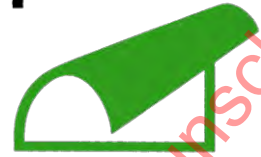


plan&rat



**Zu Fuß unterwegs in der Sozialen Stadt
Qualitätsverbesserung im Hauptfuß-
wegenetz und am Frankfurter Platz**



Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

Zu Fuß unterwegs in der Sozialen Stadt Qualitätsverbesserung im Hauptfußwegenetz und am Frankfurter Platz

Auftraggeberin:
Stadt Braunschweig
FB Stadtplanung und Umweltschutz
Abt. Stadtplanung/ Stadterneuerung

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
Mai 2013

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

Inhalt

1.	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2.	Das Untersuchungsgebiet	2
3.	Netzkonzeption und Netzqualitäten	7
3.1	Anforderungen an die Netzgestaltung	8
3.2	Grundsätzliche Standards (Qualitätskriterien)	10
4.	Aktualisiertes Fußverkehrsnetz	17
5.	Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung)	19
5.1	Umgesetzte Maßnahmen seit 2008	19
5.2	Mängelanalyse	20
5.3	Maßnahmenübersicht	30
5.4	Handlungsprogramm	32
5.4.1	Maßnahmen im Querverkehr	32
5.4.2	Maßnahmen im Längsverkehr	33
5.4.3	Abbau des Gehwegparkens	36
5.4.4	Herstellen der Barrierefreiheit	37
5.4.5	Verbesserung der Aufenthaltsqualität/ soziale Sicherheit	39
5.4.6	Verbesserung des ÖPNV-Umfeldes	40
5.4.7	Prioritäten und Kostenschätzung	40
6.	Frankfurter Platz: Situationsanalyse und Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung	42
6.1	Situationsanalyse	42
6.2	Erhebungskonzept	45
6.3	Ergebnisse Verhaltensbeobachtungen	49
6.4	Ergebnisse Expertengespräche	57
6.5	Zusammenfassende Mängelanalyse	59
6.6	Empfehlungen	60
7.	Literatur / Quellen	63

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

Anhang

Anlagen Kapitel 2

- Anlage 2.1: Unfallauswertung 2011 (Polizeidirektion Braunschweig)
- Anlage 2.2: Unfallauswertung 2012 (Polizeidirektion Braunschweig)

Anlagen Kapitel 3

- Anlage 3: Nutzungskartierung (Quellen und Ziele) (Karte 1)

Anlage Kapitel 4

- Anlage 4: Fußverkehrsnetz (Karte 2)

Anlagen Kapitel 5

- Anlage 5.1: Mängelkartierung (Karte 3)
- Anlage 5.2: Maßnahmen (Karte 4)

Anlagen Kapitel 6

- Anlage 6.1: Frankfurter Platz - Nutzung
- Anlage 6.2: Frankfurter Platz - Ausstattung des Straßenraums
- Anlage 6.3: Frankfurter Platz - Verkehrsorganisatorische Anordnungen
- Anlage 6.4: Beobachtungsleitfaden
- Anlage 6.5: Formblätter
- Anlage 6.6: Verkehrsbeziehungen (MIV)
- Anlage 6.7: Verkehrsteilnehmende (Fußgänger und Radfahrer)
- Anlage 6.8: Parkstandsbelegung

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Ausgangslage

Ein Teilbereich des Stadtbezirks 310 „Westliches Ringgebiet“ sowie des Bereichs Hebbelstraße ist förmlich festgelegt als Sanierungsgebiet „Westliches Ringgebiet – Soziale Stadt“. Für einen Bereich des Sanierungsgebietes ist im Jahr 2008 ein Gutachten zur Verbesserung des Zu Fuß Gehens unter Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer erstellt worden, mit dem Ziel, das Westliche Ringgebiet fußgängerfreundlicher zu machen.¹ Bei der Bestandsaufnahme der Mängel, der Bevölkerungsbeziehung und der Maßnahmenvorschläge sollten die Kriterien des Gender Mainstreaming berücksichtigt werden²

Es sind Ziele und Leitlinien (Qualitätsstandards) für das Zu Fuß Gehen festgelegt worden, Nutzungseinschränkungen und Hindernisse erfasst und konkrete (investive) Maßnahmenvorschläge zur Beseitigung der identifizierten Mängel einschließlich der dafür zu erwartenden Kosten auf den Fußwegeachsen (Fußwege 1. Ordnung) erarbeitet worden.

Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung besteht darin, dieses Programm auf die Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung) (Länge ca. 10 km) zu übertragen und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Zu Fuß Gehens auf diesen Abschnitten vorzulegen.

Weitere Aufgabenstellung ist es, für den Frankfurter Platz neben einer Situationsanalyse konkrete Maßnahmen vorzusehen, die zu einer Attraktivitätssteigerung dieses wichtigen Aufenthaltsbereiches beitragen können.

Vorgehensweise

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Gutachtens wurde in mehrere Arbeitsschritte untergliedert, die die fachlichen Teilbereiche Bestandserfassung der Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung) sowie Aussagen zur Beseitigung der Mängel (inklusive Handlungskonzept) umfassen.

¹ Krause et al. (2008): Zu Fuß unterwegs in der sozialen Stadt – ein Gender Mainstreaming – Projekt. Braunschweig (unveröffentlicht).

² Bei der prozessorientierten Strategie des Gender Mainstreaming im Bereich der räumlichen Planung geht es in erster Linie um die Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen und im Kern um die Gleichstellung unterschiedlicher Gruppen in der Stadt hinsichtlich der Nutzung des öffentlichen Raumes mit den Anforderungen Gebrauchswert, Alltagstauglichkeit, Raumeignung, Wahlfreiheit, Sicherheit im öffentlichen Raum, Repräsentanz (Anwesenheit im öffentlichen Raum).

Erfahrungsgemäß halten sich im Stadtquartier und den damit verbundenen Straßen, Wegen und Freiräumen Kinder, ältere Menschen, Frauen sowie Menschen mit Migrationshintergrund eher auf als ganztags Erwerbstätige (mehrheitlich Männer). Bei den Aktivitäten der vorgenannten Personengruppen spielt der öffentliche Raum eine bedeutende Rolle.

Der zweite Teil umfasst eine Situationsanalyse am Frankfurter Platz (Nutzungskartierung, Verhaltensbeobachtung) sowie Vorschläge zur Verbesserung der verkehrlichen und gestalterischen Situation.

2. Das Untersuchungsgebiet

Lage und Struktur

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. 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.

Im Jahr 2001 wurde ein Teilbereich des Stadtbezirks 310 Westliches Ringgebiet sowie der Bereich Hebbelstraße als Sanierungsgebiet „Westliches Ringgebiet – Soziale Stadt“ förmlich festgelegt. Nach 10 Jahren wurde ein Teilabschnitt im Süden (Stobwasserstraße/ Fabrikstraße) aufgehoben, so dass das Untersuchungsgebiet mit einer Größe von 222 ha und etwa 14.250 Einwohnern (Stand 2010) um 34 ha kleiner ist, als das Gebiet des Projektes „Zu Fuß unterwegs in der sozialen Stadt – ein Gender Mainstreaming – Projekt in Braunschweig“ (Krause et al., 2008) (s. **Bild 2-1**).

Charakteristika

Die Vorfassung des Städtebaulichen Rahmenplans Westliches Ringgebiet / Soziale Stadt aus dem Jahr 2004 charakterisiert das Gebiet anhand von fünf Bereichen: „Madame, Oker, Bahne, Zucker und Ringe“ (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“.“

Zu Fuß unterwegs in der Sozialen Stadt
 Qualitätsverbesserung im Hauptfußwegenetz und am Frankfurter Platz

Bericht

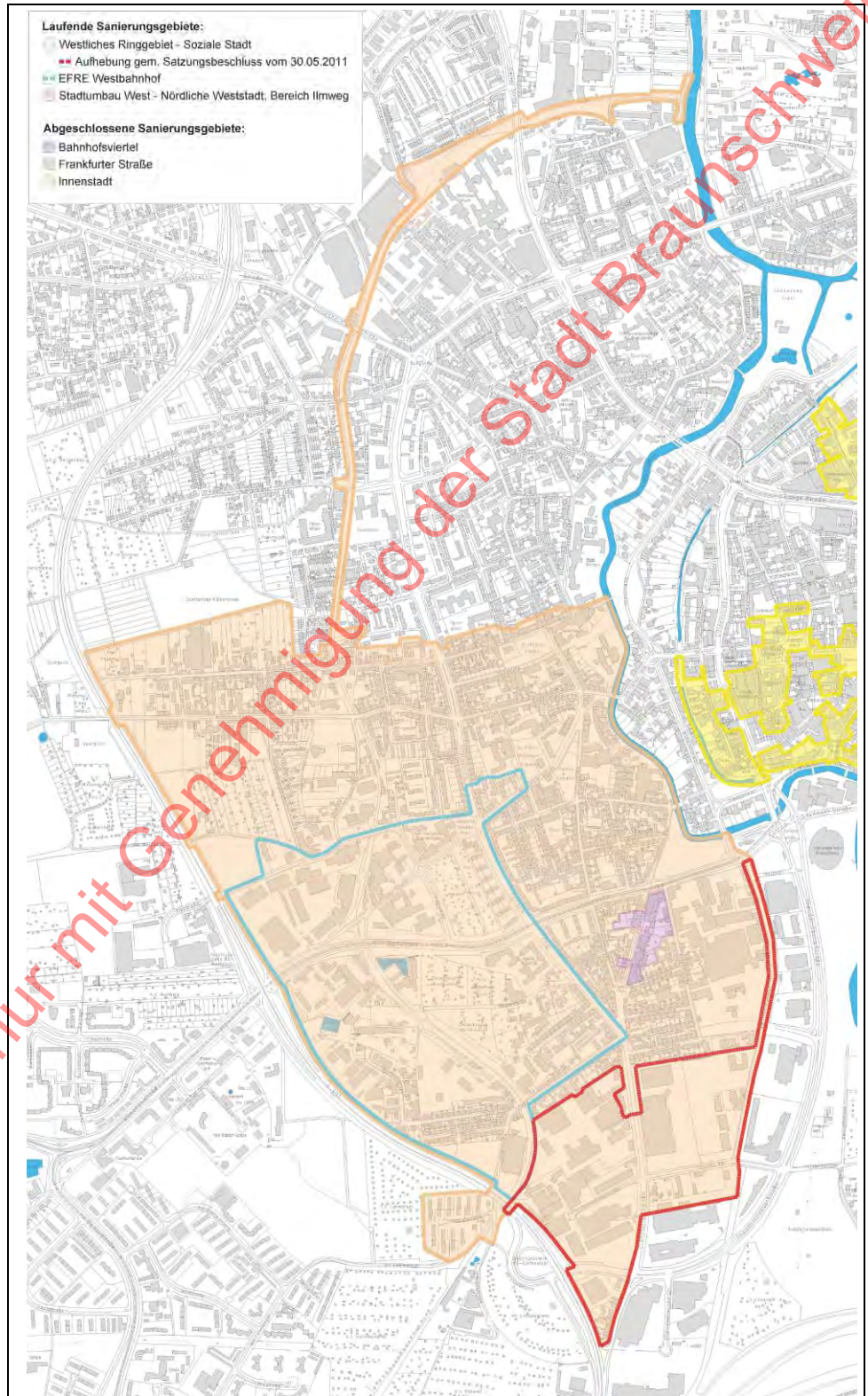


Bild 2-1: Sanierungsgebiete Westliches Ringgebiet – Soziale Stadt (Quelle: Stadt Braunschweig, 2011)

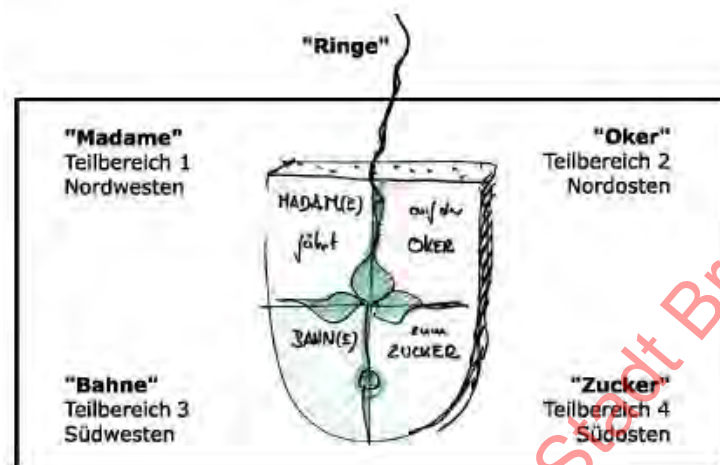


Bild 2-2: Funktionale und stadtstrukturelle Teilbereiche im Westlichen Ringgebiet (Quelle: STADT BRAUNSCHWEIG, 2004)

Weitere Strukturdaten (Alters- und Sozialstruktur, Bevölkerungsentwicklung, Kfz-Bestandszahlen, Modal Split) sind dem Projektbericht „Zu Fuß unterwegs in der sozialen Stadt – ein Gender Mainstreaming – Projekt in Braunschweig“ (Krause et al., 2008) zu entnehmen.

EFRE-Gebiet "Am Westbahnhof"

Größere Veränderungen bringen die Umgestaltungsmaßnahmen im EFRE-Gebiet am ehemaligen Westbahnhof mit sich: Das Gebiet wird künftig von Norden erschlossen, im Süden wird im Kreuzungsbereich Büchnerstraße / Hugo-Lutherstraße ein Wendehammer entstehen, der von Kfz-Verkehr künftig nicht mehr passierbar sein soll und damit für den Fußverkehr attraktiver werden soll.

Weitere Maßnahmen am Westbahnhof:

- Grünvernetzung von Ringgleis, Jödebrunnen und Westbahnhof,
- Ausbau des Ringgleises,
- Anlage eines Jugendplatzes und eines Mehrgenerationenparks sowie von interkulturellen Gärten und eines Industriepfads,
- Neuordnung des Gewerbegebietes Büchnerstraße,
- Baureifmachung des Wohngebietes Blumenstraße.

Die geplanten Fußwegeverbindungen sind in das aktuelle Fußverkehrsnetz aufgenommen (vgl. **Karte 2, Anlage 4 im Anhang**).

Weitere aktuelle Planungen

Für folgende Straßen bzw. Kreuzungsbereiche sind Neugestaltungen geplant bzw. bereits in der Umsetzung:

- Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Juliusstraße / Broitzemer Straße/ Gebhard-von-Bortfelde Weg,
- Cammannstraße im Zuge der angrenzenden Neubebauung Buchlers Garten,
- Ekbertstraße, die Straße „Am Alten Bahnhof“ und die Weinbergstraße (Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich),
- Gestaltungskonzept für mehr Grünmaßnahmen im öffentlichen Raum (Kreuzstraße Ost/ östlich des Rings), Gabelsberger Straße, Juliusstraße, Bugenhagenstraße, Broitzemer Straße.

