ihren Tourismus und Einzelhandel. Sie dienen auch als Kommunikationsmedien, die die Besonderheiten einer Stadt darlegen.

Die Wegweisung dient der Orientierung, der Ortsbestimmung, dem richtigen und sicheren Auffinden eines Zieles auf umwegfreien Routen. Die Anforderungen ähneln denen der Radverkehrswegweisung: leicht verständlich, begreifbar, gut erkennbar und lesbar.¹⁵

Die Fußwegeachsen mit überwiegend Erholungsfunktion sollten mit einer Wegweisung ausgestattet werden.

¹⁵ vgl. ausführlicher SRL/FUSS E.V. (2004).

6. Das Beteiligungskonzept: Die Stadtteilspaziergänge

6.1 Das Konzept

Laut Aufgabenstellung sollen Bewohnerinnen und Bewohner des Gebietes, die ihre Wege überwiegend zu Fuß im Gebiet zurücklegen (unter dem Blickwinkel Gender Mainstreaming sind das vor allem Kinder, Jugendliche, Frauen, ältere Menschen, Migrantinnen) beteiligt werden (Ab-rufen von Alltagswissen). Dazu werden Stadtteilspaziergänge durchge-führt. Stadtteilspaziergänge sind Rundgänge durch ein Planungsgebiet zur Identifikation von Problemen aus Sicht der Betroffenen.

Beschreibung Methode/Verfahren

Stadtspaziergänge sind Rundgänge durch das Plangebiet mit einem strukturierten Ablauf (Leitfaden) mit den Betroffenen. Sie lassen sich methodisch ebenso als Gruppengespräch (mit Experten und Laien) wie als teilnehmende Beobachtung durchführen. Die Stadtspaziergänge werden über Schlüsselpersonen organisiert, die selbst an den Spaziergängen teilnehmen. Beispiele liegen aus der Arbeit von Frauenbeauftragten (Analyse von Angsträumen), und aus Konzepten zu altersorientierter Wohnumfeldverbesserung und kinderfreundlichen Städten) vor. Die systematische Auswertung der Stadtspaziergänge liefert Angaben zur Ausgangssituation (Nutzung des öffentlichen Raumes, typische Wege), zu den Konfliktbereichen (z.B. Angsträume, gefährliche Querungsstellen) und zu den Bedürfnissen, Wünschen und Vorschlägen besonderer Personengruppen. Neben der wissenschaftlichen Analyse wird damit zugleich Öffentlichkeitsarbeit verbunden. Diese Kombination ermöglicht die Bewusstseinsbildung und Mobilisierung von weiten Bevölkerungskreisen bereits in der Projektphase.

Ergänzt werden diese Stadtspaziergänge in der Regel durch Fotodokumentationen, Ausstellungen, oder durch die Erarbeitung eines Forderungskataloges aus der Sicht dieser Nutzergruppe.

Beispiele:

- Stadtspaziergang mit weiblichem Blick (Stadt Lingen, Stadt Gifhorn) zur Analyse von Angsträumen (Sicherheit im öffentlichen Raum).
- Stadtspaziergang mit älteren Menschen im Rahmen eines Konzeptes zur altersorientierten Wohnumfeldverbesserung (Stadt Viernheim)
- Interviewstreifzüge mit Kindern zur Gestaltung einer Wohnstraße
- Stadtspaziergang mit unterschiedlichen Nutzungsgruppen im Rahmen der Stadtbahnverlängerung Zähringen.

Einsatzmöglichkeiten

Mit dieser Methode ist zugleich Öffentlichkeitsarbeit verbunden. Es ermöglicht die Bewusstseinsbildung und Mobilisierung von weiten Bevölkerungskreisen bereits in der Projektphase, besonders im Rahmen der problemorientierten Bestandsanalyse (Abholen von Alltagswissen vor Ort).

Unter GM-Aspekten besonders zu achten auf

Spezifische Stadtteilspaziergänge mit unterschiedlichen Nutzungsgruppen, z.B. Kinder, Jugendliche (getrennt nach Mädchen und Jungen), Frauen, Mobilitätseingeschränkte.

Das situationsangepasste Beteiligungskonzept berücksichtigt die Anforderungen an Teilnahmeverfahren aus Gendersicht¹⁶.

Geplant sind Stadtteilspaziergänge mit unterschiedlichen Nutzungsgruppen.

- Systematische Ortsbegehungen
(nachmittags) um einen Überblick über das Untersuchungsgebiet und die zentralen Aufenthaltsmöglichkeiten und Aufenthaltsorte zu gewinnen. Methode: stationäre und ambulante Verhaltensbeobachtung¹⁷.
- Vorbereitung und Durchführung der Stadtteilspaziergänge
 - Erstellung von spezifischen Routen in Abstimmung mit dem Auftraggeber.
 - Aufruf zur Mitarbeit (Ansprache über Multiplikatoren bzw. Treffpunkten im Stadtteil wie Mütterzentrum, Anti-Rost, „Madamenhof“, Aufruf in der „Westpost“)
 - Durchführen von drei Stadtteilspaziergängen (Dauer ca. 1,5 h pro Stadtteilspaziergang)
- Dokumentation der Ergebnisse

6.2 Vorbereitung und Durchführung der Stadtteilspaziergänge

Vorbereitung

Im Rahmen der Bestandsaufnahme fand eine systematische Begehung des Gebietes statt. Hierbei wurden zentrale Aufenthaltsmöglichkeiten und Aufenthaltsorte, aber auch Orte mit möglicherweise problematischem Charakter (beispielsweise Querung von stark befahrenen Straßen durch Kinder) gefunden. Aus Gendersicht sollten die Nutzergruppen Frauen, Kinder, ältere Menschen und Migrantinnen und Migranten besondere Berücksichtigung bei den Stadtteilspaziergängen finden. Da im Rahmen des Projektes nur drei Stadtteilspaziergänge vorgesehen waren, wurden in der begleitenden Projektgruppe folgende Stadtteilspaziergänge festgelegt: Gruppe „Eltern mit Kindern bis ca. 11 Jahre“, Gruppe „Frauen im Dunkeln“ und Gruppe „Ältere und Mobilitätseingeschränkte“. Migrantinnen und Migranten sollten durch eine Mitarbeiterin des Stadtteilbüros motiviert werden, an den angebotenen Stadtteilspaziergängen teilzunehmen.

¹⁶ Geeignete Verfahren sind z.B. eher Workshops, Kleingruppen, Stadtpaziergänge, konkretes Ansprechen von Akteuren als Bürgerversammlungen vor 20.00 Uhr (Kinderbetreuung).

¹⁷ Im Vorfeld der Erhebungen ist es erforderlich, einen Überblick über das Untersuchungsgebiet und die zentralen Aufenthaltsorte zu gewinnen. Hierzu dient die Methode der stationären und ambulanten Verhaltensbeobachtung. Bei dieser Methode wird an einem Werktag zwischen 7 und 22 Uhr das Gebiet erkundet. Mit Hilfe eines Fotoapparates werden die spezifischen behaviour settings festgehalten und dokumentiert. Dabei kann punktuell an bestimmten Aufenthaltsorten (stationär) beobachtet werden oder der Zielgruppe wird auf ihren Wegen im öffentlichen Raum gefolgt bzw. der Beobachtungsort wird gewechselt (ambulant). Es handelt sich dabei in der Tendenz um eine nichtteilnehmende Beobachtung.

Vorgespräche

Um das Gebiet und die Einschätzung der Betroffenen besser kennen zu lernen, wurden im Vorfeld der Stadtteilspaziergänge im April drei Vorgespräche in unterschiedlichen Einrichtungen (Gruppentreffen - Betreutes Wohnen, Juliusstraße, Altenkreis – ev. Kirche im Mehrgenerationenhaus, Hugo-Luther-Str., Müttertreffen im Mehrgenerationenhaus, Hugo-Luther-Str.) durchgeführt. Die Gespräche dauerten maximal eine Stunde und hatten zum Ziel, problematische Orte der Nutzerinnen und Nutzer kennen zu lernen. Dazu wurde die Gruppe in einem ersten Schritt nach den Zielen, die zu Fuß erreicht werden, befragt, in einem zweiten Schritt nach Problemen (Belag, fehlende Verbindungen, fehlende Querungen etc.). Ein Plan des Gebiets half bei der Zuordnung der Nennungen der am Vorgespräch Teilnehmenden.

Bei den Gesprächen hat sich herausgestellt, dass die Bewohnerinnen und Bewohner des Betreuten Wohnens im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes eher die Ziele EDEKA, Bank bzw. die nahegelegene Innenstadt haben. Die Fußwegebeziehungen der Bewohner und Bewohnerinnen der Alteneinrichtung im südlichen Teil dagegen aufgrund der rückgängigen Nahversorgung eher problematischer und weiter (z.B. Richtung Gewerbegebiet mit Penny, DM und Hornbach) sind. Aus diesem Grund sollte der Stadtteilspaziergang mit den Mobilitätseingeschränkten im südlichen Teil stattfinden. Die Route der Gruppe „Frauen im Dunkeln“ deckte eher den nördlichen Teil des Gebiets ab. Mit der Gruppe „Eltern mit Kindern“ wurde eine Strecke gewählt, die sowohl den nördlichen als auch den südlichen Teil abdeckt. Die Routen wurden durch Anregungen aus der Verwaltung ergänzt (s. **Anlage 6.1 - 6.4**).

Aufruf in der Westpost / Plakate

Mitte Mai erschien ein Artikel in der Westpost, eine Stadtteilzeitung, die kostenlos allen Haushalten zugestellt wird, ein Artikel, in dem die Termine und Treffpunkte der einzelnen Stadtteilspaziergänge genannt wurden. Um die Termine stärker publik zu machen, wurden die Termine den Gruppierungen der Vorgespräche direkt mitgeteilt. Weiterhin wurden in diversen Einrichtungen (u.a. Mütterzentrum, Madamenhof, Kindertagesstätte Madamenweg) und Geschäften insgesamt ca. 20 Plakate aufgehängt (s. **Anlage 6.5**).