Der Schulhof Sophienstraße wird umgestaltet und danach der Öffentlichkeit zugänglich sein.

Am Johannes-Selenka-Platz werden die Bushaltestellen und eine Lichtsignalanlage verlegt und erneuert. Die Gestaltung der Bushaltestellenhäuschen wird im Rahmen eines Wettbewerbs von HBK-Studenten gestaltet. Später soll die Neugestaltung der Haltestellen am Altstadtring erfolgen.

Nutzung (Karte 1)

Die 2008 erarbeitete Nutzungskartierung wurde im Rahmen dieses Projekts aktualisiert (siehe **Karte 1, Anlage 3 im Anhang**). Neben kleineren Änderungen - i. d. R. Umnutzungen - sind einzelne neue Nutzungen, wie z. B. das Hospiz an der Broitzemer Straße, neu entstanden und andere - wie die Postagentur an der Blumenstraße - wurden geschlossen.

Unfallanalyse

Grundlage für die Unfallanalyse sind die Unfalltypen-Steckkarten der Polizeidirektion Braunschweig für die Jahre 2011 und 2012. Im Rahmen des Gutachtens werden lediglich die Unfälle mit direkter Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrenden berücksichtigt. Eine Vergleichbarkeit der Daten mit dem Projekt Projektes „Zu Fuß unterwegs in der sozialen Stadt – ein Gender Mainstreaming – Projekt in Braunschweig“ (Krause et al., 2008) besteht aufgrund der Datenlage nicht.

Die Anzahl der im Untersuchungsgebiet verzeichneten Unfälle mit Radfahrer- und Fußgängerbeteiligung belief sich im Jahr 2011 auf 60 und im Jahr 2012 auf 50. Die überwiegende Zahl der Unfälle gehen „glimpflich aus“: es gibt nur wenige Unfälle mit schwer Verletzten. Weder Radfahrende noch zu Fuß Gehende wurden in diesen Jahren im Untersuchungsgebiet im Straßenverkehr getötet. Insgesamt lassen die Unfall-

zahlen mit Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern auf keine besonderen Gefahren schließen (vgl. die ausführlichere Darstellung in den **Anlagen 2.1** und **2.2** im **Anhang**).

Bei acht (2011) bzw. sieben (2012) Unfällen waren Fußgänger beteiligt. Die Unfälle mit Fußgängern häufen sich an den stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen Frankfurter Straße, Luisenstraße und Münchenstraße sowie an den Straßen Goslarsche Straße und Madamenweg. Im Jahr 2012 haben sich drei Unfälle mit Fußgängerbeteiligung auf dem Parkplatz zwischen Hornbach und DM ereignet.

	2011	2012
Überschreiten-Unfall ¹	6	2
Unfall durch ruhenden Verkehr	1	0
Abbiege-Unfall	0	1
Sonstiger Unfall ²	1	4
Summe	8	7

¹ Ausgelöst durch Konflikt durch Fahrzeug und Fußgänger auf Fahrbahn.
² Kann weder den genannten noch den folgenden Unfalltypen zugeordnet werden: Fahr-Unfall, Einbiegen-/Kreuzen-Unfall, Unfall im Längsverkehr.

Tab. 2-1: Unfälle mit Fußgängerbeteiligung nach Unfalltyp

	2011	2012
Unfall an Hauptverkehrsstraße	6	3
Unfall in 30er Zone	2	1
Unfall auf Parkplatz	0	3
Summe	8	7

Tab. 2-2: Unfälle mit Fußgängerbeteiligung nach Ort

Radfahrende sind deutlich häufiger von Unfällen betroffen. Während zu Fuß Gehende besonders beim Überschreiten der Fahrbahn gefährdet sind, ereignen sich Radfahrunfälle in ganz unterschiedlichen Situationen wie z. B. beim Ein- bzw. Abbiegen, beim Fahren, beim Ein- und Ausparken sowie im Längsverkehr.

Am Frankfurter Platz wurde ein Fahrradunfall im Jahr 2012 am Übergang zwischen Geh- und Radweg im südlichen Bereich verzeichnet. Eine weitere Gefährdung besteht am Überweg der Frankfurter Straße zur Hugo-Luther-Straße. Im näheren Umfeld des Frankfurter Platzes und am Frankfurter Platz selbst haben keine weiteren Unfälle stattgefunden.

3. Netzkonzeption und Netzqualitäten

Die Konzeption von Fußverkehrsnetzen umfasst in Anlehnung an den Planungsprozess die Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien und Qualitätsstandards, die Konzeption eines attraktiven, sicheren und lückenlosen Netzes, die Problemorientierte Bestandsanalyse sowie ein Maßnahmen- und Handlungskonzept mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsbeteiligung.

Im Rahmen des Projekts „Zu Fuß unterwegs in der Sozialen Stadt – ein Gender Mainstreaming-Projekt“ (Krause et al., 2008) wurden neben der Netzkonzeption (Hierarchisierung in Fußwegeachsen (Fußwege 1. Ordnung) und Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung) auch Leitlinien für den Fußverkehr festgelegt, Dazu gehörte auch das Zusammenstellen von Standards (Qualitätskriterien) im Längsverkehr, Querverkehr, die Aufenthaltsqualität und die soziale Sicherheit, die Barrierefreiheit und das ÖPNV-Umfeld. Diese werden nachstehend noch einmal aufgeführt und durch aktuelle Hinweise aus Richtlinien und Regelwerken ergänzt.

Zielsetzungen und Leitlinien

Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass Kindern und Jugendlichen, älteren Menschen, Personen mit Familien- und Erziehungsarbeit, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Menschen mit Migrationshintergrund ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen ermöglicht wird. Diese Personengruppen haben einen starken Bezug zum Quartier und ein besonderes Bedürfnis nach Überschaubarkeit, Sicherheit und Sauberkeit, das Bedürfnis nach Nähe und eigenständiger Mobilität.

Stabilisierung des Fußverkehrs

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

Verbesserung der Qualität für den Fußverkehr

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

Erhöhung der Sicherheit für den Fußverkehr

- 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“ (hören/tasten, sehen/tasten) bei der Gestaltung im Straßenraum

3.1 Anforderungen an die Netzgestaltung

Ein wichtiges Ziel von Planungen für den Fußverkehr ist es, ein möglichst engmaschiges Netz vorzuhalten. Das Netz soll größtmögliche Bewegungsfreiheit und Wahlmöglichkeit bieten. Die Gehbeziehungen sind meist weniger achsenbezogen als Wege von anderen Verkehrsteilnehmenden. Gebündelte Bewegung von Fußgängerströmen gibt es oftmals nur über kurze Distanzen oder an Orten mit hoher Publikumswirksamkeit. Daher sollten zur Gewährleistung einer geringen Maschenweite des Netzes neben der qualitativ hochwertigen Ausgestaltung von Hauptverbindungen sukzessive auch die kleinräumigen Bedingungen verbessert werden.

Hierarchisierung der Fußverkehrsverbindungen

Ähnlich den Hierarchien im Straßennetz, großenteils auch im Radverkehrsnetz, wird das Fußwegenetz entsprechend seiner Funktion in verschiedene Hierarchien gegliedert.

Fußwegeachsen (Fußwege 1. Ordnung)	
	<p>Fußwegeachsen sind die wesentlichen Erschließungsachsen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr. Diese Wegeverbindungen sind durch nennenswerte Fußgängerfrequenzen gekennzeichnet und erschließen wichtige Einrichtungen und Ziele, denen teilweise Bedeutung für die gesamte Stadt zukommt (z. B. Einkaufszentren, Schulzentren, U-Bahn/ S-Bahn-Haltestellen).</p> <p>In Abhängigkeit von der städtebaulichen Situation (Gebietstyp) kann es sich hierbei eher um Wege mit Bedeutung für den Alltagsverkehr (z. B. Erreichbarkeit Stadtteilzentrum, Geschäftsstraße) oder den alltäglichen Freizeitverkehr (z. B. Parks, Erholungsgebiete) handeln.</p>
Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung)	
	<p>Hauptfußwege erschließen wichtige Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteilebene, wie z. B. Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, kleinere Einkaufszentren.</p>
Nachbarschaftswege (Fußwege 3. Ordnung)	
	<p>Sie stellen im Wesentlichen das „Restnetz“ dar, das für die kleinräumige Erschließung wichtig ist (z. B. separate Rad- und Fußwegeverbindungen als Zugang zur Wohnanlage).</p>

Neben Fußgängerfrequenzen und Alltagsbeobachtungen, die Aufschluss über die Nutzung der Fußverkehrsverbindungen geben, sind die Kartierung von wichtigen Zielen (des Alltags- und Freizeitverkehrs), wie z. B. öffentliche Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen, Ausbildungs- und Weiterbildungseinrichtungen maßgebliche Kriterien für die Einstufung der Fußwege.

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

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. Gezeichnet 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.

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 Aufenthalts-

funktion, 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 und Bahnhöfen sowie an Parkplätzen für Fahrräder bzw. Kraftfahrzeuge.

3.2 Grundsätzliche Standards (Qualitätskriterien)

Grundlagen für die Definition der Qualitätsstandards sind die Hinweise und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06); die Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), die Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ); die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA); die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) sowie das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr.

Qualitätskriterien

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

Folgende Qualitätsanforderungen sind maßgeblich:

- Direktheit und Netzschlüssigkeit
- Durchgängige Fußwegebreite 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
- Hindernisfreie Wegeführung mit stolperfreiem Wegebelag
- Führung durch verkehrsberuhigte Bereiche.

Im Einzelnen ergeben sich daraus nachstehende 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 (vgl. **Tab. 3-1**).

Nutzbarkeit und Attraktivität	Überschaubarkeit und Orientierung	objektive und subjektive Sicherheit	Direktheit und Netzschlüssigkeit
<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. Umgehungsmöglichkeiten - 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. 3-1: Qualitätsstandards von Fußverkehrsanlagen (Zusammenstellung nach ILS, 2001)

Qualitätsstandards im Längsverkehr

Durchgängige, eindeutig erkennbare Wegebeziehungen auf direktem Weg sind für die in hohem Maße Umwege empfindlichen Fußgänger von hoher Bedeutung. Die Regelbreiten sind einzuhalten (EFA (FGSV, 2002)). Gehwegparken ist im Zuge von Fußwegeachsen auszuschließen.

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).

**Zu Fuß unterwegs in der Sozialen Stadt
Qualitätsverbesserung im Hauptfußwegenetz und am Frankfurter Platz**

Bericht

Qualitätskriterien	Qualitätsstandards - Anforderungen												
Gehwegbreite	<ul style="list-style-type: none"> Die Regelbreite von 2,50 m darf 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. Ein hoher Bewegungs- und Begegnungskomfort ist bei 4,00 m gegeben. Für Freizeitrassen und Fußwegzonen im Stadtteilzentrum sind 5,00 m, bzw. 10,00 m anzustreben, da neben den Flächen für den Längsverkehr auch Geschäftsauslagen, Bepflanzungen oder Ruhebänke Platz einnehmen. 												
Hindernisse	<ul style="list-style-type: none"> Die Gehwege sind 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	<ul style="list-style-type: none"> Die Oberflächen von Gehwegen sollten einen glatten Belag haben und sauber sein. 												
Konflikte mit dem ruhenden Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> 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. 												
Konflikte mit anderen Nichtmotorisierten (Radler, Skater, Kickboarder)	<ul style="list-style-type: none"> 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.¹ Bei starkem Gefälle sollten sie nicht angelegt werden. 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) und eines geringen Fußgängerverkehrsaufkommens die Beeinträchtigungen gering gehalten werden können.² 												
<p>¹ 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).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nutzbare Gehwegbreite</th> <th>Anzahl Radfahrer und Fußgänger</th> <th>Davon Anteil Fußgänger</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>> 2,50 – 3,00 m</td> <td>70</td> <td>>= 40</td> </tr> <tr> <td>> 3,00 – 4,00 m</td> <td>100</td> <td>>= 60</td> </tr> <tr> <td>> 4,0 m</td> <td>150</td> <td>>= 100</td> </tr> </tbody> </table>		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
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											
<p>² Die erforderlichen Abmessungen ergeben sich nach folgender Tabelle (RaSt06)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Maximal verträgliche Seitenraumbelastung</th> <th>Erforderliche Breite zzgl. Sicherheitsstreifen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Anzahl Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde (Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten.)</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>>= 2,50 - 3,0 m</td> </tr> <tr> <td>100</td> <td>>= 3,0 - 4,0 m</td> </tr> <tr> <td>150</td> <td>>= 4,0 m</td> </tr> </tbody> </table>		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		
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												

Qualitätsstandards im Querverkehr

Die Querung von Fahrbahnen stellt für Fußgängerinnen und Fußgänger in der Regel das größte Problem dar. Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen besitzen darüber hinaus häufig eine starke Trennwirkung für den Fußverkehr. Querungsanlagen sind notwendig, wenn die Verkehrsstärke mehr als 1000 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt (EFA (FGSV, 2002)). Bei starkem Kfz-Verkehr sind die Querungsstellen für den Fußverkehr durch Lichtsignalanlagen abzusichern.

Qualitätskriterien	Qualitätsstandards - Anforderungen
Querungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Bei starkem Kfz-Verkehr sind die Querungsstellen für den Fußverkehr durch Lichtsignalanlagen abzusichern. Zu lange Wartezeiten (> 40 Sek.) und zu kurze Grünquerungsphasen 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. • An kompakten Knotenpunkten z.B. auf Geschäftsstraßen, sollte das Diagonal-Queren zugelassen werden.
Querungsstellen ohne Lichtsignalanlage	<ul style="list-style-type: none"> • 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.

Qualitätskriterien	Qualitätsstandards - Anforderungen
Querungsstellen ohne Lichtsignalanlage	<ul style="list-style-type: none"> • Generell sind alle Querungshilfen so zu gestalten, dass der Fahrzeugvorrang 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“	<ul style="list-style-type: none"> • Vorgezogene Seitenräume („Gehwegnasen“) sollten mindestens 30 bis maximal 70 Zentimeter vor die am Straßenrand parkenden Autos herausreichen.
Mittelinseln	<ul style="list-style-type: none"> • 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.
Zebrastrifen	<ul style="list-style-type: none"> • Zebrastrifen 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 Zebrastrifen (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).

Aufenthaltsqualität / soziale Sicherheit

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. 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.

Das Gehwegenetz ist darauf auszulegen, in regelmäßigen Abständen Ruheplätze (und Sitzgelegenheiten) einzubeziehen. Diese erhöhen die Qualität des Aufenthalts im öffentlichen Raum und können die Reichwei-

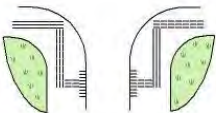
te des Gehens erheblich erweitern. Sie kommen insbesondere älteren Menschen, Mobilitätseingeschränkten und Kindern zugute.

Qualitätskriterien	Qualitätsstandards - Anforderungen
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, Ausschluss des Fahrradverkehrs zu stark frequentierten Zeiten) 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: <ul style="list-style-type: none"> - eine gleichmäßige und lichtbandmäßige Ausleuchtung (Vermeidung von schwarzen Löchern); - Vermeidung von Blendwirkung; - ausreichende Beleuchtung der Fahrbahnseitenräumen; - Berücksichtigung des Schattenwurfs von Bäumen. 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.

Barrierefreiheit

Bestandteil der Mobilität ist die Ermöglichung körpergerechter und rollengerechter Mobilität für alle sozialen Gruppen, das heißt möglichst eigenständige Mobilität. Fußwegeachsen und Hauptfußwegeverbindungen sind durchgängig barrierefrei zu gestalten.

Qualitätskriterien	Qualitätsstandards - Anforderungen
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.
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.

Qualitätskriterien	Qualitätsstandards - Anforderungen
Rillenplatten  rechtwinklige Wegeführung und zweireihige Gehwegplatten am Bordsteinrand	Rillen- und Noppenplatten sind die Grundelemente eines taktilen Orientierungssystems für blinde Menschen. Verlegt werden müssen Rillenplatten grundsätzlich in Gehrichtung. 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. Vibrations-taster) 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

ÖPNV-Umfeld

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

Qualitätskriterien	Qualitätsstandards - Anforderungen
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.
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.

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.

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

4. Aktualisiertes Fußverkehrsnetz

Für das Untersuchungsgebiet ist im Rahmen des Projektes „Zu Fuß unterwegs in der Sozialen Stadt – ein Gender Mainstreaming-Projekt“ (Krause et al., 2008) 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).

Seit 2008 haben sich kleinere Veränderungen im Bereich der Quellen und Ziele ergeben, so dass sich folglich auch kleinere Änderungen im Hauptfußwegenetz ergeben haben.

Die Fußwegeachsen (Fußwege 1. Ordnung) sind davon unberührt, lediglich die Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung) betreffend wurden folgende Ergänzungen im Fußverkehrsnetz aufgenommen:

- die Fußwegeverbindung von der Ekbertstraße zum Gewerbegebiet Hornbach / Penny (gab es 2008 noch nicht),
- der Pippelweg als Anbindung zur Weststadt neben der Anbindung an den Westpark über die Straße „Am Weinberg“,
- die Goslarsche Straße im Abschnitt zwischen Madamenweg und Broitzemer Straße,
- die Fußwegeverbindung von der Goslarschen Straße zum historischen Friedhof St.-Ulrici-Brüdern-Friedhof (Gebhard-von-Bortfelde-Weg),
- die Fußwegeverbindung vom Madamenweg zur Broitzemer Straße (Von-Veltheim-Weg).

Die aktuellen Netzlängen betragen für die Fußwegeachsen 7,9 km und für die Hauptfußwege 10,5 km. Das aktualisierte Netz ist der **Karte 2 (Anlage 4 im Anhang)** zu entnehmen.

Im Folgenden sind die Hauptfußwege kurz dargestellt.

Hauptfußwege: Nord-Süd-Verbindungen:

- separater Fuß- und Radweg parallel zur Stadtautobahn, im Süden über Jahnstraße, Spielplatz Arndtstraße,
- Pippelweg (Richtung Weststadt),
- Altstadtring in Verlängerung Cyriaksring, Frankfurter Straße,
- Goslarsche Straße ab Kreuzungsbereich Juliusstraße / Broitzemer Straße in Richtung Norden,
- separater Fußweg vom Madamenweg zur Broitzemer Straße (Von-Veltheim-Weg),
- separater Fuß- und Radweg (hinter EDEKA) an der Juliusstraße entlang der Oker, führt dann zum Madamenweg,
- separater Fuß- und Radweg zwischen Ekbertstraße und Hornbachgelände.



separater Fuß- und Radweg entlang der Autobahn



Altstadtring



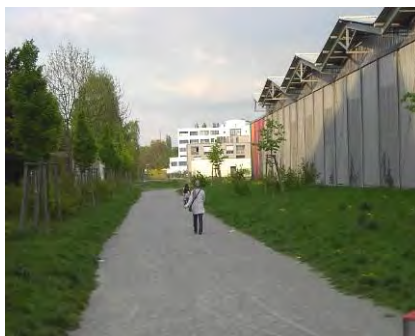
separater Fuß- und Radweg an der Juliusstraße entlang der Oker

Hauptfußwege: West-Ost-Verbindungen:

- Kreuzstraße und Sidonienstraße (Verbindung zur Innenstadt),
- Laffertstraße, Blumenstraße (als Verbindung zum Ringgleis),
- Pippelweg als Anbindung zur Weststadt neben der Anbindung an den Westpark über die Straße „Am Weinberg“,
- Fußwegeverbindung von der Goslarschen Straße zum historischen Friedhof St.-Ulrici-Brüdern-Friedhof (Gebhard-von-Bortfelde-Weg),
- Weg vor Hornbach zu Penny, DM etc.,
- Fabrikstraße.



Okerbrücke an der Sidonienstraße



Weg vor Hornbach zu Penny



Blumenstraße

5. Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung)

5.1 Umgesetzte Maßnahmen seit 2008

Im Rahmen des Projektes „Zu Fuß unterwegs in der Sozialen Stadt – ein Gender Mainstreaming-Projekt“ (Krause et al., 2008) wurden – resultierend aus den Stadtteilspaziergängen und aus den Begehungen der Fußwegeachsen in Kreuzungsbereichen mit Hauptfußwegen – Mängel für einzelne Hauptfußwegeabschnitte benannt.

Seit 2008 wurden Maßnahmen umgesetzt, die sich auf die Hauptfußwege ausgewirkt haben. Nachstehend werden die Straßenabschnitte aufgeführt, an denen auf Grund der umgesetzten Maßnahmen die genannten Mängel beseitigt wurden. Verbesserungen gab es an der Blumenstraße und an der Goslarschen Straße.

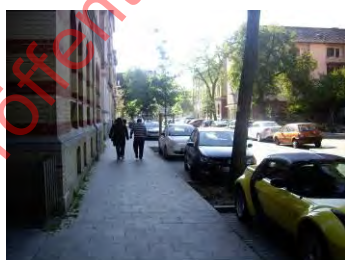


Blumenstraße

Die Postagentur an der Blumenstraße existiert nicht mehr, das Haus ist mittlerweile ein Wohngebäude. Weiterhin wird die Blumenstraße an das Ringgleis angebunden und hat damit nach wie vor eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr.

Goslarsche Straße

Der Straßenraum der Goslarschen Straße ab Madamenweg in Richtung Norden wurde umfassend umgestaltet. Festzuhalten ist, dass die festgelegten Mindeststandards (s. **Kap. 3.2**) weitgehend umgesetzt worden sind. Der St.-Martini-Friedhof wurde eingezäunt und hat damit an Aufenthaltsqualität gewonnen. Der Überbau der Sporthalle an der Realschule Sidonienstraße ist unverändert.



Die Mängel, die weiterhin bestehen, sind in die Mängelanalyse (s. **Kap. 5.2**) integriert. Dazu zählen die Mängel am Altstadtring, an der Juliusstraße, an der Sidonienstraße und an der Kramerstraße.

5.2 Mängelanalyse

Die Mängelanalyse wurde anhand der Standards für den Längsverkehr, Querverkehr, die Aufenthaltsqualität und die soziale Sicherheit, die Barrierefreiheit und das ÖPNV-Umfeld (s. **Kap. 3.2**) für alle Straßenabschnitte der Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung) durchgeführt. Diese Mängel sind in **Karte 3** (s. **Anlage 5.1** im **Anhang**) dargestellt und werden im Folgenden erläutert. Dabei wurden die Hinweise auf Mängel an Hauptfußwegen aus der Bestandsanalyse 2008 berücksichtigt bzw. dargestellt. Die nachstehende Nennung der Straßenzüge erfolgt in alphabetischer Reihenfolge.

Altstadtring



Auf der Ostseite des Altstadtrings stehen an der Einmündung der Straße „Hohestieg“ parkende Kraftfahrzeuge im Kreuzungsbereich, die die Sicht und die Querung behindern. Zwischen der Straße „Hohestieg“ und dem Madamenweg ist an der Ostseite der Fußweg zu schmal (ca. 2,10 m).

Südlich des Madamenwegs sind die Fußwege beidseitig zu schmal: auf westlicher Seite liegt die Breite bei ca. 1,80 m, auf östlicher Seite bei ca. 2,10 m.



Es kommt zu Konflikten mit dem Radverkehr, da der Radweg sehr schmal ist und sehr dicht am ruhenden Verkehr entlang geführt wird (fehlender Schutzstreifen). Radfahrende müssen z.T. auf den Fußweg ausweichen. Auf westlicher Seite wird zudem auf dem Fußweg geparkt.

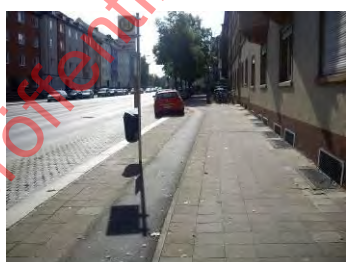
An der Stolzestraße und am Alten Pippelweg fehlen die Bordsteinabsenkungen.

Kreuzungsbereich Altstadttring - Kreuzstraße



Für den Fußverkehr ist hier eine Bedarfsampel mit einer angemessenen Warte- und Grünzeit installiert. Für den Radverkehr gibt es eine separate Wegeföhrung, die Konflikte mit dem Fußverkehr verhindern.

Kreuzungsbereich Altstadttring - Madamenweg



Die Situation an den Bushaltestellen ist unverändert gegenüber 2008: Der Fußverkehr wird in diesem Bereich stark eingeschränkt, die Fußwege- und Radwegbreiten sind mit 1,00 m bzw. 0,80 m zu schmal - damit sind Konflikte mit Wartenden und dem Radverkehr vorprogrammiert. Weiterhin gibt es kein Wetterhäuschen und die Ausführung ist nicht barrierefrei. Die Warte- und Grünzeiten an der Lichtsignalanlage sind angemessen.



Am Weinberg

Die Straße „Am Weinberg“ hat keinen Fußweg, benutzen Fußgänger deshalb die Fahrbahn (Breite ca. 4,20 m). Auf Grund des geringen Kraftfahrzeugverkehrs und den i.d.R. geringen Geschwindigkeiten ist dies an dieser Stelle vertretbar. Konflikte mit dem Radverkehr sind ebenfalls nicht zu erwarten. Der Zustand der Fahrbahn ist mittelmäßig, z. T. gibt es Schlaglöcher und es kommt bei Regen zu Pfützenbildung. Es gibt keine Beleuchtung und keine Aufenthaltsmöglichkeiten.



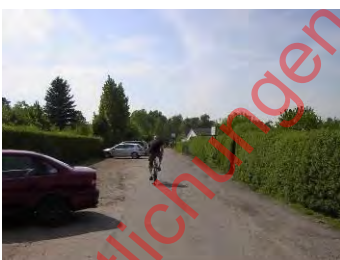
Arndtstraße

Im Bereich der Arndtstraße befindet sich nur auf der westlichen Straßenseite ein Fußweg, dessen Breite und Ausführung den Standards entsprechen. Auf östlicher Seite wird entlang eines Firmengeländes bis an den Grundstücksrand auf einer mangelhaften Oberfläche geparkt. Die Bordsteinabsenkungen sind an der Einmündung „Jahnstraße“ mangelhaft ausgeführt. Die Anbindung an das Ringgleis ist unzufriedenstellend: es fehlt eine gesicherte Querungsmöglichkeit und eine eindeutige Wegeführung vom Fußweg auf der westlichen Seite zum Ringgleis (östliche Seite).



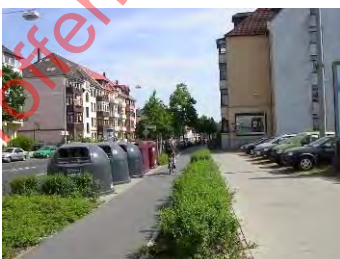
Kreuzungsbereich Arndtstraße - Ringgleis - Hugo-Luther-Straße

Die Kreuzung ist gegenüber 2008 unverändert: An den Bushaltestellen ist es zu eng, was zu Konflikten mit Wartenden führen kann. An der Bushaltestelle auf südlicher Seite wird z. T. illegal geparkt. Die Wegeführung von der Hugo-Luther-Straße in Richtung Arndtstraße und zur Querung der Hugo-Luther-Straße im Bereich der Kurve ist nicht eindeutig: Auf südöstlicher Straßenseite ist ein Fußweg zur Querung angelegt, der keine Fortsetzung auf gegenüberliegender Seite aufweist.



Blumenstraße

Die Blumenstraße hat keinen Fußweg und verläuft für den Kraftfahrzeugverkehr als Sackgasse bis zum Ringgleis. Eine eindeutige Wegeführung und eine Anbindung an das Ringgleis fehlt bisher noch. Die Oberfläche der Blumenstraße ist zum Teil unbefestigt oder mit Schlaglöchern in einem eher schlechten Zustand. Konflikte mit dem ruhenden Verkehr sind eher nicht zu erwarten. In einem der Stadtteilspaziergänge des Projektes aus dem 2008 (Krause et al., 2008) wurde die Blumenstraße als „Angstraum“ bezeichnet. Weiterhin gibt es hier keine Beleuchtung.



Cyriaksring

Im nördlichen Bereich des Cyriaksrings zwischen Johannes-Selenka-Platz und Münchenstraße ist die Fußwegesituation grundsätzlich gut:



Die Mindestbreite von 2,50 m wird eingehalten. Der Radweg ist großzügig genug bemessen, so dass hier keine Konflikte zu erwarten sind.

Es gibt auf dem gesamten Cyriaksring nur wenig Konflikte mit dem ruhenden Verkehr, da i.d.R. am Straßenrand geparkt wird. Im Bereich der Einmündung der „Hugo-Luther-Straße“ wird häufig neben der Bushaltestelle „Helenenstraße“ auf dem Fußweg geparkt.



Im südlichen Bereich zwischen Münchenstraße und Hugo-Luther-Straßen bestehen Einschränkungen in der Fußwegebreite im westlichen Teil zwischen der Blumen- und der Helenenstraße; hier beträgt die Breite mindestens 2,10 m, mit Ausnahme der Bushaltestelle: dort beträgt die Breite nur 1,50 m. In diesem Bereich sind Konflikte mit dem Radverkehr möglich, da nicht nur die Fußwegebreite geringer ist, auch die Radwegebreite beträgt nur noch etwa 1,00 m.