Durchführung

Die Stadtteilspaziergänge wurden im Mai 2008 durchgeführt. Dabei wurde die Route der Gruppe „Ältere und Mobilitätseingeschränkte“ in ca. 1,5 h abgegangen. Der Stadtteilspaziergang der Gruppe „Eltern mit Kindern“ nahm etwa 2 h in Anspruch. Der Stadtteilspaziergang der Gruppe „Frauen im Dunkeln“ dauerte ca. 2,5 h und fand einen netten Abschluss in einem Café. Die Stadtteilspaziergänge hatten sechs bis zehn Haltepunkte, an denen die Teilnehmenden nach Kritikpunkten und Wünschen bezüglich der Fußwegequalität und des Fußwegenetzes befragt wurden. An jedem Stadtteilspaziergang nahmen zwei Mitarbeiterinnen des Planungsbüros teil, die die Nennungen der Teilnehmenden dokumentierten. Einerseits wurden Anmerkungen auf Formularen zu den einzelnen Haltepunkten notiert. Andererseits wurden die Nennungen anhand von Fotos dokumentiert. Am Ende des Stadtteilspaziergangs wurden die Teil-



Stadtteilspaziergang „Frauen im Dunkeln“

nehmenden nach weiteren Anmerkungen zu den Fußwegen im Gebiet befragt, die nicht auf der Route lagen. Dies wurde separat dokumentiert.

Da die Beteiligung geringer ausfiel als erwartet, wurden zwei weitere Stadtteilspaziergänge geplant. Der Stadtteilspaziergang mit der Gruppe „Ältere und Mobilitätseingeschränkte“ fand geringen Zuspruch, da der Altenkreis der ev. Kirche, der sich im Mütterzentrum trifft und hauptsächlich angesprochen wurde, an dem vorgesehenen Termin eine Festivität geplant hatte. An einem weiteren Treffen konnte dann auf Grund des Wetters wieder kein Spaziergang durchgeführt werden. Alternativ wurde die Route in Kleingruppen (5 Tische mit je ca. 5-6 Personen) durchgesprochen und auf diese Weise Anmerkungen gesammelt. Um die Bedürfnisse der Kinder ausreichend zu berücksichtigen, wurde ein Teil der Route der Gruppe „Eltern mit Kindern“ mit 9 Hortkindern des Schwedenheims und ihrer Erzieherin ein weiterer Stadtteilspaziergang durchgeführt.

6.3 Ergebnisse im Überblick

Nachstehend werden die Ergebnisse Stadtteilspaziergänge in zusammengefasster Form dargestellt. Die ausführliche Darstellung ist in **Kapitel 7.2** und in den Protokollen der Stadtteilspaziergänge (s. **Anlagen 6.1 - 6.4**) zu finden.

Positives Feedback

Grundsätzlich gaben alle Teilnehmenden eine positive Rückmeldung, dass und wie die Stadtteilspaziergänge durchgeführt wurden. Es wurde positiv angemerkt, dass die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer Beachtung finden und dokumentiert werden. Einige Teilnehmende freuten sich darüber, ihr Wohngebiet besser kennen zu lernen. Andere waren positiv angetan von der teilweise guten Qualität der Fußwege und Fußwegeverbindungen. Viele Teilnehmende wünschten sich eine zeitnahe Umsetzung der Verbesserungsvorschläge.

Ergebnisse

In allen Gruppen wurde Hundekot auf den Fußwegen als sehr unangenehm genannt.¹⁸ Zu kurze Grünzeiten an diversen Stellen wurden ebenfalls in allen Gruppen bemängelt. Bei den Stadtteilspaziergängen im südlichen Teil des Gebiets wird besonders häufig bemängelt, dass die Wege zu den Einkaufsmöglichkeiten zu weit sind. Eltern mit Kinderwagen und Mobilitätseingeschränkte mit Gehhilfen oder Rollstühlen sind besonders auf Bordsteinabsenkungen angewiesen. Diese Personengruppen, aber auch Kinder, haben Probleme beim Queren von Straßen, sofern die Geschwindigkeit der Kfz hoch ist oder auf dem Gehweg oder im Kreuzungsbereich geparkt wird. Ältere und Mobilitätseingeschränkte wünschen sich eine höhere Dichte an Sitzmöglichkeiten.

¹⁸ Die Verschmutzung des Quartiers durch Hundekot bzw. dieses Thema einer Lösung zuzuführen, war bei der Befragung (2002) ein wesentlicher Wunsch zur künftigen Stadtteilentwicklung und sollte unbedingt aufgegriffen werden (STADTVERWALTUNG BRAUNSCHWEIG UND PLANKONTOR, 2003).



Dies erweitert ihren Bewegungsradius. Bei der Gruppe „Frauen im Dunkeln“ war es auffällig, dass Angsträume nicht nur auf die Gestaltung des Weges zurück zu führen sind. Frauen empfinden Orte als besonders unangenehm, wenn das Umfeld Unsicherheit suggeriert. Dies kann durch unattraktive Betriebe, mangelnde Pflege und Säuberung der Fußwege und des Umfelds oder durch unangenehme Zeitgenossen (Freilufttrinker, aggressive Hunde) geschehen. Hierzu zählt auch das Ringgleis.

Nachstehend sind häufige Anmerkungen der Teilnehmenden aus den verschiedenen Gruppen zusammenfassend dargestellt.

Gruppe „Ältere und Mobilitätseingeschränkte“	Gruppe „Frauen im Dunkeln“
<ul style="list-style-type: none"> - Kopfsteinpflaster problematisch, insbesondere an Ausfahrten - fehlender Fugenverguss - Nahversorgung (u.a. Penny, Post, Café) besonders wichtig - Bänke (ohne Lehnen)¹ in regelmäßigen Abständen erhöhen Radius - für Rollstuhl fahrende stellt die Querneigung der Fußwege zur Fahrbahn häufig ein Problem dar - Grünzeiten häufig zu kurz, lange Wartezeiten problematisch - Hundekot problematisch - Gehwegparken problematisch - An Straßen mit starken Kfz-Verkehr mehr Querungshilfen nötig (z.B. Hugo-Luther-Straße) - Absenkung in den Kreuzungsbereichen besonders wichtig 	<ul style="list-style-type: none"> - Unangenehme Stellen werden im Dunkeln soweit es geht gemieden - Hundekot und Müll problematisch - Angsträume sind abhängig von sozialer Kontrolle, Beleuchtung und Klientel, das sich dort regelmäßig aufhält - Hunde werden oft als bedrohlich empfunden - Angsträume: <ul style="list-style-type: none"> - Ringgleis - St.-Martini-Friedhof - Separate Fußwege mit geringer sozialer Kontrolle - Cammanstraße - Ekbertstraße (Spielplatz) - Blumenstraße am KGV - Hugo-Luther-Straße Richtung Hebbelstraße
<p>¹ Ältere Menschen wünschen sich deshalb Bänke ohne Lehnen, weil die Bänke dann nicht von Jugendlichen besetzt und durch ein Sitzen auf den Lehnen die Sitzfläche verschmutzt wird.</p>	

Gruppe „Eltern mit Kindern“	Gruppe „Hortkinder“
<ul style="list-style-type: none"> - Ampelschaltungen oft problematisch (lange Wartezeiten, zu kurze Grünzeiten) - Möglichst direkte Verbindungen gewünscht - Gut einsehbare Kreuzungsbereiche besonders wichtig - Überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten besonders problematisch - Teilweise mehr Querungshilfen notwendig (z.B. Helenenstraße / Cyriaksring; Hugo-Luther-Straße Höhe Christian-Friedrich-Krull-Straße) - Hundekot problematisch - Gehwegparken problematisch - Querungen müssen besonders gut einsehbar sein - Für Kinderwagen besonderer Platzbedarf notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> - Querungen häufiger und stärker gesichert (insbesondere bei hohen Kfz-Geschwindigkeiten, Gehwegparken) notwendig - Hundekot, Glasscherben und sonstiger Dreck wird als störend empfunden - unerwartete Situationen (geänderte Ampelschaltungen, Baustellen) überfordern Kinder häufig - Kreuzungen mit mehreren oder unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden werden als unübersichtlich empfunden - Ampelschaltungen, insbesondere zu kurze Grünzeiten, sind problematisch - Akustiksignale an Ampeln sind auch für Kinder hilfreich - starker Bewuchs durch Hecken oder Bäume schränkt die Sicht häufig stark ein und birgt teilweise Verletzungsgefahren

7. Mängelanalyse im Hauptfußwegenetz

7.1 Das Hauptfußwegenetz (Netzplan)

Für das Untersuchungsgebiet ist ein Hauptfußwegenetz entwickelt worden. Dieses besteht aus den Fußwegeachsen (Fußwege 1.Ordnung: Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr, teilweise mit Bedeutung über den Stadtteil hinaus) und den Hauptfußwegen (Fußwege 2. Ordnung: Erschließung wichtiger Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteilebene wie Schulen, Parks, größere Einkaufsgelegenheiten) (s. **Anlage 7.1**).

Zu den Netzelementen von Hauptfußwegenetzen (Fußwege 1. und 2. Ordnung) gehören Fußgängerbereiche und zentrale Plätze, Straßen mit überwiegend innerörtlicher Verbindungsfunktion und Hautverbindungswege, Geschäftsstraßen im Stadtteil, Erholungswege (vgl. **Kap. 5.2.2**). Das Netz ist an die Hauptfußwegebeziehungen durch die Innenstadt (z.B. Traditionsroute Höhe Madamenweg Richtung Altstadtmarkt) angeschlossen (vgl. WVI, 1998).

Fußwegeachsen (Fußwege 1.Ordnung)

West-Ost-Verbindungen:

- (Westpark) Madamenweg → Richtung Hohe Tor (mit dem Ziel: Innenstadt)(Anschluss an die Traditionsroute (Hauptfußwegebeziehung Richtung Altstadtmarkt und Durchmesserlinie Innenstadt)
- (Weststadt) Broitzemer Straße → Sophienstraße über Ferdinandbrücke (Hauptfußwegebeziehung Richtung Innenstadt)
- ausgehend vom Ringgleis, Hugo-Luther-Straße über Ekbertstraße und Theodor-Heuss-Straße (mit dem Ziel: Bürgerpark)



Madamenweg



Broitzemer Straße



Hugo-Luther-Straße

Nord-Süd-Verbindungen:

- Ringgleis, in Verlängerung Richtung im Süden, Klosterkamp, Autobahnanschlussstelle Gartenstadt in Richtung Theodor-Heuss-Straße
- Frankfurter Straße → Cammannstraße über Ferdinandbrücke (Richtung Innenstadt)
- Juliusstraße (als Verbindung Sophienstraße – Madamenweg)
- Kramerstraße (schließt über die Luisenstraße an das Hauptnetz an), in Verlängerung zu dem Gewerbegebiet Hornbach, Penny, DM)



Ringgleis



Frankfurter Straße



Ekbertstraße / Weg zu Hornbach

Hauptfußwege (Fußwege 2.Ordnung)

Nord-Süd-Verbindungen:

- separater Fuß- und Radweg parallel zur Stadtautobahn, im Süden über Jahnstraße, Spielplatz Arndtstraße, Anschluss an Frankfurter Straße nach Norden und Süden
- Pippelweg (Richtung Weststadt)
- Altstadtring in Verlängerung Cyriaksring, Frankfurter Straße
- Goslarsche Straße ab Madamenweg in Richtung Norden
- separater Fuß- und Radweg (hinter EDEKA) an der Juliusstraße entlang der Oker, führt dann zum Madamenweg



separater Fuß- und Radweg
parallel zur Autobahn



Altstadtring



separater Fuß- und Radweg an
der Juliusstraße entlang der Oker

West-Ost-Verbindungen:

- Kreuzstraße (Verbindung zur Innenstadt)
- Laffertstraße, Blumenstraße (als Verbindung zum Ringgleis)
- Weg vor Hornbach zu Penny, DM etc.
- Fabrikstraße



Okerbrücke an der Sidonienstraße



Weg vor Hornbach zu Penny



Blumenstraße

7.2 Mängelanalyse

Im Verlauf der Bestandsanalyse und im Rahmen der Stadtteilspaziergänge wurden diverse Mängel bezüglich der Fußwege und des Fußwegenetzes gesammelt. Weiterhin wurden die Fußwegeachsen (Fußwege 1. Ordnung) anhand der Leitlinien in Bezug auf den Längsverkehr, Querverkehr, Aufenthaltsqualität bzw. Soziale Sicherheit, Barrierefreiheit und ÖPNV-Umfeld bewertet. Der Fokus liegt im Folgenden auf den Fußwegeachsen (Fußwege 1. Ordnung), die umfassend bewertet und analysiert wurden (**Karte 2**).