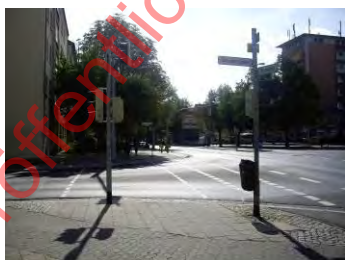


Positiv hervorzuheben ist die Gestaltung des Fuß- und Radweges im westlichen Abschnitt zwischen Münchenstraße und Blumenstraße: Die beiden Wege werden durch eine kniehohe Hecke getrennt voneinander geführt. Im östlichen Abschnitt ist die Wegeführung hinter der Bushaltestelle „Helenenstraße“ (angrenzend zum Frankfurter Platz) nicht eindeutig.

Mängel sind im Bereich der Aufenthaltsqualität und der Anbindung zu nennen: Auf Grund der hohen Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs wird der Fußverkehr durch eine starke Lärmbelastung beeinträchtigt. Dieser Effekt wird im nördlichen Bereich durch die mehrgeschossige Bebauung verstärkt. Außerdem gibt es keine Sitzmöglichkeiten. Querungsmöglichkeiten bestehen nur an den mit Lichtsignalanlagen ausgestatteten Knoten (Johannes-Selenka-Platz, München- bzw. Luisenstraße, Hugo-Luther-Straße). Insbesondere an der Blumenstraße fehlt eine Quermöglichkeit als Verbindung vom Frankfurter Platz zum Ringgleis. Bordsteinabsenkungen fehlen im Kreuzungsbereich mit der „Helenenstraße“.

Kreuzungsbereich Johannes-Selenka-Platz

Die Radwegeführung von der Broitzemer Straße kommend in Richtung Johannes-Selenka-Platz ist ungünstig: der Radverkehr wird über einen kurzen Abschnitt auf den Fußweg geleitet. Der Anschluss an die Sophienstraße ist seit 2008 unverändert: geringe Aufenthaltsqualität, zu kurze Grünzeiten an der Lichtsignalanlage in Richtung Johannes-Selenka-Platz. Die Haltestellen sind nicht barrierefrei ausgebildet. Die Radwegebreite (z. T. nur 1,00 m) und Fußwegebreite sind zu schmal und damit konfliktrichtig.





Kreuzungsbereich Cyriaksring - Münchenstraße - Luisenstraße

Die Bordsteine an den Querungsstellen sind abgesenkt. Die Bushaltestelle am Cyriaksring in Richtung Süden ist sehr gut ausgeführt. Sowohl die Fußwegebreite als auch die Aufstellfläche für die Wartenden beträgt jeweils 2,70 m. Die Warte- und Grünzeiten der Lichtsignalanlagen sind vertretbar, aber nicht komfortabel.



Kreuzungsbereich Cyriaksring - Hugo-Luther-Straße - Frankfurter Straße

In diesem Bereich sind die Fußwege an folgenden Stellen zu schmal: Hugo-Luther-Straße am südlichen Fahrbahnrand, im Bereich der Haltestellen "Helenenstraße", Frankfurter Straße in Richtung Süden an der Einmündung Ekbertstraße, hier fehlt auch eine barrierefreie Ausführung. Die Lichtsignalanlage ist fußgängerfreundlich programmiert.



Frankfurter Platz

Der Platz ist als Verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet, d. h. Fußgänger nutzen gemeinsam mit Radfahrenden und dem motorisierten Verkehr die Fahrbahn. Beeinträchtigt wird die Sicherheit der Fußgänger durch parkende Kraftfahrzeuge und durch zu schnelles Fahren des Kraftfahrzeug- und Radverkehrs. Die Aufenthaltsqualität ist eingeschränkt durch mangelnde Pflege und wenig einladendes Mobiliar (s. Kap. 6).



Fußwegeverbindung Arndtstraße über Jahnstraße Richtung Autobahn

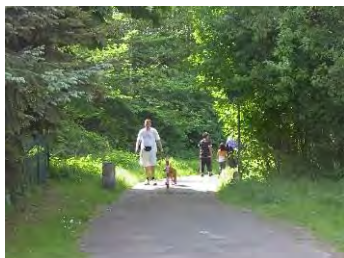
Von der Arndtstraße kommend führen zwei Wege über eine Grünfläche, die zum Teil mit Spielgeräten ausgestattet ist. Diese Wege sind nicht befestigt und 1,50 m breit. Die Oberflächenbeschaffenheit ist unkomfortabel (matschig) und für Rollatoren, Rollstühle oder Kinderwagen insbesondere bei schlechterem Wetter ungeeignet. Konflikte entstehen durch gemeinsame Nutzung des schmalen Weges durch Rad- und Fußverkehr.



Die Wegeführung zwischen Grünfläche und Jahnstraße ist nicht zufriedenstellend: ein gepflasterter Weg mit rechtwinkliger Führung entlang eines Hauses führt zur Jahnstraße. In der Jahnstraße selbst ist die Oberfläche der Fußwege schlecht ausgeprägt, es wird z. T. (vor allem im nördlichen Bereich) die Fußwegebreite durch Gehwegparken stark eingeschränkt.

Poller schränken die Zugangsmöglichkeiten zum Fußweg sowohl an der Arndtstraße zur Grünfläche als auch zum Fußweg entlang der Autobahn

für Menschen mit Rollatoren und Kinderwagen ein. In diesem Bereich ist die Straßenoberfläche schlecht ausgebildet.



Fußwegeverbindung entlang der Autobahn

Der gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Autobahn gliedert sich in drei Abschnitte: der erste beginnt in Verlängerung der Hugo-Luther-Straße und endet an der Münchenstraße, der zweite folgt bis zum Madamenweg und der dritte Abschnitt liegt zwischen Madamenweg und Kreuzstraße.



Im ersten Abschnitt („Am Jödebrunnen“) ist die Fußwegebreite mit 2,40 m nahezu ausreichend (notwendige Breite 2,50 m), allerdings kann es durch die gemeinsame Nutzung als Fuß- und Radweg zu Konflikten kommen. Es gibt weiterhin leichte Unebenheiten und kleinere Schlaglöcher. Die Weggestaltung ist einfach gehalten. Der Weg hat eine mangelnde Aufenthaltsqualität: es gibt keine Sitzmöglichkeiten und keine Beleuchtung.



Die Wegeführung im zweiten Abschnitt ist stark eingeschränkt durch die Autobahnauf- bzw. abfahrten. Es muss ein großer Umweg über die Lichtsignalanlage an der Straßenbahnhaltestelle „Am Jödebrunnen“ in Kauf genommen werden. Am Pippelweg ist die Wegeführung nicht eindeutig. Der zweite Abschnitt ist unbefestigt mit einer sehr geringen Breite von 0,40 bis 1,20 m (Trampelpfad). Am Pippelweg gibt es keine Bordsteinabsenkung.

Ab dem Madamenweg im dritten Abschnitt ist der Fußweg etwas breiter, aber weiterhin unbefestigt. Die Kreuzstraße ist nicht barrierefrei angeschlossen.



Fußwegeverbindung Ekbertstraße

Die neuhergerichtete Fußwegeverbindung von der Ekbertstraße zum Nahversorgungszentrum hat eine ausreichende Breite (ca. 3,30m) und eine gute Oberflächenbeschaffenheit. Beleuchtung ist grundsätzlich vorhanden, wird aber nicht eingeschaltet. Auf Grund der Anbindung an Einkaufsmöglichkeiten ist dies besonders in den Wintermonaten problematisch, wenn es bereits nachmittags dunkel wird. Der Weg ist durch einen Bordstein begrenzt und einfach gestaltet (keine Sitzmöglichkeiten, geringe Aufenthaltsqualität). Die Anbindung an die Ekbertstraße ist mangelhaft: In diesem Abschnitt befindet sich nur ein Fußweg nördlich der Ekbertstraße, der auf Höhe des Fußwegs Richtung Hornbachgelände nicht abgesenkt ist. Die Einsehbarkeit der Ekbertstraße ist vom Gewerbegebiet kommend eingeschränkt. Trotzdem sind keine Konflikte mit Radfahrern zu erwarten: der Weg ist ausreichend breit und im 90°-Winkel geführt, so dass mit keinen hohen Geschwindigkeiten durch den



Radverkehr zu rechnen ist. Weiterhin gibt es eine Verbindung zur Straße „Am Alten Bahnhof“, die nicht barrierefrei an die Fußwegeverbindung Ekbertstraße angeschlossen ist.



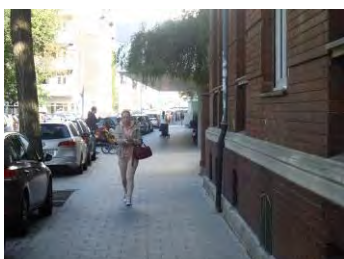
Fußweg zwischen Juliusstraße und Madamenweg entlang der Oker

Der gemeinsame Geh- und Radweg hat eine ausreichende Breite (ca. 3,00 m) und eine hohe Aufenthaltsqualität mit Sitzmöglichkeiten, mit altem Baumbestand und angenehmen Blick auf die Oker. Der Bodenbelag ist unversiegelt, aber in hoher Qualität ausgeführt, so dass er auch mit Rollatoren gut befahrbar ist. Die Kurve im südlichen Bereich ist schlecht einsehbar und bietet ein Gefahrenpotenzial auf Grund der gemeinsamen Nutzung von Radfahrern und Fußgängern. Beleuchtung ist vorhanden. An der Juliusstraße gibt es keine direkte Quermöglichkeit zum historischen Friedhofsgelände.



Gebhard-von-Bortfelde-Weg

Dieser Weg ist als Mischfläche ohne eigene Fußwege angelegt. Beidseitig der Fahrbahn wird z. T. illegalerweise geparkt, was dazu führt, dass Fußgänger in der Mitte der Fahrbahn gehen müssen. Beleuchtung ist vorhanden. Aufenthaltsmöglichkeiten gibt es am westlichen Ende des Weges mit mehreren Bänken unter einer Baumgruppe in ansprechender Gestaltung.



Goslarsche Straße

Auf der östlichen Seite ist die Fußwegbreite mit mindestens 2,50 m nach Umgestaltung des Straßenabschnitts ausreichend. Auf der westlichen Seite ist nur im Bereich der Baumscheiben der Fußweg auf 2,00 m eingengt. Die Oberflächenbeschaffenheit ist gut. Konflikte mit dem ruhenden Verkehr treten teilweise an der Ecke Hohestieg auf. Zum Teil fahren Radfahrer auf dem Fußweg, was nur in Einzelfällen zu Konflikten führt. Der St. Martini-Friedhof ist seit der Neugestaltung (u.a. Einzäunung) attraktiver geworden. Der Überbau der Sporthalle gegenüber des St. Martini-Friedhofs ist weiterhin als unattraktiv bis sozial unsicher zu bewerten.



Kreuzungsbereich Goslarsche Straße - Kreuzstraße - Sidonienstraße

Die Absperrgitter im nördlichen Bereich behindern den Fußverkehr und verhindern eine direkte Querung. Die Fußwegbreite in diesem Bereich ist zu schmal.



Kreuzungsbereich Goslarsche Straße - Madamenweg

Grundsätzlich ist die Ausführung mit vier Fußgängerüberwegen an dieser Kreuzung positiv zu bewerten. Lediglich die Querung im nördlichen Bereich von Westen kommend (am Blumenladen Richtung Bäcker) ermöglicht keine ausreichende Einsehbarkeit in die Goslarsche Straße, trotz vorgezogenem Straßenraum.



Kreuzungsbereich Goslarsche Straße - Broitzemer Straße

Zur Querung der Goslarschen Straße muss hier eine sehr große Fahrbahnbreite überwunden werden oder ein Umweg über die Juliusstraße in Kauf genommen werden. Die Querung der Broitzemer Straße an der östlichen Seite wird durch ruhenden Verkehr an der Ecke Juliusstraße behindert. Weiterhin kommt es zu Konflikten mit dem ruhenden Verkehr an der Kita "Rübe". Hier wird das Zu Fuß Gehen zwischen Madamenweg und Broitzemer Straße auf der westlichen Seite behindert. Die Bordsteinabsenkungen wurden gegenüber 2008 verbessert und entsprechen den festgelegten Standards.

Juliusstraße Abschnitt zwischen Sophienstraße und Luisenstraße

Die Fußwegbreite und die Oberflächenbeschaffenheit entsprechen den festgelegten Standards. Die Bordsteinabsenkungen an den Einmündungen Kalandstraße und Döringstraße sind schlecht ausgeführt. Die Neugestaltung des Mehrgenerationenplatzes nördlich der Döringstraße bietet attraktive Sitzmöglichkeiten.



Kreuzungsbereich Juliusstraße - Sophienstraße

Die Sophienstraße ist als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Bordsteinabsenkungen wurden nach 2008 verbessert. Die Konflikte mit dem ruhenden Verkehr wurden durch eine eindeutige Kennzeichnung in Form einer Grenzmarkierung verringert. Die Fußwege in Richtung Innenstadt (Sophienstraße) weisen eine zu geringe Breite auf.



Kreuzungsbereich Juliusstraße - Luisenstraße

Die Situation gegenüber 2008 ist unverändert: Die Ampelschaltung ist fußgängerunfreundlich. Die Wartezeiten sind zu lang, die Grünzeiten zu kurz. Die Beschilderung ist nicht eindeutig und besonders für Kinder unverständlich. Auf Grund der Lage auf einer Schulwegeverbindung hat die Beseitigung dieser Mängel eine besondere Bedeutung.

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig



Juliusstraße Abschnitt zwischen Luisenstraße und Frankfurter Platz

Die Fußwegbreite und die Oberflächenbeschaffenheit entsprechen den festgelegten Standards. An den Einmündungen ermöglichen Bordsteinabsenkungen, die Fahrbahn barrierefrei zu überqueren.



Kramerstraße

Die Fußwegbreite ist mit 1,50 m am östlichen Fahrbahnrand zu schmal. Auf der westlichen Seite beträgt die Fußwegebreite 1,80m zzgl. einem Parkstreifen von 0,90 m für halbhohe Parken in Längsaufstellung. Die Bordsteine an den einmündenden Straßen Odastraße, Schöttlerstraße und Bergfeldstraße sind nicht abgesenkt.



Einmündungsbereich Kramerstraße - Ekbertstraße

Das halbhohe Gehwegparken in der Ekbertstraße wurde nach Vorlage des Gutachtens (Krause et al., 2008) aufgehoben, so dass nun die volle Fußwegebreite zur Verfügung steht. Konflikte mit ruhendem Verkehr im Einmündungsbereich sind nicht auszuschließen.



Kreuzungsbereich Kramerstraße - Frankfurter Straße - Luisenstraße

Die Situation hat sich seit 2008 leicht verbessert: die Grünzeiten sind jetzt angemessen. Es gibt weiterhin keine Querungsmöglichkeit auf östlicher Seite in Richtung Cammannstraße. Fahrradabstellanlagen an der Videothek (Frankfurter Straße) sowie zu schmale Rad- und Fußwegebreiten (1,00 m bzw. 1,20 m) lassen nach wie vor Konflikte erwarten.



Kreuzstraße Abschnitt zwischen Goslarscher Straße und Altstadt-ring

Im Abschnitt zwischen Goslarscher Straße und Bürgerstraße ist die Fußwegebreite mit 1,50 m auf nördlicher Seite und mit 1,80 m auf südlicher Seite, insbesondere auf Höhe der Kita St. Martini, zu schmal. Zusätzlich wird der Fußweg durch Hindernisse wie Zigarettenautomaten und Straßenschilder eingeengt. Im Abschnitt zwischen Bürgerstraße und Altstadt-ring entspricht die Fußwegebreite beidseitig den festgelegten Standards. Im Bereich der Einmündung Bürgerstraße wird im Querbereich geparkt.

Veröffentlichung des Stadt Braunschweig



Kreuzstraße Abschnitt zwischen Altstadtring und Ringgleis

Die Neugestaltung des Abschnitts zwischen Altstadtring und Gabelsberger Straße ist gut ausgeführt: Die Fußwegebreite im südlichen Teil ist mit 3,00 m großzügig bemessen, die Querung und Bordsteinabsenkungen sind besonders fußgängerfreundlich ausgeführt. Die Fußwegebreite am nördlichen Fahrbahnrand ist mit 2,10 m etwas zu schmal, stellt aber insgesamt eine gute Lösung dar.

Kreuzungsbereich Kreuzstraße - Ringgleis

Nach 2008 wurde dieser Bereich komplett umgestaltet: Aus Sicht des Fußverkehrs ist dies vorbildlich umgesetzt worden.



Kreuzstraße Abschnitt zwischen Ringgleis und Autobahn

Die Fußwegbreite ist am nördlichen Fahrbahnrand deutlich zu schmal (ca. 1,50 m bis 1,80 m). Am südlichen Fahrbahnrand schwankt die Fußwegbreite zwischen 2,00 und 2,50 m. Die Bordsteinabsenkungen sind im Querungsbereich der Schüllerstraße schlecht ausgeführt, ansonsten sind die Bordsteine gut abgesenkt. Der Anschluss an den Fußweg entlang der Autobahn ist mangelhaft: Es befindet sich nur einseitig ein zu schmaler Fußweg, daher muss mindestens bei Gruppen und mit Kinderwagen auf die Fahrbahn ausgewichen werden.



Laffertstraße

Die Fußwegebreite ist sowohl am nördlichen als auch am südlichen Fahrbahnrand mit 2,10 m bzw. 1,80 m zu schmal. Die Oberflächenbeschaffenheit ist in Ordnung. Bordsteinabsenkungen entlang des Cyriaksring fehlen. Die direkte Verbindung zur Blumenstraße ist nicht gesichert (Querungshilfe Cyriaksring fehlt).

(Alter) Pippelweg Abschnitt zwischen Johannes-Selenka-Platz und Ringgleis



Die Fußwegbreite ist am nördlichen Fahrbahnrand mit mehr als 3,30 m großzügig bemessen. Am südlichen Fahrbahnrand wird die erforderliche Fußwegbreite von 2,50 m nur da erreicht, wo Parkbuchten die Fußwegbreite nicht einengen. Die Aufenthaltsqualität ist mangelhaft, es fehlen Sitzmöglichkeiten. Beleuchtung ist vorhanden. Die Zuwegung vom Johannes-Selenka-Platz zum Pippelweg ist dunkel. Dort kann es zu Konflikten mit dem Radverkehr kommen, weil die Wegeführung nicht eindeutig geregelt ist und im Bereich der Gutenbergstraße der Fußweg zu schmal ist (1,50 m).

Veröffentlichungen nur im Genehmigungs- und Stadt-Broschürenweing



Kreuzungsbereich Pippelweg - Ringgleis

Es gibt hier keine Mängel mehr.

Pippelweg Abschnitt zwischen Ringgleis und Autobahn

Die Fußwegbreite beträgt beidseitig mind. 2,50 m und entspricht damit den festgelegten Standards. Punktuell kommt es auf Grund von Parkbuchten zu Einengungen. Es fehlen Sitzmöglichkeiten.



Sidonienstraße

Die Fußwegbreite beträgt beidseitig mind. 2,50 m. Gehwegparken im Bereich der Einmündung der Straße "Königsstieg" behindert die Einsehbarkeit und barrierefreie Querung. An der Okerbrücke kann es zu Konflikten mit dem Radverkehr kommen, der aus beiden Richtungen kommend mit einem Gefälle zum Teil sehr hohe Geschwindigkeiten erreichen kann.



Von-Veltheim-Weg

Die Fußwegbreite ist mit 2,00 m zu schmal. Insbesondere durch die gemeinsame Nutzung mit dem Radverkehr kann es hier zu Konflikten kommen. Die Oberflächenbeschaffenheit ist gut, am Spielplatz bieten sich Sitzmöglichkeiten. Beleuchtung ist vorhanden.

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

5.3 Maßnahmenübersicht

In der nachstehenden Übersicht sind die einzelnen Maßnahmen, differenziert nach Maßnahmentyp und Örtlichkeit zusammengestellt. Entsprechend der festgelegten Leitlinien und Standards (vgl. **Kap. 2.2**) werden folgende Maßnahmentypen unterschieden:

- Querverkehr
- Längsverkehr
- Herstellen von Barrierefreiheit
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität bzw. Gewährleistung der sozialen Sicherheit und
- Verbesserungen im ÖPNV-Umfeld

Zur Erläuterung ist an dieser Stelle die Legende der **Karte 3** - Maßnahmen Hauptfußwege eingefügt (s. auch **Anlage 5.2** im **Anhang**).

Legende

Braunschweig	
Westliches Ringgebiet 2012 Hauptfußwege	
Karte 4: Maßnahmen Maßstab 1:5.000 Stand: Dez. 2012	
	Hauptfußwege
	Hauptfußwege in Planung
	Aufenthaltsbereich
	Fußwegeachsen
	Wegeföhrung verbessern
	Fußweg verbreitern
	Oberflächenbeschaffenheit verbessern
	Hindernisse beseitigen
	Gehwegparken beseitigen
	Trennung von Fuß- und Radverkehr
	Querungsanlage einrichten
	Mängel an Querungsanlage mit LSA beseitigen
	Mängel an Querungsanlage ohne LSA beseitigen
	Aufenthaltsqualität verbessern
	Barrierefreiheit herstellen
	ÖPNV-Umfeld verbessern
	Geobasisdaten: Stadt Braunschweig FB Stadtplanung und Umweltschutz Abt. Geoinformation
	Woköck Geotechnik

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

**Zu Fuß unterwegs in der Sozialen Stadt
Qualitätsverbesserung im Hauptfußwegenetz und am Frankfurter Platz**

Bericht

Maßnahmen	Straßen
Querverkehr	
Bau von Querungsanlagen ohne LSA	Arndtstraße - Ringgleis Cyriaksring - Blumenstraße Fußweg Juliusstraße - historischer Friedhof
Fußgängerfreundliche LSA	Cyriaksring - Johannes-Selenka-Platz Juliusstraße - Luisenstraße
Ausschluss von parkenden Kfz in Querungsbereichen auf Hauptfußwegen	Altstadtring - Hohestieg Gebhard-von-Bortfelde-Weg - Goslarsche Straße Goslarsche Straße - Hohestieg Goslarsche Straße - Juliusstraße Kreuzstraße - Bürgerstraße Sidonienstraße - Königsstieg
Längsverkehr	
Verbreiterung des Gehwegbereichs	Altstadtring Cyriaksring Arndtstraße Fußweg entlang Autobahn Gebhard-von-Bortfelde-Weg Kramerstraße Kreuzstraße Laffertstraße Pippelweg - Gutenbergstraße Von-Veltheim-Weg
Herstellen der erforderlichen Breite für gemeinsamen Geh- und Radweg	Gem. Geh- und Radweg Arndtstraße
Ausschluss von parkenden Kfz auf Hauptfußwegen	Arndtstraße Jahnstraße Gebhard-von-Bortfelde-Weg Kramerstraße
Beseitigung von Hindernissen im Wegeverlauf	Fußweg Arndtstraße - Jahnstraße
Verbesserung der Oberflächenqualität	Am Weinberg Arndtstraße Fußweg Arndtstraße Jahnstraße Fußweg entlang Autobahn
Verbesserung des Wegeverlaufs	Pippelweg
Herstellen der Barrierefreiheit	
Bordsteinabsenkungen	Altstadtring - Stolzestraße Altstadtring - Pippelweg Altstadtring - Bushaltestelle Arndtstraße - Jahnstraße Cyriaksring - Helenenstraße Frankfurter Straße - Ekbertstraße Fußweg entlang Autobahn - Pippelweg Fußweg Ekbertstraße Juliusstraße - Kalandstraße Juliusstraße - Döringstraße

Maßnahmen	Straßen
	Kreuzstraße - Schüßlerstraße Laffertstraße - Cyriaksring
Verbesserung der Aufenthaltsqualität / soziale Sicherheit	
Steigerung der Attraktivität	Am Weinberg Blumenstraße Cyriaksring - Sophienstraße Fußweg entlang Autobahn Goslarsche Straße - Juliusstraße Pippelweg
Verbesserung der Beleuchtungssituation	Am Weinberg Blumenstraße Fußweg Ekbertstraße
Verbesserung des ÖPNV-Umfeldes	
Verbesserung der Führung des Fußverkehrs an Haltestellen	Altstadtring Haltestelle „Madamenweg“ Cyriaksring Haltestelle "Helenenstraße" Cyriaksring Haltestelle "Johannes-Selenka-Platz"

Tab. 5-1: Übersicht der Maßnahmen nach Maßnahmentyp und Örtlichkeit


5.4 Handlungsprogramm

Ziel des Handlungsprogramms ist die Qualitätsverbesserung des Netzes der Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung). Anhand der Maßnahmentypen werden nachstehend die einzelne Maßnahmen benannt und in **Kap. 5.4.6** nach Prioritäten aufgelistet und mit einer Kostenschätzung versehen.

5.4.1 Maßnahmen im Querverkehr

Je nach Gestaltung liegen die Kosten von Querungsanlagen ohne Lichtsignalanlagen (LSA) im Rahmen von 10.000,- bis 35.000,- Euro. Die genauen Kosten der empfohlenen Querungsanlagen sind daher im Rahmen der Vorplanung für den Einzelfall zu beziffern.

Bau von Querungsanlagen ohne LSA

Straße	Bemerkungen
Arndtstraße - Ringgleis	Führung des Ringgleises nicht erkennbar, Beschilderung Richtung Ringgleis und Fußgängerüberweg einrichten 

Straße	Bemerkungen
Cyriaksring – Blumenstraße	Mittelinsel - wie östliches Ringgebiet (s. Foto) bzw. Güldenstraße 
Fußweg Juliusstraße – historischer Friedhof	Querungsstelle mit vorgezogenem Gehwegbereich - vergleichbar Kreuzstraße – Ringgleis 

Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen (LSA)

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

- Cyriaksring - Johannes-Selenka-Platz
- Juliusstraße – Luisenstraße

Es sollte überprüft werden, inwieweit Veränderungen in der Signalsteuerung zugunsten der Nichtmotorisierten vorgenommen werden können (faire Ampelschaltung). Die Kreuzung Juliusstraße – Luisenstraße (Schulweg) war bereits im Gutachten 2008 bemängelt worden.

Im Rahmen der Neugestaltung der Bushaltestellen im Bereich der Kreuzung Cyriaksring - Johannes-Selenka-Platz sollten die Lichtsignalanlagen angepasst werden.

5.4.2 Maßnahmen im Längsverkehr

Die Maßnahmen im Längsverkehr umfassen die Verbreiterung der Gehwegbereiche (Regelbreite 2,50m) bzw. der gemeinsamen Geh- und Radwege (Regelbreite mindestens 2,50m) sowie die Neuanlage von Gehwegen. In der nachstehenden Tabelle sind die aktuell vorhandenen Breiten sowie die Länge des entsprechenden Weges aufgenommen.

Weitere Maßnahmen umfassen den Ausschluss von parkenden Pkws auf den Gehwegen sowie Komfortverbesserungen wie Beseitigung von Hindernissen, Verbesserung der Oberflächenqualität.

Verbreiterung des Gehwegbereichs/ Neuanlage Gehweg

Straße / Abschnitt	Vorh. Breite	Länge	Kostenschätzung	Bemerkungen
Altstadtring				
Ost	B=2,10m	L=370m	23.680,- €	
West (zw. Kreuzstraße und Madamenweg)	B=2,10m	L=180m	11.520,- €	
zw. Madamenweg und Selenka-Platz	B=1,80m	L=280m	31.360,- €	
Cyriaksring				
West: Abschnitt zw. Blumen- und Helenenstr	B=2,10m	L=75m	4.800,- €	
hinter Bushaltestelle:	B=1,50m	L=25m	4.000,- €	
Ost: Abschnitt zw. Helenenstr. und Bushaltestelle Helenenstraße	B=2,10m	L=65m	4.160,- €	
hinter Bushaltestelle	B=1,50m	L=25m	4.000,- €	
Fußweg Arndtstraße (gemeinsamer Geh- und Radweg)	B=1,50m	L=115m + 120m	37.600,- €	2 Wege, keine Pflasterung, sondern wassergebundene Deckschicht
Fußweg entlang Autobahn				
Abschnitt Münchenstraße – Pippelweg	ca. B=0,60m	L=280m	85.120,- €	gemeinsamer Fuß- und Radweg:
Pippelweg – Weinberg	B=0,80m	L=180m	48.960,- €	gemeinsamer Fuß- und Radweg:
Weinberg – Madamenweg	B=1,00m	L=410m	98.400,- €	
Madamenweg – Kreuzstraße	B=1,20m	L=110m	22.880,- €	
Gebhard-von-Bortfelde-Weg		L=105m	42.000,- €	fehlender Fußweg: Neuanlage einseitiger Fußweg
Kramerstraße				
Ost	B=1,50m	L=435m	69.600,- €	
West		L=435m	-	hier ist die Breite ausreichend 1,80m + Schutzstreifen 0,90m; allerdings wird z.T. auf dem Schutzstreifen geparkt
Kreuzstraße				
zw. Goslarsche Str. und Bürgerstr.: Nord	B=1,50m	L=130m	20.800,- €	
zw. Goslarsche Str. und Bürgerstr.: Süd	B=1,80m	L=130m	14.560,- €	
zw. Autobahn und Ringgleis: Nord	B=1,70m	L=700m	89.600,- €	unterschiedliche Breite – Mittelwert genommen
zw. Autobahn und Ringgleis: Süd	B=2,20m	L=700m	33.600,- €	unterschiedliche Breite – Mittelwert genommen