Die Beschreibung der Mängel in den einzelnen Streckenabschnitte werden den im Rahmenplan vier Gebieten (Madame, Oker, Bahne und Zucker) zugeordnet (s. **Kap. 4**).

Im Verlauf der Bestandsanalyse und der Stadtteilspaziergänge sind darüber hinaus weitere Anmerkungen gemacht worden, die auf den Hauptfußwegen (Fußwege 2. Ordnung) oder auch außerhalb liegen. Sie werden hier ebenfalls aufgeführt. Sie stellen lediglich ergänzende Anmerkungen dar.

Um eine vollständige Darstellung der Mängel im Gebiet auch außerhalb der Fußwegeachsen zu erhalten, ist eine weitergehende Untersuchung erforderlich.

Mängelanalyse entlang der Fußwegeachsen (Fußwege 1. Ordnung)

Madamenweg (I) zw. Autobahn und Ringgleis (Madame)



Auf dem südlichen Gehweg wird an dieser Stelle häufig mit dem Fahrrad auf dem Fußweg gefahren, was zu Konflikten mit den zu Fuß gehenden führt. An den Bushaltestellen wird der Gehweg etwas eingengt. Kinder wünschen sich eine zusätzliche Querungsmöglichkeit auf der Höhe der Bushaltestelle an der Pfingststraße. Im weiteren Verlauf würde eine zusätzliche Querungsmöglichkeit zwischen Weinbergstraße und Autobahn zu einer erhöhten Fußgängerfreundlichkeit führen. Die Geschwindigkeit der Kfz wird als überhöht empfunden.

Broitzemer Straße (I) zw. Goslarsche Straße und Madamenweg (Oker)



Die Fußwegebeziehung von der Juliusstraße zum Madamenweg - und damit die Querungsmöglichkeit der Broitzemer Straße - ist an dieser Stelle einerseits durch unberechtigt parkende Fahrzeuge, andererseits durch eine schlechte Ausführung der Gosse, gekennzeichnet. Zweites führt dazu, dass Menschen mit Rollatoren teilweise in den „Kuhlen“ hängen bleiben und nur mit fremder Hilfe queren können. Erlaubtes Gehwegparken an der nördlichen Seite schränkt den Fußweg in der Breite stark ein.

Broitzemer Straße (II) zw. Autobahn und Johannes-Selenka-Platz (Oker)



Im Bereich zwischen der Münchenstraße und dem Pippelweg ist teilweise kein Fußweg oder nur ein sehr schmaler Fußweg vorhanden. Es liegen Scherben und anderer Müll auf dem Boden. Das Umfeld ist industriell geprägt und wenig attraktiv gestaltet, teilweise verwahrlost. Die Fortführung des Ringgleises in südliche Richtung ist nicht barrierefrei ausgeführt. Hier ist der Bordstein in der Gosse mit Teer in Form einer steilen Kante angefüllt. Die Verbindung vom Ringgleis zur Münchenstraße ist fußläufig nur über einen sehr steilen Weg erreichbar, der für Rollstuhlfahrende nur schwer zu überwinden ist. Zwischen Pippelweg und Johannes-Selenka-Platz fehlt auf der Südostseite ein Fußweg. Der Platz selbst ist nicht einladend. Der Belag ist für mobilitätseingeschränkte Menschen oder Frauen mit Stöckelschuhen schlecht begehbar. Es sind zu wenige, versteckte Sitzmöglichkeiten vorhanden. Eine ansprechende Begrünung fehlt ebenfalls.

Cammannstraße (Oker)

Grundsätzlich sind die Fußwege an der Cammannstraße gut gestaltet. Sie entsprechen beidseitig nicht ganz der gewünschten Breite (nur jeweils 2,10 m). Linksseitig kann die gewünschte Breite von 2,50 m durch eine Aufhebung des Gehwegparkens erreicht werden. Die Querung der Döringstraße wird durch Gehwegparken behindert. Die Bordsteine sind nicht abgesenkt. Die Cammannstraße wird abends und nachts von Frauen als Angstrraum empfunden.

Madamenweg (II) zw. Ringgleis und Altstadttring (Oker)

Die Querung des Madamenwegs am Ringgleis ist in Richtung Innenstadt schlecht einsehbar. Die Geschwindigkeiten der Kfz werden als zu hoch empfunden. Der Gehweg ist an der Querungsstelle durch Baumpflanzungen etwas eingeschränkt. Der weitere Verlauf bis zum Altstadttring entspricht den Leitlinien. Die Geschwindigkeit der Kfz wird als überhöht empfunden.

Madamenweg (III) zw. Altstadttring und Am Hohen Tore (Oker)

Zwischen Altstadttring und Goslarscher Straße entsprechen die Fußwegbreiten nicht den in den Leitlinien festgelegten Standards. Weitere Einschätzungen sind auf Grund der baulichen Umgestaltung zurzeit nicht möglich. Auf der Brücke am Hohen Tore ist die Wegeführung für Radfahrende unklar. Eine leichte Markierung deutet daraufhin, dass neben dem Fußweg ein Radweg vorgesehen ist. Dieser Fußweg ist zu schmal. Könnten zu Fuß gehende die gesamte Fläche nutzen, würde die Breite der in den Leitlinien festgelegten Mindestbreite entsprechen. Die Geschwindigkeit der Kfz wird als überhöht empfunden.



Sophienstraße (I) zw. Johannes-Selenka-Platz und Juliusstraße (Oker)

Die Ampelschaltung am Ring zwischen Johannes-Selenka-Platz und Sophienstraße weist zu kurze Grünzeiten und zu lange Wartezeiten auf. Der Beginn der Sophienstraße ist unattraktiv gestaltet, positiv zu bewerten ist die Sperrung für Kfz. Die Oberflächenbeschaffenheit ist beidseitig bis zur Virchowstraße schlecht. Die Fußwege sind hier auch zu schmal. Die Querungen an der Virchowstraße sind nicht barrierefrei möglich. Im weiteren Verlauf ist zwischen der Bugenhagenstraße und der Juliusstraße auf südlicher Seite die Gehwegbreite durch Gehwegparken eingeschränkt.



Sophienstraße (II) zw. Juliusstraße und Ferdinandbrücke (Oker)

Beidseitig ist hier die Gehwegbreite durch Gehwegparken eingeschränkt. Die Wegeführung als Anschluss an die Ferdinandbrücke ist nicht deutlich genug und auch zu schmal. Es befindet sich dort eine Baustelle, die keine gesicherte Führung der Fußgänger vorweist. Dies ist besonders problematisch für Schulkinder. Außerdem hängen Äste in den Fußweg.

Ekbertstraße (Zucker)

Von der Frankfurter Straße kommend ist es im südlichen Bereich für Rollstuhlfahrende nur möglich auf den Fußweg zu gelangen, in dem sie auf den Radweg ausweichen. Der Bordstein am Fußweg ist nicht abgesenkt, es ist ein Schild ungünstig angebracht und der Fußweg ist an dieser Stelle viel zu schmal. In weiteren Verlauf des Fußweges ist die Breite durch Gehwegparken eingeschränkt. Außerdem ist der Weg stark durch Hundekot verunreinigt. Auf dem nördlichen Gehweg ist die Verschmutzung durch Hundekot auf die Baumscheiben beschränkt. Die





Wurzeln der Bäume bewirken eine stark unebene Oberfläche. Mangelnde Bordsteinabsenkung ist außerdem an der Döringstraße (beidseitig), an der Kramerstraße (westlich) und an Harrys Bierhaus zu finden. Die Fortführung des Fußweges im südlichen Bereich an Harrys Bierhaus vorbei ist unklar. Die Querung der Kramerstraße im nördlichen Teil der Ekbertstraße zum Spielplatz ist häufig durch unerlaubtes Gehwegparken im Kreuzungsbereich eingeschränkt. Der Spielplatz selbst wird als Angstort empfunden, da hier schon Überfälle auf Kinder und Jugendliche statt gefunden haben. Im weiteren Verlauf ist nur im nördlichen Teil ein Fußweg vorhanden. Der Bordstein dieses Fußwegs ist an der Kreuzung zur Straße „Am Alten Bahnhof“ nicht barrierefrei ausgebildet. Die Querung der Theodor-Heuss-Straße in Richtung Innenstadt ist für Kinder, auch mit Erwachsenen und für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen besonders problematisch.

Frankfurter Straße (Zucker)

Die Fußwege der Frankfurter Straße entsprechen der gewünschten Breite von 2,50 m. Einige Hindernisse stören das Gesamtbild: Vor der Apotheke versperrt der Fahrradständer den Fußweg, auf der östlichen Seite sind in Mitten des sehr breit angelegten Fußwegs Laternenpfähle angebracht. Ein weiterer Fahrradständer ist an der Spielhalle an der östlichen Seite der Frankfurter Straße an der Ecke zur Luisenstraße angebracht. Sind dort Fahrräder abgestellt, müssen zu Fuß gehende auf den Radweg ausweichen. Die Querung der Luisenstraße in Richtung Cammannstraße weist große Defizite für Fußgänger aus. Auf der innenstadtnahen Seite ist es nur für den Radverkehr erlaubt, die Luisenstraße zu queren. Gerade auf dieser Seite zu Beginn der Cammannstraße sind die Wertstoffcontainer aufgestellt. Um dorthin zu gelangen ist die Querung von drei Ampelanlagen nötig. Die Ampelschaltung auf westlicher Seite über die Schienen der Straßenbahn hat zu kurze Grünzeiten.