**Zu Fuß unterwegs in der Sozialen Stadt
Qualitätsverbesserung im Hauptfußwegenetz und am Frankfurter Platz**

Bericht

Straße / Abschnitt	Vorh. Breite	Länge	Kostenschätzung	Bemerkungen
Laffertstraße				
Nord	B=2,10m	L=100m	6.400,- €	
Süd	B=1,80m	L=100m	11.200,- €	
Pippelweg – Gutenbergstraße				
entlang Johannes-Selenka-Platz / Gutenbergstraße: Süd	B=1,50m	L=80m	12.800,- €	
Abschnitt zw. Pippelweg 77 und Ringgleis Süd	B=2,20m,	L=55m	2.640,- €	unterschiedliche Breite, Mittelwert genommen
Von-Veltheim-Weg	B=2,00m	L=250m	20.000,- €	gemeinsamer Fuß- und Radweg (keine Pflasterung, sondern wassergebundene Decke)
Summe Gehwegverbreiterungen			699.680,- € (ca. 700.000,- €)	

Weitere Maßnahmen im Längsverkehr

Maßnahme	Straße	Kostenschätzung	Bemerkungen
Beseitigung von Hindernissen im Wegeverlauf	Verbindungsweg (gem. Geh- und Radweg) Arndtstraße – Jahnstr.	300,- €	Poller behindert Zugang mit Kinderwagen oder Rollator (Fußwegbeginn auf Höhe Arndtstraße 36) -> Poller entfernen
Verbesserung der Oberflächenqualität	Am Weinberg	300,- €	Schlaglöcher ausbessern (an südlicher Straßenseite: Länge 180, Breite 1m)
	Arndtstraße	120.000,- €	Neuanlage Fußweg entlang Firmengelände (östliche Straßenseite, ca. 300m)
	Gem. Geh- und Radweg Arndtstr.	21.000,- €	Verbesserung der wassergebundenen Deckschicht (insgesamt ca. 280m, Breite 1,50m)
	Jahnstraße	1.500,- €	Ausbesserung von Schlaglöchern, Befestigung von einzelnen Gehwegplatten (Länge ca. 240m, Breite ca. 1m)
	Fußweg entlang Autobahn	700,- €	Ausbesserung von Schlaglöchern im ersten Abschnitt (Länge ca. 400m, Breite ca. 0,5m); Befestigung des zweiten und dritten Abschnitts mit einer wassergebundenen Decke (beide Abschnitte zusammen ca. 1000m)
		150.000,- €	
Verbesserung des Wegeverlaufs	Pippelweg	4.000,- €	Der Pippelweg ist über einen getrennten Geh- und Radweg an die Gutenbergstraße angebunden. In der Gutenbergstraße in einer Kurve mündend, sollte die Anbindung in Richtung Johannes-Selenka-Platz verbessert werden: In diesem Bereich muss die Breite so angepasst werden, dass die Wegführung sinnvoll und ersichtlich ist.
Summe		297.800,- € (ca. 298.000,- €)	

5.4.3 Abbau des Gehwegparkens

Nachstehend sind die Bereiche im Verlauf der Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung) angegeben, wo im Längsverkehr und in einzelnen Kreuzungsbereichen zur Sicherung der notwendigen Fußwegbreite und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität das Gehwegparken ausgeschlossen werden sollte.

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

Ausschluss von parkenden Kfz in Querungsbereichen	Foto	Anordnung	Anmerkung
Altstadtring - Hohestieg		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  ggf. Einhaltung des Parkverbots durch Ordnungs- amt kontrollieren
Gebhard-von-Bortfelde-Weg - Goslarsche Straße			
Goslarsche Straße - Hohestieg			
Goslarsche Straße – Juliusstraße			
Kreuzstraße – Bürgerstraße			
Sidonienstraße – Königsstieg			

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

Ausschluss von parkenden Kfz in Querungsbereichen	Foto	Länge in m	Anmerkung
Arndtstraße		235 m	Neuanlage Fußweg ggf. mit Parkbuchten (Umfassende Umgestaltung)
Jahnstraße		2x 100 m	Markierung entfernen (beidseitig)
Gebhard-von-Bortfelde-Weg		105 m	<i>Kurzfristig:</i> Beschilderung mit Zeichen 283 StVO <i>Mittelfristig:</i> Neuanlage Fußweg
Kramerstraße		2x 435 m	Einhaltung des Parkverbots durch Ordnungsamt kontrollieren, ggf. mögliche Kontrollen in der Presse ankündigen

5.4.4 Herstellen der Barrierefreiheit

Die Herstellung der Barrierefreiheit im Netz der Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung) 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 nachstehend zusammengestellt. Pro Bordsteinabsenkung sind 1.000,- € anzusetzen.

Borsteinabsenkungen	Bordsteinlänge ca.	Kosten in EUR (ca.)
Altstadtring - Stolzestraße ¹	2x2,5 m	2.000,- €
Altstadtring - Johannes-Selenka-Platz (Richtung Alter Pippelweg) ²	2,5 m	1.000,- €
Altstadtring - Bushaltestelle ³	2x2,5 m	2.000,- €
Arndtstraße - Jahnstraße ⁴	2x2,5 m	2.000,- €
Cyriaksring - Helenenstraße	4x2,5 m	4.000,- €
Frankfurter Straße - Ekbertstraße ⁵	2,5 m	1.000,- €
Fußweg entlang Autobahn - Pippelweg ⁶	2x2,5 m	2.000,- €
Fußweg Ekbertstraße ⁷	2x2,5 m ^{a)}	2.000,- €

**Zu Fuß unterwegs in der Sozialen Stadt
Qualitätsverbesserung im Hauptfußwegenetz und am Frankfurter Platz**

Bericht

Borsteinabsenkungen	Bordsteinlänge ca.	Kosten in EUR (ca.)
Juliusstraße - Kalandstraße	2x2,5 m	2.000,- €
Juliusstraße - Döringstraße	2x2,5 m	2.000,- €
Kreuzstraße - Schußlerstraße	2x2,5 m	2.000,- €
Laffertstraße - Cyriaksring ⁸	2x2,5 m	2.000,- €
Summe		24.000,- €
<p>a) eine Bordsteinabsenkung von der Ekbertstraße kommend in Richtung Hornbachgelände: Absenkung des Gehwegs gegenüber Harrys Bierhaus bzw. Beginn des Fußwegs Richtung Hornbachgelände; die zweite Bordsteinabsenkung ist nötig am Fußweg, der parallel zur Ekbertstraße verläuft</p>		



Foto 1: Altstadttring - Stolzestraße



Foto 2: Altstadttring - Pippelweg / Guttenbergstraße



Foto 3: Altstadttring - Bushaltestelle



Foto 4: Arndtstraße - Jahnstraße



Foto 5: Frankfurter Straße – Ekbertstraße



Foto 6: Fußweg entlang Autobahn Pippelweg

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig



Foto 7: Fußweg Ekbertstraße



Foto 8: Lafferstraße - Cyriaksring

5.4.5 Verbesserung der Aufenthaltsqualität/ soziale Sicherheit

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes zählen attraktive Gestaltung, eine ausreichende Beleuchtung und ausreichende Sitzmöglichkeiten. Besonders von Älteren und Mobilitätseingeschränkten wird häufig der Wunsch nach mehr Bänken im öffentlichen Raum genannt. Bänke (zum Ausruhen) erhöhen erfahrungsgemäß den Aktionsradius dieser Personengruppen. Es gibt aktuelle Neuplanungen für einzelne Straßenräume im Westl. Ringgebiet. Diese werden nachrichtlich in der nachstehenden Übersicht benannt.

Steigerung der Attraktivität

Straße	Bemerkungen
Am Weinberg	Die Straße "Am Weinberg" ist nur einseitig bebaut (Kleingärten); auf der anderen Seite könnte man attraktive Sitzmöglichkeiten bieten. Die Verbesserung der Beleuchtungssituation trägt auch zur Attraktivitätssteigerung bei. Empfehlung: Aufstellen von zwei Sitzbänken auf unbebauter Seite; Straßenbeleuchtung installieren (Länge ca. 350 m)
Blumenstraße	Empfehlung: Die geplante Neugestaltung der Blumenstraße wird unterstützt. Notwendig ist eine attraktive Fahrbahngestaltung (Fahrbahndecke) mit klaren Grundstücksabgrenzungen und eindeutigen Parkständen, sowie einem attraktivem Anschluss an das Ringgleis.
Cyriaksring - Sophienstraße	Empfehlung: Umfassende Neugestaltung: Entfernung der Poller und großzügige und einladende Anbindung der Sophienstraße an die Fußgängerampel Richtung Johannes-Selenka-Platz
Fußweg entlang Autobahn	Hier sollten in regelmäßigen Abständen Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Empfehlung: insgesamt sechs Bänke: zwei Am Jödebrunnen, jeweils einen nördlich der Münchenstraße, nördlich des Pippelwegs, nördlich Am Weinberg, nördlich des Madamenwegs
Goslarsche Straße - Juliusstraße	Empfehlung: Die Planungen der Stadt sollten zeitnah umgesetzt werden (Straßenausbauplan mit Stand vom Juli 2012 liegt vor)

Straße	Bemerkungen
Pippelweg	Hier sollten in regelmäßigen Abständen Sitzmöglichkeiten geschaffen werden, ggf. Aufweitung des Fußwegs in diesem Bereich. Empfehlung: insgesamt drei Bänke

Verbesserung der Beleuchtungssituation

Straße	Bemerkungen
Am Weinberg	Beleuchtung installieren: Leuchten auf ca. 350 m Länge
Blumenstraße	Beleuchtung installieren: Leuchten auf ca. 500 m Länge Bemerkung: Bei der geplanten Neugestaltung wird dies berücksichtigt. Kosten werden deshalb hier nicht angesetzt.
Wegeverbindung Ekbertstraße - Hornbachgelände	Die Beleuchtung wurde nach Begehung (Herbst 2012) aktiviert, hier ist daher keine Maßnahme mehr erforderlich.

5.4.6 Verbesserung des ÖPNV-Umfeldes

Aus Sicht des Fußverkehrs sind die Zugangsbedingungen (wege) zu den Haltestellen und ausreichend dimensionierte Wartebereiche wichtig. Bei künftigen Planungen sollen im Bereich von Bushaltestellen die Standards (s. **Kap.3**) berücksichtigt werden, d. h. ausreichend Aufstellflächen für Wartende vorgesehen werden, um Konflikte zu vermeiden. Dazu gehört auch eine entsprechende Führung des Radverkehrs.

Straße/ Haltestelle	Bemerkungen
Altstadtring	Hier fehlen beidseitig Aufstellflächen, es kommt zu Behinderungen des Fußverkehrs.
Cyriaksring Haltestelle „Helenenstr.“	Auf der Ostseite ist quasi kein Fußweg vorhanden, auf der Westseite ist der Fußweg zu schmal, es kommt zu Behinderungen des Fußverkehrs.
Cyriaksring Haltestelle „Johannes-Selenka-Platz“	Hier fehlen beidseitig Aufstellflächen. Diese Haltestelle wird im Sommer 2013 neu gestaltet (gestalterische Unterstützung durch HBK-Studenten).

5.4.7 Prioritäten und Kostenschätzung

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

Projektbündel bzw. Prioritäten

- A. Die höchste Priorität besitzen die Maßnahmen zur Erreichung der Mindeststandards im Verlauf der Hauptfußwege (Fußwege 2. Ordnung) (s. **Karte 4**). Diese sind in den Leitlinien, Netzqualitäten und Standards festgelegt.

- 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.

Zusammenstellung Kostenschätzung

Maßnahme	Kostenschätzung
Bau von Querungsanlagen	35.000,- €
Verbreiterung Gehwegbereich/ Neuanlage Gehweg	700.000,- €
Weitere Maßnahmen im Längsverkehr	298.000,- €
Herstellen Barrierefreiheit – Bordsteinabsenkungen	24.000,- €
Attraktivitätssteigerung – Aufstellen von Sitzbänken	11.000,- €
Attraktivitätssteigerung – Verbesserung der Beleuchtungssituation	10.000,- €
Summe	1.078.000,- €

Ausgewählte Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation

Unabhängig von der Priorität werden nachstehend - mit Kosten unteretzt - prioritäre Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation im Fußverkehrsnetz (so genannte Sofortmaßnahmen) zusammengestellt: Diese sollten möglichst zeitnah realisiert werden.

Zu diesen so genannten Sofortmaßnahmen gehören

- Bordsteinabsenkungen (Herstellung der Barrierefreiheit)
- Abbau des Gehwegparkens (Verbreiterung des Gehwegbereichs, Verringerung der Geschwindigkeiten),
- faire Ampelschaltung (Überprüfen der Fußgängergrünzeiten)
- Zusätzliche Sitzgelegenheiten (Bankprogramm)
- Verbesserung der Beleuchtungssituation.

Maßnahme	Kostenschätzung
Bau von Querungsanlagen	35.000,- €
Herstellen Barrierefreiheit – Bordsteinabsenkungen	24.000,- €
Attraktivitätssteigerung – Aufstellen von Sitzbänken	11.000,- €
Attraktivitätssteigerung – Verbesserung der Beleuchtungssituation	10.000,- €
Summe	90.000,- €

6. Frankfurter Platz: Situationsanalyse und Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung

6.1 Situationsanalyse

Lage

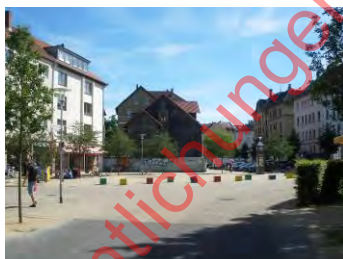
Der Frankfurter Platz befindet sich im südöstlichen Bereich des Untersuchungsgebietes und verbindet die Straßen Helenenstraße, Juliusstraße, Bergfeldstraße im Norden und Schöttlerstraße im Süden. Im weiteren Umfeld befindet sich im Osten das Artmax-Gelände sowie das BMA-Areal und im Süden ein Gewerbegebiet u. a. mit einem Baumarkt, einem Drogeriemarkt und einem weiteren, größeren Supermarkt. Der Frankfurter Platz ist der zentrale Bereich des Gebietes (Stadtteilzentrum mit Nahversorgungs- und Aufenthaltsfunktion).

Neugestaltung 2008



Auslöser für die Neugestaltung im Jahre 2008 war die Veränderung der Linienführung der Buslinie 413 und die damit verbundene Einrichtung einer Bushaltestelle an der Frankfurter Straße Ecke Cyriaksring. Daraus ergab sich die Chance, den gesamten Bereich neu zu gestalten. Ziel der Umgestaltung war es unter anderem, den Platz als Stadtteilzentrum zu beleben und stärker zu einem kommunikativen Treffpunkt für alle zu machen³.