Hugo-Luther-Straße (Zucker)

Die Hugo-Luther-Straße ist zum Teil stark mit Schwerlastverkehr befahren. Die Kfz fahren zum Großteil mit überhöhter Geschwindigkeit auch am Ringgleis, wo eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 bzw. 40 km/h vorgesehen ist. Die überhöhten Geschwindigkeiten führen dazu, dass Rad fahrende auf den Fußweg ausweichen, was wiederum zu Konflikten mit den Fußgängerinnen und Fußgängern führt. Die überhöhten Geschwindigkeiten führen auch zu einer starken Lärmbelastung. Weiterhin ist es höchst problematisch, die Hugo-Luther-Straße zu queren. Besonders für Kinder, Ältere oder Mobilitätseingeschränkte ist dies schwer zu bewältigen. Auf der Höhe der Christian-Friedrich-Krull-Straße fehlt eine gesicherte Quermöglichkeit. Am Ringgleis ist die Kreuzung unübersichtlich und auf Grund der hohen Geschwindigkeiten ebenfalls schwer passierbar. An der Fortführung der Hugo-Luther-Straße steht am Fußweg eine Telefonzelle. Dort ist der Fußweg zu eng. Der Fußweg an der Haltestelle am Ringgleis ist zu schmal, es gibt dort Kon-



flikte mit den Wartenden. An der Bushaltestelle (südliche Seite) wird häufig auf dem Gehweg geparkt, dort ist es dann zu eng. An der Bushaltestelle (nördliche Seite) ragen Dornenranken auf den Fußweg, dies birgt eine Verletzungsgefahr. Im Anschluss an die Hugo-Luther-Straße wird die Arndtstraße (Verbindung zur Hebbelstraße) von Frauen abends und nachts als Angstraum empfunden.

Ringgleis (I) zw. Kreuzstraße und Madamenweg („Ringe“)

An der Kreuzstraße ist die Gosse mit Teer gefüllt, um eine vermeintliche Barrierefreiheit herzustellen. Die Kanten sind für Menschen mit Rollatoren oder Rollstuhlfahrende zu steil. Die Oberfläche bis zum Madamenweg ist auf Grund von nicht abgeschlossenen Arbeiten zur Leitungsverlegung für die Beleuchtung uneben.

Ringgleis (II) zw. Madamenweg und Blumenstraße („Ringe“)

Grundsätzlich wird das Ringgleis auf Grund des Umfelds an dieser Stelle als unangenehm eingestuft. Die Ausführung (Bodenbelag, Bänke, Mülleimer) selbst wird als sehr positiv aufgenommen. Der Bewuchs wird teilweise als einengend und unattraktiv eingeschätzt. Besonders im Bereich ab der Broitzemer Straße ist mit „unangenehmen Klientel“, die teilweise aggressive Hunde haben, zu rechnen. Die anliegenden Gewerbebetriebe verstärken das unattraktive Bild. Die Querung der Broitzemer Straße erfolgt - wie an der Kreuzstraße auch - über eine teerverfüllte Gosse, die als nicht barrierefrei einzustufen ist.



Ringgleis (III) zw. Hugo-Luther-Straße und Frankfurter Straße („Ringe“)

Die Querung an der Hugo-Luther-Straße ist unübersichtlich und von hohen Kfz-Geschwindigkeiten geprägt. Kinder und ältere Menschen haben hier besonders Probleme. Im Anschluss an das Ringgleis ist die Wegeführung zum Klosterkamp unklar. Der Bodenbelag ist hier uneben. Nach dem Eingang zum Gartenverein Klosterkamp folgt ein Stück separater Fußweg, der wenig attraktiv gestaltet ist. Ein Poller verhindert die Zufahrt mit dem Pkw, an dieser Stelle ist aber nicht einsehbar, ob Radfahrende entgegen kommen. Die geteerte Oberfläche ist durch Wurzelwuchs uneben, der Weg ist gesäumt von hohem Brennesselbewuchs. Insgesamt wirkt der Abschnitt dunkel und einsam und wird vor allem abends und nachts als Angstraum empfunden. Im weiteren Verlauf führt der Fußweg unter der Stadtautobahn hindurch und ist schmaler als in den Leitlinien festgelegt. An der Kreuzung Theodor-Heuss-Straße / Frankfurter Straße fehlen an 8 von 12 Stellen abgesenkte Bordsteine. Insgesamt haben die Mittelinseln eine schlechte Oberflächenbeschaffenheit.



Wie bereits einleitend dargestellt, sind die folgenden Anmerkungen ergänzend zu sehen und beruhen nicht auf Vollständigkeit.



Mängelnennungen Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung)

- Altstadtring (Oker)** Am Altstadtring ist nördlich des Madamenwegs eine Bushaltestelle. Die wartenden Personen schränken den ohnehin schon schmalen Fußweg stark ein. Dies führt zu Konflikten auch mit dem parallel geführten Radweg.
- Goslarsche Straße (Oker)** Die Fußwege an der Goslarschen Straße sind insbesondere an der westlichen Seite zu schmal. Dies wird hier durch die Auslagen des Blumengeschäftes und der Drogerie einerseits und durch Gehwegparken andererseits verstärkt. Der St.-Martini-Friedhof und gegenüber der Überbau sind Angsträume. Einerseits auf Grund von „unangenehmen Klientel“, andererseits durch eine unattraktive Gestaltung des Überbaus (v.a. dunkel, farblos).
- Juliusstraße (Oker)** Die Fußwegbreite entspricht durchweg der in den Leitlinien festgelegten Mindestbreite. Besonders problematisch ist die Ampelschaltung an der Luisenstraße. Die Wartezeiten sind extrem lang, die Grünzeiten sehr kurz. Zudem sorgt das Schild mit der Aufschrift „Nicht mit Fußgängern der Gegenrichtung losgehen. Grün abwarten.“ für Verwirrung. Besonders Kinder haben Probleme, dieses zu lesen und anschließend zu verstehen. Auf der südlichen Seite der Kreuzung fehlt eine Sitzmöglichkeit. Im weiteren Verlauf nach Norden befinden sich auf der Höhe des historischen Friedhofs Hindernisse (Poller) auf dem Fußweg. Die Verbindung am Lebensmittelgeschäft zum Wilhelmitorufer wird als Angstraum eingestuft. Die Bordsteine der Fußwege an den Einmündungen zu den querenden Straßen sind nicht abgesenkt.
- Sidonienstraße (Oker)** Die Gehwegbreite ist durch Gehwegparken eingeschränkt.
- Blumenstraße (Zucker)** Die Zuwegung zur Post vom Ringgleis aus (Blumenstraße an den Kleingärten) ist ein Angstraum.
- Cyriaksring (Zucker)** An der Blumenstraße befindet sich die Postagentur, die ein wichtiges Ziel darstellt. Eine Querung des Rings an dieser Stelle ist schlecht möglich, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte, da der Bordstein nicht abgesenkt ist. Eine gesicherte Querung des Cyriaksrings ist nur am Arbeitsamt oder an der Hugo-Luther-Straße möglich. Dies führt zu großen Umwegen von denjenigen, die aus dem Gebiet zwischen Cyriaksring und Frankfurter Straße kommen. Eine Sitzmöglichkeit an der Post wäre insbesondere aus der Sicht der älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen wünschenswert. Weiterhin ist der Bordstein der Mittelinsel am Arbeitsamt nicht abgesenkt. Der Fußweg auf der östlichen Seite zwischen Helenenstraße und Frankfurter Platz entspricht nicht der in den Leitlinien festgelegten Mindestbreite und hat eine schlechte Oberfläche. Die Querung der Helenenstraße (Fußweg östliche Seite) ist häufig zugeparkt. Hinter der Bushaltestelle „Helenenstraße“ (östliche Seite) sind hinter dem Baum direkt Bänke angebracht. Einen Fußweg (Verbindung Süd-Nord am Cyriaksring entlang) gibt es nicht. An der Bushaltestelle ist

es zu eng, um dort entlang zu gehen. Durch das hohe Verkehrsaufkommen liegt eine starke Lärmbelastung vor.

Kramerstraße (Zucker) Der Kreuzungsbereich an der Ekbertstraße (Spielplatz) ist häufig zugeparkt. Ein Queren ist daher insbesondere für Kinder problematisch. Die Bordsteine an den einmündenden Straßen Odastraße, Schöttlerstraße und Bergfeldstraße sind nicht abgesenkt. Gehwegparken schränkt die Fußwegebreite ein.

Weitere Anmerkungen außerhalb der Fußwege 1. und 2. Ordnung

Schülerstraße (Madame) Die Oberflächenbeschaffenheit ist in einem schlechten Zustand. An den Einmündungen sind die Bordsteine nicht abgesenkt.

Bughagenstraße (Oker) Am östlichen Fußweg im südlichen Teil der Bughagenstraße ist die Gehwegbreite durch Gehwegparken eingeschränkt. Am südlichsten Haus an der östlichen Seite ist eine Stolperkante an einem Kellerfenster.

Fußwegverbindung Madamenweg - Broitzemer Straße (Oker)

Der Fußweg wird auch von Rad fahrenden genutzt. Dies führt zu Konflikten mit dem Fußverkehr, insbesondere wenn Kinderwagen geschoben werden oder Rollstuhlfahrende den Weg benutzen. Bei Dunkelheit wird dieser Weg von Frauen als Angstraum eingestuft. Verstärkt wird das noch, weil die Laterne beim Spielplatz defekt ist. Der Zaun zum Friedhofsgelände hat bezüglich der gefühlten sozialen Sicherheit Verbesserung gebracht, da sich dort „dunkle Gestalten“ mit Hunden aufgehalten haben. Die Einzäunung von Grünflächen führt allerdings zu erhöhter Konzentration von Hundekot an anderen Stellen.

Gustav-von-Borthfelde-Weg (Oker)

Diese Straße ist eine Zufahrt zu einer Senioreneinrichtung. Es befinden sich hier viele Parkplätze. Fußwege sind nicht vorhanden. Der gesamte Weg ist unattraktiv gestaltet.

Hohestieg (Oker) Die Fußwege sind hier i.d.R. angenehm breit. Sie werden nur teilweise durch Gehwegparken eingeschränkt.

Jahnstraße (Bahne) Die Fußwegebreite ist durch Gehwegparken eingeschränkt.

Christian-Friedrich-Krull-Straße (Zucker)

Der Fußweg, der an der Kindertagesstätte vorbei führt, ist viel zu schmal. Geöffnete Türen von parkenden Autos versperren den Durchgang. Die Wegeführung von der Helenenstraße aus kommend ist uneindeutig.

Fußwegeverbindung Frankfurter Straße – Hornbach (Zucker)

Der Bodenbelag ist insbesondere bei schlechtem Wetter mit Rollatoren schlecht befahrbar. Es fehlt eine Beleuchtung und eine Sitzmöglichkeit. Dieser Weg ist ein Angstraum.

Schöttlerstraße (Zucker)

Die Oberflächenbeschaffenheit ist in einem schlechten Zustand. An den Einmündungen sind die Bordsteine nicht abgesenkt.

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig



















8. Maßnahmenempfehlungen und Prioritäten

8.1 Die Maßnahmen im Überblick

In der nachstehenden Übersicht sind die einzelnen Maßnahmen nach Maßnahmentyp (vgl. Leitlinien in **Kapitel 5**) und Örtlichkeit zusammengestellt.

Zur weiteren Erläuterung ist an dieser Stelle die Legende der **Karte 3 - Maßnahmen Fußwegeachsen** eingefügt (s. auch **Anlage 8.1**).

Legende

Stadt  Braunschweig	
Fußwegeachsen - Westliches Ringgebiet 2008	
Karte 3: Fußwegenetz - Maßnahmen Fußwegeachsen Maßstab 1:5.000	
	Fußwegeachsen
	Netzlücke Fußwegeachsen
	Hauptfußwege
	Wegeführung verbessern
	Fußweg verbreitern
	Oberflächenbeschaffenheit verbessern
	Hindernisse beseitigen
	Gehwegparken unterbinden
	Trennung von Fuß- und Radverkehr
	Querungsanlage einrichten
	Mängel an Querungsanlage mit LSA beseitigen
	Mängel an Querungsanlage ohne LSA beseitigen
	Aufenthaltsqualität verbessern (Bereich)
	Aufenthaltsqualität verbessern (punktuell)
	Barrierefreiheit herstellen (Bereich)
	Barrierefreiheit herstellen (punktuell)
	ÖPNV-Umfeld verbessern



Maßnahmen		Straßen
Querverkehr	Bau von Querungsanlagen ohne LSA	Cyriaksring (Höhe Blumenstraße) Hohestieg Hugo-Luther-Straße (2x) Juliusstraße Kramerstraße / Ekbertstraße Madamenweg (I)
	Fußgängerfreundliche LSA	Cyriaksring / Hugo-Luther-Straße Cyriaksring / Luisenstraße Frankfurter Straße (Cammannstraße) / Luisenstraße Frankfurter Straße / Theodor-Heuss- Straße Johannes-Selenka-Platz / Broitzemer Straße Juliusstraße / Luisenstraße
	Ausschluss von parkenden Kfz in Que- rungsbereichen auf Fußwegeachsen	Cammannstraße / Sophienstraße Cyriaksring / Helenenstraße Ekbertstraße / Kramerstraße Juliusstraße / Broitzemer Straße
	Verbesserung von bestehenden Querungs- möglichkeiten ohne LSA	Broitzemer Straße (I) Ekbertstraße / Theodor-Heuss-Straße Ringgleis / Madamenweg Ringgleis / Broitzemer Straße
Längsverkehr	Verbreiterung des Gehwegbereichs	Altstadtring Broitzemer Straße (I) und (II) Cammannstraße Christian-Friedrich-Krull-Straße Cyriaksring zw. Helenenstraße und Hugo-Luther-Straße bzw. Frankfurter Platz Ekbertstraße Frankfurter Straße zw. Ekbertstraße und Hornbach Goslarsche Straße Gustav-von-Borthfelde-Weg Hugo-Luther-Straße Luisenstraße (zw. Juliusstraße und Frankfurter Straße) Madamenweg (I), (II) und (III) Ringgleis (III) Sophienstraße (I) und (II)
	Ausschluss von parkenden Kfz auf Fußwe- geachsen	Broitzemer Straße Bugenhagenstraße Cammannstraße Ekbertstraße Goslarsche Straße Hohestieg Jahnstraße Juliusstraße Sidonienstraße Sophienstraße (I) und (II)



Maßnahmen		Straßen
Längsverkehr	Verlegung von Fahrradabstellanlagen	Frankfurter Straße / Luisenstraße Frankfurter Straße / Apotheke
	Bauliche Trennung von Fuß- und Radweg	Fußweg Madamenweg – Broitzemerstraße Hugo-Luther-Straße Madamenweg (I) Ringgleis (III)
	Beseitigung von Hindernissen im Wegeverlauf	Frankfurter Straße zwischen Luisenstraße und Frankfurter Platz Goslarsche Straße Juliusstraße in Höhe Edeka Ringgleis (III)
	Verbesserung der Oberflächenqualität	Broitzemer Straße Cammannstraße Cyriaksring in Höhe Blumenstraße Ekbertstraße Fußweg Frankfurter Straße - Hornbach Ringgleis (I) und (III) Schüßlerstraße Sophienstraße
	Kennzeichnung des Wegeverlaufs	Christian-Friedrich-Krull-Straße Ekbertstraße Ringgleis (III)
Herstellen der Barrierefreiheit	Bordsteinabsenkungen	Bughagenstraße / Kalandstraße Cammannstraße Cyriaksring / Arbeitsamt Cyriaksring / Helenenstraße Ekbertstraße / Am Alten Bahnhof Ekbertstraße / Frankfurter Straße Ekbertstraße / Kramerstraße Ekbertstraße / Odastraße Goslarsche Str. / Broitzemer Straße Juliusstraße / Lafferstraße Juliusstraße / Luisenstraße Kramerstraße / Bergfeldstraße Kramerstraße / Schöttlerstraße Kramerstraße / Odastraße Kreuzung Frankfurter Straße / Theodor-Heuss-Straße Madamenweg / Schüßlerstraße Ringgleis / Broitzemer Straße Ringgleis / Kreuzstraße Sophienstraße / Juliusstraße Sophienstraße / Virchowstraße



Maßnahmen		Straßen
Verbesserung der Aufenthaltsqualität / soziale Sicherheit	Steigerung der Attraktivität	Blumenstraße Broitzemer Straße (II) Ekbertstraße / Spielplatz Fußweg Frankfurter Straße - Hornbach Goslarsche Straße Gustav-von-Borthfelde-Weg Johannes-Selenka-Platz Ringgleis (I), (II) und (III) Sophienstraße / Cyriaksring
	Verbesserung der Beleuchtungssituation	Blumenstraße Cammannstraße Fußweg Frankfurter Str. - Hornbach Fußweg Madamenweg – Broitzemer Straße Goslarsche Straße Ringgleis (I), (II) und (III)
Verbesserung des ÖPNV-Umfeldes	Verbesserung der Führung des Fußverkehrs an Haltestellen	„Madamenweg“ (Altstadtring) „Goslarsche Straße“, „Pfungststraße“, „Weinbergstraße“ (alle Madamenweg) „Westbahnhof“ (Hugo-Luther-Straße)
Ringgleis (I) zw. Kreuzstraße und Madamenweg Ringgleis (II) zw. Broitzemer Straße und Blumenstraße Ringgleis (III) zw. Hugo-Luther-Straße und Frankfurter Straße Madamenweg (I) zw. Autobahn und Ringgleis Madamenweg (II) zw. Ringgleis und Altstadtring Madamenweg (III) zw. Altstadtring und Am Hohen Tore Broitzemer Straße (I) zw. Goslarsche Straße und Madamenweg Broitzemer Straße (II) zw. Autobahn und Johannes-Selenka-Platz Sophienstraße (I) zw. Johannes-Selenka-Platz und Juliusstraße Sophienstraße (II) zw. Juliusstraße und Ferdinandbrücke		

Tab. 8:1: Übersicht der Maßnahmen nach Maßnahmentyp und Örtlichkeit

8.2 Handlungsprogramm

Ziel des Handlungsprogramms ist in erster Linie die Herstellung eines qualitativvollen Netzes von Fußwegeachsen. Weiterhin werden die Maßnahmen zusammengestellt, die im übrigen Netz als Mangel identifiziert wurden und wobei es sich anbietet, diese bei anstehenden Umbaumaßnahmen mit zu realisieren. Es handelt sich dabei aber auch um viele kleinere Maßnahmen, die im laufenden Budget für ohnehin anstehende Straßenunterhaltung unterzubringen sind.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen wird von 4 Projektbündeln (bzw. Prioritäten) ausgegangen.

Projektbündel bzw. Prioritäten

- A. Die höchste Priorität besitzen die Maßnahmen zur Erreichung der Mindeststandards im Verlauf der Fußwegeachsen (Fußwege 1. Ordnung) (s. **Karte 3**). Diese sind in den Leitlinien, Netzqualitäten und Standards festgelegt. Für die Fußwegeachsen ist eine exakte Mängelanalyse (fachliche Begehung, Stadtteilspaziergänge) durchgeführt worden.
- B. An zweiter Stelle stehen Komfortverbesserungen der Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung). Hierzu zählen z.B. das Absenken der Bordsteine, Abbau von Gehwegparken, Anlage von Querungsstellen etc. Identifiziert sind diese Mängel und die daraus resultierenden Maßnahmen aus den Stadtteilspaziergängen und der Auswertung vorhandener Unterlagen.
- C. An dritter Stelle stehen Komfortverbesserungen in all jenen Straßen, die nicht zum Hauptfußwegenetz gehören. Identifiziert sind diese Mängel und die daraus resultierenden Maßnahmen aus den Stadtteilspaziergängen und der Auswertung vorhandener Unterlagen.

Die identifizierten Mängel und die daraus resultierenden Maßnahmen sind für die Prioritäten B und C also nicht vollständig. Es bietet sich aber an, diese bei anstehenden Straßenumbauten bzw. -erneuerungen mit zu berücksichtigen.

- D. Prioritäre Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation im westl. Ringgebiet.

Die Kategorie beinhaltet so genannte Sofortmaßnahmen. Diese sollten möglichst noch im Jahr 2008 realisiert werden.

Zu diesen Maßnahmen gehören

- Bordsteinabsenkungen (Herstellung der Barrierefreiheit)
- Abbau des Gehwegparkens (Verbreiterung des Gehwegbereichs, Verringerung der Geschwindigkeiten)
- Anlage bzw. Verbesserung von Querungsstellen in der Hugo-Luther-Straße.

Als weitere Maßnahmen sollten umgesetzt werden:

- faire Ampelschaltung (Überprüfen der Fußgängergrünzeiten im Verlauf der Hauptfußwege)
- Zusätzliche Sitzgelegenheiten (Bankprogramm)
- Verbesserung der Beleuchtungssituation
- Sauberkeit im öffentlichen Raum

Die Maßnahmen in der Übersicht

In der nachstehenden Tabelle sind die Maßnahmen nach Straßen und Priorität zusammengefasst.