Die Zufahrt auf den Platz ist seitdem vom Cyriaksring nur noch über die Helenenstraße möglich. Der Bereich zwischen Cyriaksring (Höhe Hugo-Luther-Straße) bis zum Anschluss an die Juliusstraße hat eine platzartige Gestaltung erhalten.



Die Umgestaltung des Platzes wurde durch einen umfassenden Bürgerbeteiligungsprozess begleitet, dessen Ergebnis u. a. die Entscheidung für einen Verkehrsberuhigter Bereich war. Die Bürgerinnen und Bürger sprachen sich auch für mehr Aufenthaltsqualität durch bessere Beleuchtung, eine ansprechende Begrünung und Sitzmöglichkeiten aus. Dem Wunsch nach einem Straßencafé wurde mit der Sitzfläche der Gaststätte "Gambit" Rechnung getragen. Auch die Installation eines Urinals wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung angeregt und umgesetzt. Der Bau eines Brunnens wurde damals abgelehnt, weil Bedenken hinsichtlich der Sauberkeit und Pflege bestanden. Der Wunsch wurde geäußert, dass der Wochenmarkt sein Angebot erweitert.

³ Vgl. Stadt Braunschweig/FB Stadtplanung und Umweltschutz: Sanierung Westliches Ringgebiet –soziale Stadt –Umgestaltung „Frankfurter Platz“. Drucksache 10523/06 vom 15. Mai 2006.

Kunstprojekt "Menschen machen Eindruck"



Zur Förderung der Identifikation der Bewohnerschaft mit dem Frankfurter Platz wurde im Rahmen der Umgestaltung und der Einweihung am 22.09.2008 das Kunstprojekt "Menschen machen Eindruck"⁴ durchgeführt. Etwa 1.500 Menschen haben hierfür auf Tonplättchen ihren Fingerabdruck hinterlassen. Die Tonplättchen wurden dann auf dem Frankfurter Platz in den Bodenbelag im südlichen Aufenthaltsbereich integriert.

Erschließung

Der Frankfurter Platz ist von Norden, ausgehend von der Luisenstraße über die Juliusstraße und die Frankfurter Straße zu erreichen. Von Osten ist der Frankfurter Platz über die Bergfeld- und die Schöttlerstraße erreichbar, die in die Kramerstraße münden. Von Westen kommend wird der Frankfurter Platz über die Helenenstraße erreicht. **Bild 6-1** zeigt die unterschiedlichen Erschließungsmöglichkeiten. Über den Frankfurter Platz verläuft - von der Hugo-Luther-Straße kommend - eine ausgeschilderte Fahrradroute (Hauptverbindung des Radverkehrs) Richtung Innenstadt.

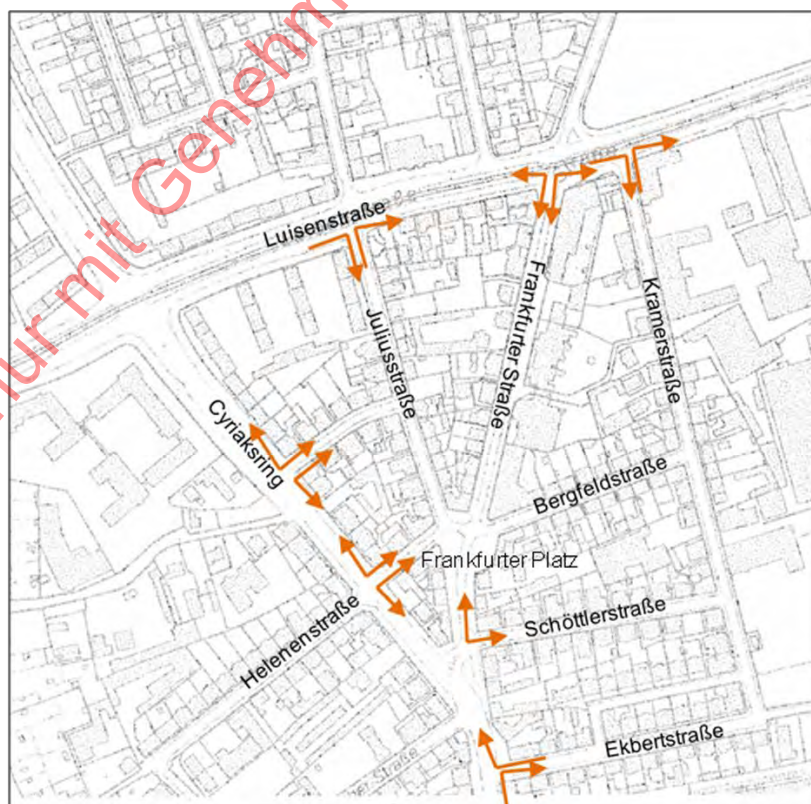


Bild 6-1: Erschließung Frankfurter Platz

⁴ Bundesweite Kunstaktion der Künstlerin Künstlerin Anke Sondhof. Die Braunschweiger Künstlerin Nejla Gür hat die Gestaltung eines Mosaiks für den Frankfurter Platz übernommen

Nutzung

Der Frankfurter Platz ist umsäumt in erster Linie mit Wohnbebauung. Im Erdgeschoss befinden sich im überwiegenden Teil der an den Platz angrenzenden Gebäude Dienstleister, Gaststätten und Einkaufsmöglichkeiten. Ein großer Gewinn ist die Wiederansiedlung eines Supermarktes im nördlichen Bereich nach der Umgestaltung 2008. In **Karte 1** (s. **Anlage 6.1** im **Anhang**) ist die aktuelle Nutzung dargestellt.

Gestaltung

Insgesamt ist der Platz als Mischfläche mit der Kennzeichnung "Verkehrsberuhigter Bereich" (StVO Z. 325 und 326) ausgeführt. Im Norden gibt es zwei Aufenthaltsbereiche, die für Kraftfahrzeuge nicht befahrbar sind. Einer dieser Bereiche ist durch Hecken halbkreisförmig ausgebildet und der Gaststätte "Gambit" zugeordnet. Im östlichen Bereich verhindern Sitzwürfel das Befahren mit Kraftfahrzeugen. In diesem Bereich ist an zentraler Stelle eine Standuhr installiert. Hier besteht die Möglichkeit, sich über Veranstaltungshinweise und andere Informationen zum Stadtteil zu informieren.

Im Süden bilden halbkreisförmige Sitzbänke eine weitere Aufenthaltsfläche unter einem Baum. Dort befindet sich ein Urinal und am Cyriaksring die Bushaltestelle "Helenenstraße".

Die beiden Aufenthaltsbereiche im Norden und der Aufenthaltsbereich im Süden sind durch eine Fahrgasse und daran angegliederte Parkstände in Senkrechtaufstellung mit einander verbunden.

Parken ist in nur zwischen den beiden Bereichen rechts und links der Fahrgasse in Senkrechtaufstellung erlaubt.

Ausstattung des Straßenraums

In **Anlage 6.2** im **Anhang** ist die Ausstattung des Straßenraums im Bereich des Frankfurter Platzes dargestellt. Der Legende sind sowohl aufenthaltsbezogene als auch verkehrsbezogene Ausstattungsmerkmale zu entnehmen. Die Standuhr in der Mitte des Platzes, der Briefkasten und die Telefonzelle an der östlichen Seite sowie die Sitzmöglichkeiten sind zentrale Ausstattungsmerkmale mit hoher Bedeutung für den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität des Platzes.

Geschwindigkeiten in den Straßenzügen Juliusstraße, Frankfurter Straße, und Kramerstraße werden seitens der Stadtverwaltung in unregelmäßigen Abständen (1-2 mal pro Jahr, manchmal seltener) Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt⁵. Insgesamt fahren etwa 20 % der Fahrzeuge schneller als die vorgeschriebene Geschwindigkeit (Tempo 30-Zone), wobei dieses Phänomen besonders auf der Frankfurter Stra-

⁵ Die Datenqualität lässt keine Rückschlüsse auf die Verkehrsbelastungen zu.

ße zwischen Frankfurter Platz und Luisenstraße zu beobachten ist. Auf der Juliusstraße sind in der Tendenz weniger Geschwindigkeitsüberschreitungen zu beobachten.

Verkehrsorganisatorische Anordnungen

Auf dem Frankfurter Platz ist auf Grund der Beschilderung "Verkehrsberuhigter Bereich" für den Kraftfahrzeugverkehr Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben⁶. In den umliegenden Straßen gilt Tempo 30.

Die Fläche vor dem Gambit am Frankfurter Platz ist eine öffentliche Fläche mit Sondernutzungsrechten des Gaststättenbetreibers. Der Fußweg zwischen Gebäude und Sondernutzungsfläche ist also öffentlich.

Insgesamt sind im Bereich des Frankfurter Platzes 28 Parkstände für Kfz vorgesehen, ebenfalls 25 Anlehnbügel für Fahrräder.

6.2 Erhebungskonzept

Erhebungsdesign

Zur Einschätzung der Gesamtsituation auf dem Frankfurter Platz wurden nach Auswertung vorhandener Untersuchungen und weiterer Unterlagen (z. B. Protokolle Sanierungsbeirat) Verkehrs- und Verhaltensbeobachtungen durchgeführt.

Das Erhebungskonzept umfasst die Betrachtung des Verhaltens aller Verkehrsteilnehmenden (MIV fließend und ruhend, Rad, Fuß). Durchgeführt wurden die Verhaltensbeobachtungen zur Erfassung von Gehlinien, Querungsstellen, Fehlverhaltensweisen der einzelnen Verkehrsteilnehmenden, kritischen Situationen, Aufenthaltsnutzungen und Parkvorgängen mit der Methodik stationäre Verhaltensbeobachtung⁷ sowie Kurzzeitbeobachtungen (ca. 30 Min.) zu ausgewählten Zeiten (vormittags, nachmittags, abends).

⁶ Innerhalb des "Verkehrsberuhigten Bereichs" gilt:
 - Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
 - Der Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten.
 - Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig müssen sie warten.
 - Die Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
 - Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen, zum Be- oder Entladen.

⁷ 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.

Erfasst werden ebenfalls Bewegungslinien der einzelnen Verkehrsmittelarten Kraftfahrzeugverkehr, Radverkehr und Fußverkehr zu den unterschiedlichen Erhebungszeiten, um die Nutzungsintensität einzelner Bereiche des Frankfurter Platzes ableiten zu können. Daraus lassen sich Rückschlüsse bezüglich der Aufenthaltsqualität ableiten. Eine besondere Bedeutung kommt der Dokumentation des ruhenden Verkehrs zu.

Mit den Ergebnissen der Verhaltensbeobachtungen und der Zählungen sollen Hinweise und Ansatzpunkte für eine Attraktivitätssteigerung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität aufgezeigt und damit auch eine Einschätzung der Bedeutung des Platzes für den Fußverkehr gegeben werden.

Vorbereitung und Durchführung der Erhebung

Nach Ortsbegehungen und informellen Verhaltensbeobachtungen wurde Erhebungen am Frankfurter Platz zur Erfassung des Verkehrsverhaltens durchgeführt.

Das Erhebungsgebiet wurde für die Erfassung des Verkehrsverhaltens in zwei Abschnitte unterteilt (s. **Bild 6-2**). Der erste Abschnitt umfasst den nördlichen Teil des Frankfurter Platzes zwischen Gambit und der Standuhr mit den angrenzenden Straßenzügen Helenenstraße, Juliusstraße, Frankfurter Straße und Bergfeldstraße. Der zweite Abschnitt bezieht sich auf den südlichen Teil zwischen der Bushaltestelle Helenenstraße und der Schöttlerstraße. Die Frankfurter Straße im Bereich zwischen Schöttlerstraße und Standuhr wird nur im Hinblick auf den ruhenden Verkehr betrachtet.

Für die Entwicklung der Erhebungsunterlagen und das entsprechende Erhebungspersonal wurde zwischen den Erhebungszeiten tagsüber und der Erhebung in der Abendstunde unterschieden. Außerdem wurde berücksichtigt, dass im nördlichen Abschnitt auf Grund der fünf auf den Platz treffenden Straßenzüge insbesondere tagsüber von einem erhöhten Personalbedarf für die Erhebung auszugehen ist.

Die einzelnen Erhebungsformulare sind **Anlage 6.5** zu entnehmen.

In jedem Abschnitt wurde sowohl die Anzahl als auch die Bewegungsrichtung der Verkehrsteilnehmenden Kraftfahrzeugverkehr, Radverkehr, Fußverkehr zu vier verschiedenen Tageszeiten (s. **Tab. 6-1**) erhoben. Darüber hinaus wurden die Standorte und Anzahl der Personen, die sich auf dem Platz aufhalten notiert. Soweit möglich, wurden Angaben zu Alter und Geschlecht der Rad fahrenden und zu Fuß gehenden notiert. Neben der Verhaltensbeobachtung fanden auch spontane Passantenbefragungen vor- und nach der entsprechenden Erhebungszeit statt.



Bild 6-2: Erhebungsabschnitte Frankfurter Platz

Im nördlichen Abschnitt bestand das Erhebungspersonal aus drei Personen:

- eine Person für Fußgängerinnen und Fußgänger, die den Platz queren,
- eine Person für Fußgängerinnen und Fußgänger, die sich auf dem Platz aufhalten und für den Radverkehr,
- eine Person für den Kraftfahrzeugverkehr.

Im südlichen Abschnitt bestand das Erhebungspersonal aus zwei Personen:

- eine Person für Fußgängerinnen und Fußgänger, die den Platz queren bzw. sich auf dem Platz aufhalten,
- eine Person für den Radverkehr und den Kraftfahrzeugverkehr,

Nachts - zur Erhebungszeit zwischen 21.30 und 22.30 Uhr - wurde jeweils im nördlichen und im südlichen Bereich eine Person eingesetzt.

Zu allen Zeiten wurde die Situation des ruhenden Verkehrs zu Beginn der Erhebungszeit und am Ende erfasst.

Erhebungszeiten

Die Erhebungszeiten sind so gewählt, dass ein möglichst umfassendes Abbild des Verkehrsverhaltens entsteht. Berücksichtigt wurde dabei der Schülerverkehr zur Grundschule Hohestieg. Erhebungstag war immer ein Donnerstag.