Priorität	Straße	Maßnahmen				
		Querverkehr	Längsverkehr	Barrierefreiheit	Aufenthaltsqualität/ soziale Sicherheit	ÖPNV-Umfeld
B	Altstadtring		X			X
B	Blumenstraße				X	
A	Broitzemer Straße (I)	X	X	X		
A	Broitzemer Straße (II)	X	X	X	X	
C	Bugenhagenstraße		X	X		
A	Cammannstraße	X	X	X	X	
C	Chr.-Friedrich-Krull-Straße		X			
B	Cyriaksring	X	X	X		
A	Ekbertstraße	X	X	X	X	
A	Frankfurter Straße	X	X			
C	Fußweg Frankfurter Straße - Hornbach		X		X	
C	Fußweg Madamenweg - Broitzemer Straße		X		X	
B	Goslarsche Straße		X		X	
C	Gustav-von-Borthfelde-Weg		X		X	
C	Hohestieg	X	X			
A	Hugo-Luther-Straße	X	X			X
C	Jahnstraße		X			
B	Juliusstraße	X	X	X		
B	Kramerstraße	X		X		
A	Madamenweg (I)	X	X			X
A	Madamenweg (II)		X			
A	Madamenweg (III)		X			X
A	Ringgleis (I)		X	X	X	
A	Ringgleis (II)				X	
A	Ringgleis (III)	X	X	X	X	
C	Schöttlerstraße		X			
C	Schüllerstraße		X			
B	Sidonienstraße		X			
A	Sophienstraße (I)	X	X	X	X	
A	Sophienstraße (II)		X	X		
Ringgleis (I) zw. Kreuzstraße und Madamenweg		Madamenweg (III) zw. Altstadtring und Am Hohen Tore				
Ringgleis (II) zw. Broitzemer Straße und Blumenstraße		Broitzemer Straße (I) zw. Goslarsche Straße und Madamenweg				
Ringgleis (III) zw. Hugo-Luther-Straße und Frankfurter Straße		Broitzemer Straße (II) zw. Autobahn und Johannes-Selenka-Platz				
Madamenweg (I) zw. Autobahn und Ringgleis		Sophienstraße (I) zw. Johannes-Selenka-Platz und Juliusstraße				
Madamenweg (II) zw. Ringgleis und Altstadtring		Sophienstraße (II) zw. Juliusstraße und Ferdinandbrücke				

Tab. 8.2: Übersicht der Maßnahmen nach Straßen und Priorität

Zusammenstellung der Maßnahmen Priorität A

Priorität	Straße	Maßnahmen				
		Querverkehr	Längsverkehr	Barrierefreiheit	Aufenthaltsqualität/ soziale Sicherheit	ÖPNV-Umfeld
A	Broitzemer Straße (I)	X	X	X		
A	Broitzemer Straße (II)	X	X	X	X	
A	Cammannstraße	X	X	X	X	
A	Ekbertstraße	X	X	X	X	
A	Frankfurter Straße	X	X			
A	Hugo-Luther-Straße	X	X			X
A	Madamenweg (I)	X	X			X
A	Madamenweg (II)		X			
A	Madamenweg (III)		X			X
A	Ringgleis (I)		X	X	X	
A	Ringgleis (II)				X	
A	Ringgleis (III)	X	X	X	X	
A	Sophienstraße (I)	X	X	X	X	
A	Sophienstraße (II)		X	X		
Ringgleis (I) zw. Kreuzstraße und Madamenweg		Madamenweg (III) zw. Altstadttring und Am Hohen Tore				
Ringgleis (II) zw. Broitzemer Straße und Blumenstraße		Broitzemer Straße (I) zw. Goslarsche Straße und Madamenweg				
Ringgleis (III) zw. Hugo-Luther-Straße und Frankfurter Straße		Broitzemer Straße (II) zw. Autobahn und Johannes-Selenka-Platz				
Madamenweg (I) zw. Autobahn und Ringgleis		Sophienstraße (I) zw. Johannes-Selenka-Platz und Juliusstraße				
Madamenweg (II) zw. Ringgleis und Altstadttring		Sophienstraße (II) zw. Juliusstraße und Ferdinandbrücke				

Tab. 8.3: Übersicht der Maßnahmen Priorität A (Fußwegeachsen)

8.3 Ausgewählte Maßnahmen (Priorität D)

An dieser Stelle werden - mit Kosten untersetzt - prioritäre Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation im westl. Ringgebiet dargestellt.

Zu diesen so genannten Sofortmaßnahmen gehören

- Bordsteinabsenkungen (Herstellung der Barrierefreiheit)
- Abbau des Gehwegparkens (Verbreiterung des Gehwegbereichs, Verringerung der Geschwindigkeiten)
- Anlage bzw. Verbesserung von Querungsstellen in der Hugo-Luther-Straße

Bordsteinabsenkungen

Die Herstellung der Barrierefreiheit im Hauptnetz ist vorrangig. Sie stellt einen Beitrag zur Qualitätssicherung des Netzes dar und ist ein Beitrag zur Mobilitätssicherung, vor allem für Mobilitätseingeschränkte.

Die einzelnen Bereiche, wo Bordsteinabsenkungen vorgenommen werden sollten, sind in **Tab. 8.4** zusammengestellt. Pro Bordsteinabsenkung sind 1.000.- € anzusetzen.

Priorität		Bordsteinlänge ca.	
Herstellen der Barrierefreiheit Bordsteinabsenkungen	A	Broitzemer Straße (II) ¹	4 x 2,5 m
		Ekbertstraße / Am Alten Bahnhof	2,5 m
		Ekbertstraße / Frankfurter Straße ²	2,5 m (Fläche insgesamt ca. 7 m ²)
		Ekbertstraße / Kramerstraße ³	2 x 2,5 m
		Ekbertstraße / Odastraße	2 x 2,5 m
		Goslarsche Straße / Broitzemer Straße ⁴	2 x 2,5 m
		Kreuzung Frankfurter Straße / Theodor-Heuss-Straße ⁵	8 x 2,5 m
		Madamenweg / Schüßlerstraße	2 x 2,5 m
		Ringgleis / Broitzemer Straße ⁶	2,5 m
		Ringgleis / Kreuzstraße ⁷	2 x 2,5 m
		Sophienstraße / Juliusstraße ⁸	8 x 2,5 m
		Sophienstraße / Virchowstraße	8 x 2,5 m
	B	Cyriaksring / Arbeitsamt	2 x 2,5 m
		Cyriaksring / Helenenstraße	4 x 2,5 m zzgl. Querung
		Juliusstraße / Lafferstraße	2 x 2,5 m
		Juliusstraße / Luisenstraße	4 x 2,5 m
		Kramerstraße / Bergfeldstraße	2 x 2,5 m
		Kramerstraße / Schöttlerstraße	2 x 2,5 m
	C	Kramerstraße / Odastraße	2 x 2,5 m
		Bughagenstraße / Kalandstraße	2 x 2,5 m
Summe		152,5 m	

Tab. 8.4: Maßnahme Bordsteinabsenkungen nach Priorität

Straße	Bordsteinlänge ca.	Kosten in EUR ca.
Broitzemer Straße (LSA an der Autobahn) ¹	4 x 2,5 m	4.000,-
Ekbertstraße / Am Alten Bahnhof	2,5 m	1.000,-
Ekbertstraße / Frankfurter Straße ²	2,5 m (Fläche insgesamt ca. 7 m ²) ¹	2.000,-
Ekbertstraße / Kramerstraße ³	2 x 2,5 m	2.000,-
Ekbertstraße / Odastraße	2 x 2,5 m	2.000,-
Goslarsche Straße / Broitzemer Straße ⁴	2 x 2,5 m	2.000,-
Kreuzung Frankfurter Straße / Theodor-Heuss-Straße ⁵	8 x 2,5 m	8.000,-
Madamenweg / Schüßlerstraße	2 x 2,5 m	2.000,-
Ringgleis / Broitzemer Straße ⁶	2,5 m	1.000,-
Ringgleis / Kreuzstraße ⁷	2 x 2,5 m	2.000,-
Sophienstraße / Juliusstraße ⁸	8 x 2,5 m	8.000,-
Sophienstraße / Virchowstraße	8 x 2,5 m	8.000,-
Summe		42.000,-
¹ neben der Bordsteinabsenkung muss hier auch der Fußweg und der Radweg verbessert werden, daher Gesamtkosten von ca. 2.000,- € angesetzt.		

Tab. 8.5: Maßnahme Bordsteinabsenkungen Priorität A (incl. Kosten)



Foto 1: Broitzemer Str. (LSA an der Autobahn)



Foto 2: Ekbertstr./Frankfurter Str.



Foto 3: Ekbertstr./Kramerstr.



Foto 4: Goslarsche Str./Broitzemer Str.



Foto 5: Kreuzung Frankfurter Str./Theodor-Heuss-Str.



Foto 6: Ringgleis/Broitzemer Str.



Foto 7: Ringgleis/Kreuzstr.



Foto 8: Sophienstr./Juliusstr.






Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

Abbau des Gehwegparkens

Nachstehend sind die Bereiche im Verlauf der Fußwegeachsen (Fußwege 1. Ordnung) (Priorität A) angegeben, wo im Längsverkehr und in einzelnen Kreuzungsbereichen zur Sicherung der notwendigen Fußwegbreite und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität das Gehwegparken ausgeschlossen werden sollte (s. **Tab. 8.6**).

Unter der Voraussetzung, dass der Abbau des Gehwegparkens über eine verkehrsbehördliche Anordnung vorgenommen wird, entstehen keine Kosten (verantwortlich Dienstleister Bellis).

		Länge ca.	Anordnung	Anmerkung
Längsverkehr Ausschluss von parkenden Kfz auf Fußwegeachsen (nur Kategorie A)	Broitzemer Straße (I) 	40 m	Markierung	
	Cammannstraße 	120 m	keine	Einhaltung des Parkverbots durch Ordnungsamt kontrollieren, ggf. mögliche Kontrollen in der Presse ankündigen
	Ekbertstraße 	120 m	keine	Einhaltung des Parkverbots durch Ordnungsamt kontrollieren, ggf. mögliche Kontrollen in der Presse ankündigen
	Sophienstraße (I) und (II) 	190 m + 140 m	Beschilderung Zeichen 315 nach StVO, Markierung	

Querverkehr Ausschluss von parkenden Kfz in Querbereichen auf Fußwegeachsen (nur Kategorie A)	Cammannstraße / Sophienstraße 	5 m	keine (nach §12 (3) StVO ist das Parken „vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten“ unzulässig)	Vorschlag: Grenzmarkierung für Halte- und Parkverbot wie im Kreuzungsbereich Sophienstraße / Juliusstraße 
	Ekbertstraße / Kramerstraße 	5 m	keine (nach §12 (3) StVO ist das Parken „vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten“ unzulässig)	Vorschlag: Grenzmarkierung für Halte- und Parkverbot wie im Kreuzungsbereich Sophienstraße / Juliusstraße 
	Juliusstraße / Broitzemer Straße 	5 m	keine im Kreuzungsbereich: Grenzmarkierung für Park- und Halteverbot	Einhaltung des Parkverbots durch Ordnungsamt kontrollieren, ggf. mögliche Kontrollen in der Presse ankündigen

Tab. 8.6: Maßnahme Abbau des Gehwegparkens (Priorität A)

Ergänzende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung in der Hugo-Luther-Straße

Die Hugo-Luther-Straße ist eine stark befahrene Hauptsammelstraße mit relativ hohem Anteil Schwerlastverkehr zum angrenzenden Gewerbegebiet Büchnerstraße. In der Straße sind mit dem Mehrgenerationenhaus, dem Schwedenheim (Kita und Hort), dem Zugang zur Kita Christian-Krull-Straße sensible Nutzungen vorhanden. Die Querung der Haupt- und Fußwegeverbindung Ringgleis ist nicht ausreichend gesichert.

Die Straße ist im Herbst/ Winter 2003/2004 neu gestaltet worden (Erneuerung der Nebenanlagen, kleine Aufweitungen, Baumpflanzungen), ebenfalls sind Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30 bzw. Tempo 40) angeordnet. Nach wie vor sind jedoch überhöhte Geschwindigkeiten festzustellen, die besonders für ältere Menschen und Kinder zu gefährlichen Situationen führen (Ergebnis der Stadtteilspaziergänge, eigene Beobachtungen).

Vorgeschlagen werden deshalb ergänzende Maßnahmen zur Unterstützung der Geschwindigkeitsdämpfung.

Unterstützung der Geschwindigkeitsdämpfung



Hugo-Luther-Straße / Felix-Krull-Straße

- **Pflasterung des Bereichs Hugo-Luther-Straße / Felix-Krull-Straße**

Vorgeschlagen wird eine Pflasterung des Bereichs mit Großsteinpflaster (das Großsteinpflaster wird von der Stadt Braunschweig zur Verfügung gestellt (d.h. kostenneutral)).

Fläche: 6,5 x 5,5 m = 36 m²

Kosten pro m²: 100,- €

Gesamtkosten: **3.600,- €**

- Aufstellen eines zusätzlichen Schildes „T 30-Höchstgeschwindigkeit“ (Z136 StVO) Höhe Mütterzentrum/Mehrgenerationenhaus.

Verbesserung der Querungssituation Hugo-Luther-Straße / Ringgleis



Hugo-Luther-Straße / Ringgleis

- **Herstellen von zwei „Pflasterbändern“ im Querungsbereich des Ringgleises**

Fläche: jeweils 1,5 m breit (Straßenbreite 6,5 m)
 $2 \times 1,5 \times 6,5 = 20 \text{ m}^2$

Kosten pro m²: 100,- €

Gesamtkosten: **2.000,- €**

Faire Ampelschaltung

An folgenden Lichtsignalanlagen wurden im Rahmen der Begehungen und Stadtteilspaziergängen Mängel (kurze Grünzeiten, große Umlaufzeiten) erfasst:

- Juliusstraße / Luisenstraße (besonders gefährlich!)
- Frankfurter Straße (Cammannstraße) / Luisenstraße
- Johannes-Selenka-Platz / Broitzemer Straße (Sophienstraße)
- Frankfurter Straße / Theodor-Heuss-Straße
- Cyriaksring / Hugo-Luther-Straße (neue LSA!)

Alle LSA befinden sich auf den Fußwegeachsen (Hauptfußwege 1. Ordnung).

Nach Auskunft der Verwaltung wird derzeit überprüft, ob Veränderungen zugunsten der Nichtmotorisierten vorgenommen werden können.



Sitzgelegenheiten im Öffentlichen Raum („Bankprogramm“)

Im Rahmen der Stadtteilspaziergänge wurde besonders von Älteren und Mobilitätseingeschränkten der Wunsch nach mehr Bänken im öffentlichen Raum deutlich, konkrete Standorte wurden genannt. Bänke (zum Ausruhen) erhöhen erfahrungsgemäß den Aktionsradius der oben erwähnten Gruppen. Gewünscht werden Bänke ohne Lehne (Jugendliche können so die Sitzfläche durch ihre Schuhe nicht beschmutzen, wenn sie sich auf die Lehne setzen).

An folgenden Stellen sollten Bänke/Sitzgelegenheiten aufgestellt werden:

- Johannes-Selenka-Platz
- Cyriaksring (an der Post) (Fußweg 2. Ordnung)
- Juliusstraße an der Luisenstraße (Fußweg 2. Ordnung)
- Fußweg von Frankfurter Straße zu Penny hinter Hornbach

zusätzlich sinnvoll wären:

- auf dem Weg zu Penny (z.B. Ekbertstraße beim Harrys Bierhaus) (Fußweg 2. Ordnung)
- Sophienstraße am Ring (Fußweg 1. Ordnung)
- Sophienstraße etwa Höhe Juliusstraße (Fußweg 1. Ordnung)
- Sophienstraße an der Ferdinandbrücke (Fußweg 1. Ordnung)
- Broitzemer Straße / Ecke Juliusstraße (Fußweg 1. Ordnung)
- Broitzemer Straße im Bereich des Ringgleises (insgesamt Umgestaltung notwendig) (Fußweg 1. Ordnung) (Broitzemer Straße / Pippelweg)
- Madamenweg zwischen Schüllerstraße und Kleine Kreuzstraße (Fußweg 1. Ordnung)
- Madamenweg am Ring (Fußweg 1. Ordnung)

Kosten pro Bank (Bank ohne Lehne): 1.000.- €

Kosten insgesamt: **12.000.- €**

Zusammenstellung der Kosten

Maßnahme	Gesamtkosten
Bordsteinabsenkungen	42.000,- €
Abbau Gehwegparken	-----
Geschwindigkeitsreduzierung Hugo-Luther-Straße	5.600.- €
Sitzgelegenheiten	12.000.- €
Summe	59.600,- € (ca. 60.000,- €)

Weitere Maßnahmen (Priorität D)

Folgende weitere Maßnahmen sollten zeitnah umgesetzt werden (Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität):

- Frankfurter Straße / Luisenstraße
Fahrradständer der Spielhalle versperren den Weg → versetzen!
- Kreuzung Juliusstraße / Sophienstraße
Äste beeinträchtigen das Lichtraumprofil → zurückschneiden!
- Bushaltestelle Hugo-Luther-Straße (nördliche Seite)
Grün mit Dornen beeinträchtigt Lichtraumprofil (Verletzungsgefahr)
→ zurückschneiden bzw. beseitigen!

Durchgeführt werden können diese Maßnahmen im Rahmen der Unterhaltung, so dass keine Extrakosten entstehen.

Weitere Maßnahmen im Querverkehr (Priorität A)

Bau von Querungsanlagen oder Querungshilfen

- **Juliusstraße** (Höhe Lebensmittelgeschäft): hier ist es ausreichend, den Bordstein abzusenken, um ein Queren an dieser Stelle zu ermöglichen. In diesem Bereich muss Parkverbot durch Markierungen angeordnet werden. Kosten für die Bordsteinabsenkung: ca. 2.000,- Euro (in der Auflistung noch nicht berücksichtigt).
- **Ekbertstraße / Kramerstraße**: Der Zugang zum Spielplatz muss hier gesichert werden. Eine Markierung des Kreuzungsbereichs (kombiniert mit den empfohlenen Bordsteinabsenkungen), um ein sicheres Queren zu ermöglichen, ist an dieser Stelle ausreichend.
- **Madamenweg (I)**: Eine Querungsanlage auf der Höhe der Schülerstraße wird empfohlen. Kosten: ca. 7.500,- Euro; Auf Höhe der Kindertagesstätten sollte mit Hilfe des Zeichens 136 StVO auf Kinder aufmerksam gemacht werden.

Verbesserung von bestehenden Querungsmöglichkeiten ohne LSA

- **Broitzemer Straße (I)**: Die Verbindung der Juliusstraße zur Goslarischen Straße über die Broitzemer Straße wird gewährleistet durch die empfohlene Bordsteinabsenkung im nördlichen Bereich und durch Anordnung von Parkverbot im südlichen Bereich.
- **Ekbertstraße / Theodor-Heuss-Straße**: Die Verbesserung dieser Querung erfordert eine gesonderte Untersuchung. Ggf. ist eine Fußgängerbedarfsampel an dieser Stelle sinnvoll.
- **Ringgleis / Madamenweg**: Diese Querung ist baulich gut gestaltet, auf Grund der schlechten Einsichtsmöglichkeiten wird empfohlen, die stadtauswärts fahrenden Kfz durch Anordnung des Zeichens 133 StVO auf Fußgänger aufmerksam zu machen.

- **Ringleis / Broitzemer Straße:** Die empfohlene Bordsteinabsenkung sollte ergänzt werden durch eine Pflasterung, die die Wegeführung verdeutlicht. Kosten: ca. 2.500,- Euro

Weitere Maßnahmen der in **Tab. 8-1** dargestellten Übersicht bedürfen einer detaillierten Betrachtung. Diese kann im Rahmen des vorliegenden Projekts nicht geleistet werden.

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

9. Literatur / Quellen

- ANTIROST E.V./SOPHIENSCHULE (2007): Ergebnisse des Projekts der Initiative Antirost und der Sophienschule zum Thema Barrierefreiheit im Rahmen des Programms Lokales Kapital für Soziale Zwecke (LOS). Braunschweig
- ACKERMANN, KURT; BARTZ, CHRISTIAN; FELLER, GABRIELE (1997): Behindertengerechte Verkehrsanlagen. Planungshandbuch für Architekten und Ingenieure. Düsseldorf
- BEAUFTRAGTER DER BUNDESREGIERUNG FÜR DIE BELANGE DER BEHINDERTEN, OTTO REGENSBURGER, MDB (Autor: Prof. D.P. Philippen) (O.J.): Spaziergang durch einen barrierefreien Lebensraum. Bonn
- BECKMANN, KLAUS-J.; WULFHORST, GEBHARD (2003): Nahmobilität – eine gleichermaßen bedeutsame wie vernachlässigte Mobilitätskategorie. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (Hg.) Bracher/Holzapfel/Kiepe/Lehmbrock/Reutter). Heidelberg
- BMVWB (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN) (HG.) (2000): Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraumes. Reihe direkt Nr. 55. Berlin
- BRÄUER, DIRK (2007): Barrierefreiheit – Eine Herausforderung an den Straßenentwurf. In: Straßenverkehrstechnik 3/2007; S. 128-133
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) (HG.) (2006). Städtebau für Frauen und Männer. Werkstatt Praxis Heft 44. Bonn
- ILS (INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN) (2001): Fußverkehr. Eine Planungshilfe für die Praxis. Bausteine 24. Dortmund
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (HG.) (1997). Frauenbelange in der Verkehrsplanung. Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (HG.) (2004). Hinweise zu Gender- Aspekten in Nahverkehrsplänen. Köln

- FREHN, MICHAEL (2001): Wirtschaftliches Potenzial des Langsamverkehrs, In: Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. (Hrsg.), SRL-Schriftenreihe, Heft 49 „Nahmobilität und Städtebau“, S. 223 – 243. Berlin
- FUSS E.V. (Schlansky, Angelika; Hasenstab, Roland; Herzog-Schlagk, Bernd) (2004): Gehen bewegt die Stadt. Nutzen des Fußverkehrs für die urbane Stadt. Berlin
- HASELHUHN, SUSANNE / WISTUBA, SABINE (2002): Kinder-Stadtplan „HIN UND WEG“ von Kindern für Kinder. Braunschweig Westl. Ringgebiet (Süd). In Kooperation mit braunschweiger forum und der Fachhochschule Braunschweig/Wolfenbüttel. Braunschweig
- HESSISCHE STRASSEN- UND VERKEHRSVERWALTUNG (2006): Leitfaden Unbehinderte Mobilität. Heft 54. Wiesbaden
- KITA SCHWEDENHEIM (1999): 50 Jahre Schwedenheim 1949-1999. Jubiläumszeitschrift. Braunschweig
- KRAUSE, JULIANE / BECKMANN, KLAUS-J. / ERKE, HEINER / KETTLER, DIETMAR / ANGERMÜLLER, ASTRID / JÜRGENS, CLAUDIA (2005): Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht. Schlussbericht zum FE- Vorhaben 77.465/2002. Braunschweig/Aachen
(<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/DB0023.pdf>)
- KRAUSE, JULIANE (2007). Genderbelange in der Verkehrsplanung. In: BRACHER/HOLZAPFEL/KIEPE/LEHMBROCK/REUTTER „Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung“ Kap. 3.2.6.5. Herbert Wichmann Verlag. Heidelberg
- LAND NIEDERSACHSEN, BEHINDERTENBEAUFTRAGTER (HG.) (2003): Barrierefreiheit im Alltag. Für Planer, Betroffene und Interessierte. Schriftenreihe Band 33. Hannover
- NAGEL, G.; GROSSE-BÄCHLE, L.; HABELBUSCH, G. (1993): Spielen in der Stadt – Bewertung der Beispielbarkeit städtischer Freiräume in Mainz. Gutachten im Auftrag der Stadt Mainz. Hannover
- POSITIONSPAPIER (2005). „Was bedeutet Gender Mainstreaming in der Verkehrsplanung?“, In: Straßenverkehrstechnik 2/2005, S. 95-97
- QUARTIERSMANAGEMENT PLANKONTOR (HG) (O.J.): Wegweiser für soziale und kulturelle Einrichtungen im Westlichen Ringgebiet. Braunschweig
- QUARTIERSMANAGEMENT PLANKONTOR (HG) (2007): Beiderseits des Madamenwegs. Ein Rundgang im Westlichen Ringgebiet. Braunschweig



- SCHNÜLL, ROBERT ET AL. (1999): Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder in Niedersächsischen Kommunen. Veröffentlichungen des Instituts für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau - Universität Hannover. Heft 23. Hannover
- SCHWEIZERISCHE FACHSTELLE FÜR BEHINDERTENGERECHTES BAUEN (AutorIn: Schmidt, Eva / Manser, Joe A.) (2003): Strassen – Wege – Plätze. Richtlinien „Behindertengerechte Fußwegenetze. Zürich
- SPALINK-SIEVERS, JOHANNA / STADT BRAUNSCHWEIG (HG) (2003): Freiflächenentwicklungskonzept Hebbelstr./Jahnstr. Hannover
- SRL / FUSS E.V. (Hg.) (2004): Wegweisungssysteme für den Fußverkehr. Fußnote Nr. 6
- SRL E.V. (2004): PlanerIn 03/2004. Der andere Blick – Gender Mainstreaming in der Planung. Berlin (s. auch www.srl.de)
- SRL / FUSS E.V. (Hg.) (2007): „Fuß fassen“ – Wege zur besseren Integration von Fußgängerbelangen in die kommunale Planung. Fußnote Nr. 8
- STADT BRAUNSCHWEIG (2004): Ergebnisse der Kinderbeteiligungen zum Thema Verkehr – Kinderwegenetz im Geltungsbereich der Sozialen Stadt Braunschweig (Zusammenfassung Fachbereich Kinder, Jugend und Familie). Braunschweig
- STADT BRAUNSCHWEIG (2004): Städtebaulicher Rahmenplan Westliches Ringgebiet / Soziale Stadt Braunschweig. (Bearbeitung: Büro Architektur und Stadtplanung/ WVI). Erläuterungsbericht. Braunschweig
- STADT ETTLINGEN (1998): Verkehrsentwicklungsplan. Fußgängerverkehr. Karlsruhe
- STADTVERWALTUNG BRAUNSCHWEIG UND PLANKONTOR GmbH (im Auftrag der Stadt Braunschweig): Integriertes Handlungskonzept für das Westliche Ringgebiet im Rahmen des Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die Soziale Stadt“ für die Jahre 2003-2007. Braunschweig
- STADT WIEN, MA 18 STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (2004): Gehen in Wien. Werkstattberichte Nr. 68. Wien
- STADT WIEN (2005): StadtTeilen. Gender Mainstreaming in Mariahilf bietet für Frauen und Männer, Mädchen und Burschen gleiche Chancen im Stadtraum. Wien
- STADT WIEN, MA 18 STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (2006): Gleiche Chancen fürs Zufußgehen im Gender Mainstreaming

Pilotbezirk Mariahilf. Qualitätsstandards aus dem Masterplan Verkehr Wien 2003. Werkstattberichte Nr. 83. Wien

TECHNISCHE UNIVERSITÄT BRAUNSCHWEIG (HG) / KÖHNE-FINSTER, SABINE (2005): Genderaspekte in der sozialen Stadtteilentwicklung. Eine empirische Untersuchung im Westlichen Ringgebiet. Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften der TU Braunschweig. Braunschweig

UNIVERSITÄT KAISERSLAUTERN, FACHGEBIET VERKEHRSWESSEN (HG.) (2003): mobil & barrierefrei. planen, bauen, nachrüsten. Dokumentation. Tagungen in München und Kaiserslautern. Berliner Workshop März/Juni 2003. Kaiserslautern

VERKEHRSClub DEUTSCHLAND (VCD) (2006): In: fairkehr Heft 6/2006: Thema „Zu Fuss unterwegs. Geht doch.“ Freier Gang für freie Bürger. Fußverkehr (S. 14-17); Demokratisches Erlebniskino. Als Fußgängerin unterwegs (S. 18-19); Mehr Platz für Fußgänger. Initiativen (S. 20); Interview. Dackel auf Krankenschein (S.22) Berlin/Bonn

WVI (Prof. Dr. Wermuth Verkehrsplanung und Infrastrukturplanung GmbH) (1998): Verkehrsentwicklungsplan. Handlungskonzept. Band 4. Braunschweig

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

Anhang

Anlagen Kapitel 4

- Anlage 4.1: Übersichtsplan
- Anlage 4.2: Nutzungskartierung (Quellen und Ziele) (Karte 1)
- Anlage 4.3: Unfallanalyse
- Anlage 4.4: Modal Split

Anlagen Kapitel 6

- Anlage 6.1: Stadtteilspaziergang mit Gruppe „Ältere und Mobilitätseingeschränkte“
- Anlage 6.2: Stadtteilspaziergang mit der Gruppe „Frauen im Dunkeln“
- Anlage 6.3: Stadtteilspaziergang mit der Gruppe „Eltern mit Kindern“
- Anlage 6.4: Stadtteilspaziergang mit der Hortgruppe
- Anlage 6.5: Plakat

Anlagen Kapitel 7

- Anlage 7.1: Netzplan
- Anlage 7.2: Mängelkartierung Fußwegeachsen (Karte 2)

Anlagen Kapitel 8

- Anlage 8.1: Maßnahmen Fußwegeachsen (Karte 3)

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

Anlagen Kapitel 4

- Anlage 4.1: Übersichtsplan
- Anlage 4.2: Nutzungskartierung (Quellen und Ziele) (Karte 1)
- Anlage 4.3: Unfallanalyse
- Anlage 4.4: Modal Split



Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

- **Anlage 4.1:** Übersichtsplan



Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

- **Anlage 4.2:** Nutzungskartierung (Quellen und Ziele) (Karte 1)



Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

- **Anlage 4.3: Unfallanalyse**



Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

- **Anlage 4.4: Modal Split**



Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

Anlagen Kapitel 6

- Anlage 6.1: Stadtteilspaziergang mit Gruppe „Ältere und Mobilitätseingeschränkte“
- Anlage 6.2: Stadtteilspaziergang mit der Gruppe „Frauen im Dunkeln“
- Anlage 6.3: Stadtteilspaziergang mit der Gruppe „Eltern mit Kindern“
- Anlage 6.4: Stadtteilspaziergang mit der Hortgruppe
- Anlage 6.5: Plakat

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

- **Anlage 6.1:** Stadtteilspaziergang mit Gruppe „Ältere und Mobilitätseingeschränkte“

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

- **Anlage 6.2:** Stadtteilspaziergang mit der Gruppe „Frauen im Dunkeln“

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

- **Anlage 6.3:** Stadtteilspaziergang mit der Gruppe „Eltern mit Kindern“



Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

- **Anlage 6.4:** Stadtteilspaziergang mit der Hortgruppe

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

- Anlage 6.5: Plakat



Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

Anlagen Kapitel 7

- Anlage 7.1: Netzplan
- Anlage 7.2: Mängelkartierung Fußwegeachsen (Karte 2)



Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

- Anlage 7.1: Netzplan



Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

- **Anlage 7.2:** Mängelkartierung Fußwegeachsen (Karte 2)



Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

Anlagen Kapitel 8

- Anlage 8.1: Maßnahmen Fußwegeachsen (Karte 3)



Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

- **Anlage 8.1:** Maßnahmen Fußwegeachsen (Karte 3)