Erhebungszeiten Abschnitt Nord		
08.11.2012	12.45 bis 13.45 Uhr	mittags
08.11.2012	16.30 bis 17.30 Uhr	nachmittags
22.11.2012	7.30 bis 8.30 Uhr	morgens
29.11.2012	21.30 bis 22.30 Uhr	abends
Erhebungszeiten Abschnitt Süd		
29.11.2012	7.30 bis 8.30 Uhr	morgens
29.11.2012	12.45 bis 13.45 Uhr	mittags
29.11.2012	16.30 bis 17.30 Uhr	nachmittags
29.11.2012	21.30 bis 22.30 Uhr	abends

Tab. 6-1: Erhebungszeiten

Witterungsbedingungen

An allen Erhebungstagen herrschte weitestgehend trockenes Wetter mit geringen Windgeschwindigkeiten bei Temperaturen zwischen 6 und 8° C. Am ersten Erhebungstag (8.11.) war es mit 10°C etwas wärmer. An zwei Erhebungstagen (8.11. und 29.11.) startete die Erhebungszeit am Nachmittag (ab 16.30 Uhr) mit einigen Minuten Nieselregen. Sonnenaufgang lag in der morgendlichen Erhebungszeit gegen 8.00 Uhr, Sonnenuntergang in der Erhebungszeit am Nachmittag gegen 17.00 Uhr.

Expertengespräche

Zum Themenkomplex Mängel und Verbesserungsvorschläge zur verkehrlichen Gestaltung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität haben zwei Expertengespräche stattgefunden. Zum einen wurde ein Gesprächstermin mit dem Quartiersmanagement plankontor und interes-

sierten Sanierungsbeiratsmitgliedern unter Beteiligung des FB Stadtplanung und Umweltschutz/ Abt. Stadtplanung/ Stadterneuerung durchgeführt. Zum anderen fand ein Telefoninterview mit der zuständigen Polizeidienststelle statt.

Der Gesprächstermin mit plankontor und den Sanierungsbeiratsmitgliedern⁸ fand am 22.11.2012 von 17.00 bis 18.00 Uhr in den Räumlichkeiten des Quartiersmanagements statt. Eine kurze Vorstellungsrunde wurde ergänzt durch die Nennung eines positiven Aspektes, der für den Frankfurter Platz zutrifft. Die Teilnehmenden haben dann anhand eines Qualitätsprofils die Aufenthaltsqualität des Frankfurter Platzes bewertet. Schließlich wurden Mängel und Verbesserungsvorschläge gesammelt.

Neben den Unfallauswertungen (s.o.) wurde der Kontakt mit der Polizei hergestellt, um eine Einschätzung der Situation am Frankfurter Platz aus polizeilicher Sicht zu erhalten (Telefoninterview). Da es für das westliche Ringgebiet keinen Kontaktbereichsbeamten gibt, wurde Kontakt mit Herrn Bratschke aufgenommen, der für die Weststadt zuständig ist und auch Einblick in die Situation am Frankfurter Platz hat.

6.3 Ergebnisse Verhaltensbeobachtungen

Nachstehend werden die Ergebnisse der Verhaltensbeobachtung, differenziert nach den Abschnitten „Nördlicher Bereich“ und „Südlicher Bereich“ dargestellt. Besonderes Augenmerk gilt den Ergebnissen der Verhaltensbeobachtung des nördlichen Abschnitts, da dort das Konfliktpotenzial höher ist. Dies ist darin begründet, dass hier mehrere Straßen mit Kfz-Verkehr auf den Platz münden, was ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge hat, darüber hinaus ist die Übersichtlichkeit eingeschränkt.

Nördlicher Bereich

Insgesamt ist der Platz im nördlichen Bereich stark belebt. Trotz der eingeschränkten Belegung der Geschäfte (Leerstand) sind hier alle Gruppen von Verkehrsteilnehmenden stark vertreten. Der Kraftfahrzeugverkehr hat einen eindeutigen Schwerpunkt: Die Verbindung von der Hehlenstraße zur Frankfurter Straße nach Norden wird besonders stark befahren, z. T. mit hohen Geschwindigkeiten. Außerdem wird die Frankfurter Straße als Radverkehrsverbindung (im Süden auch von und zur Hugo-Luther-Straße) stark genutzt. Selbst in der abendlichen Erhebungszeit wird der Platz stark durch Fußgängerinnen und Fußgänger frequentiert.

⁸ Teilgenommen haben acht Personen.

Verkehrsaufkommen

Der Platz wird von allen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden zu allen Tageszeiten stark genutzt (siehe **Bild 6-3**).

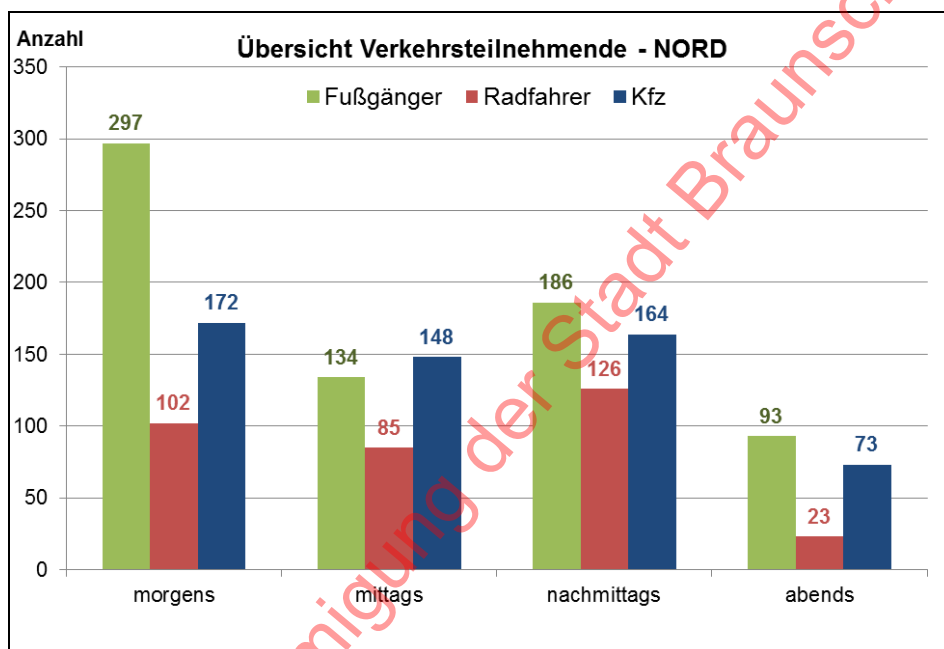


Bild 6-3: Anzahl der Verkehrsteilnehmenden im nördlichen Erhebungsabschnitt zu unterschiedlichen Zeiten

Morgens sind besonders viele Fußgängerinnen und Fußgänger am Frankfurter Platz unterwegs. Abends hingegen sind kaum Radfahrende vertreten.

Fußverkehr

Grundsätzlich werden alle Verbindungen genutzt. Einen leichten Schwerpunkt stellt die Frankfurter Straße dar, wobei nachmittags besonders viele Fußgängerinnen und Fußgänger Richtung Süden unterwegs sind. Als Ziele sind ganztätig der Supermarkt und der Bäcker sowie nachmittags und abends das Gambit zu nennen. Beliebte Aufenthaltsorte sind der Eingangsbereich des NP-Markts, der Bereich in der Nähe von Telefonzelle und Briefkasten und der gesamte durch Sitzklötze geschützte Bereich.

Zur Alters- und Geschlechtsverteilung lassen sich folgende Aussagen treffen (vgl. **Anlage 6.7** im **Anhang**). Morgens sind mehr Frauen unterwegs, die z. T. ihre Kinder auf dem Schulweg begleiten. Die Frauen sind überwiegend jungen und mittleren Alters, während die Männer eher etwas älter sind. Insgesamt nehmen die Kinder mit knapp 10 % einen relativ hohen Anteil ein. In der Mittagszeit ist die Alters- und Geschlechtsverteilung relativ ausgewogen, wobei eher Menschen jungen und mittleren Alters auf dem Platz unterwegs sind. Der Anteil der Kinder ist gering. Nachmittags befinden sich unter den zu Fuß gehenden mehr Männer.

Insgesamt sind die Menschen mittleren bis fortgeschrittenen Alters. Der Anteil der Kinder ist mit der Erhebungszeit am Morgen vergleichbar, jedoch sind die Kinder jetzt häufiger eigenständig unterwegs. Abends sind deutlich mehr Männer auf dem Platz, vor allem die Altersgruppe der jüngeren Männer ist dann stärker vertreten.

Radverkehr

Wie für den Fußverkehr sind auch der Supermarkt und der Bäcker wichtige Ziele. Besonders stark genutzt ist die Verbindung Frankfurter Straße mit Fahrtrichtung Süden.

Kraftfahrzeugverkehr

Auffällig ist der starke Kraftfahrzeugverkehr von der Helenenstraße zur Frankfurter Straße nach Norden fahrend. Zum Teil werden hier hohe Geschwindigkeiten erreicht und damit die im „Verkehrsberuhigten Bereich“ vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit nicht eingehalten. **Bild 6-4** zeigt die stärksten Kraftfahrzeugverbindungen im nördlichen Bereich, diese sind am Nachmittag (16.30 – 17.30 Uhr).

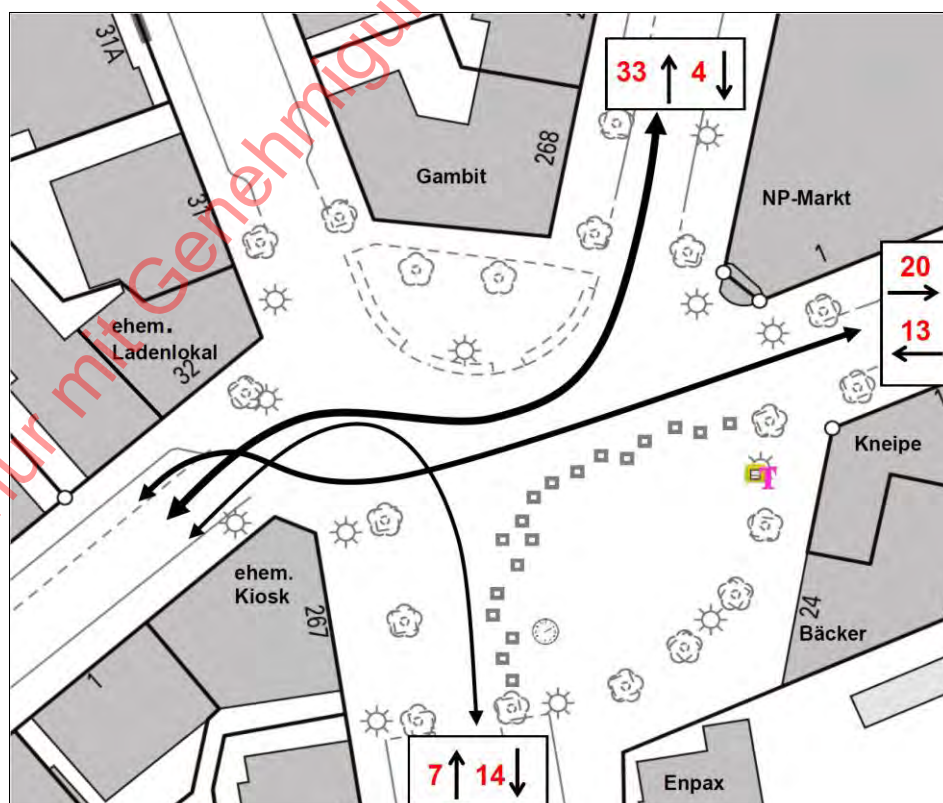


Bild 6-4: Kraftfahrzeugstärken im nördlichen Erhebungsabschnitt zur Nachmittagszeit

Die Ganglinien der übrigen Erhebungszeiten sind in **Anlage 6.6** im **Anhang** dargestellt. Zu den Geschäftszeiten werden der Supermarkt und der Bäcker am Platz von Pkw angefahren. Dafür wird illegal auf dem Platz geparkt (Kurzzeitparken).

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig

Südlicher Bereich

Im südlichen Abschnitt ist die Lage entspannter: Auf Grund des geringen Kraftfahrzeugverkehrs und der besseren Überschaubarkeit ist das Konfliktpotenzial hier wesentlich geringer. Eine wichtige Bedeutung hat die Bushaltestelle "Helenenstraße". Im Umfeld der Haltestelle und dem Anschluss an den Frankfurter Platz sind Mängel im Rad- und Fußverkehr zu verzeichnen. Neben der Haltestelle sind der Kiosk und der Schnellimbiss auf Höhe der Hausnummer 264 ein wichtiges Ziel, Friseur und Moschee haben eine untergeordnete Bedeutung.

Verkehrsaufkommen

Die Fußgänger dominieren in diesem Bereich den Platz (s. **Bild 6-5**). Radfahrer sind zu allen Tageszeiten eher wenig vertreten. In der Nachmittagszeit ist – auf einem relativ niedrigen Niveau – starker, hingegen in der Nacht nur sehr geringer Kraftfahrzeugverkehr zu verzeichnen.

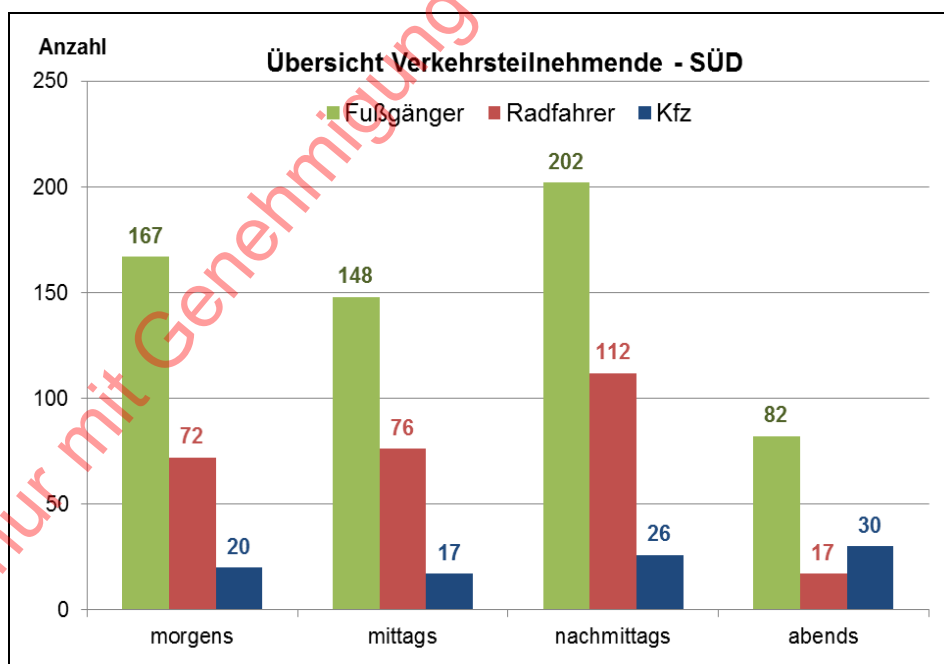


Bild 6-5: Anzahl der Verkehrsteilnehmenden im südlichen Erhebungsabschnitt zu unterschiedlichen Zeiten

Fußverkehr

Für den Fußverkehr sind der fehlende Fußweg und damit die nicht eindeutige Wegführung hinter der Bushaltestelle problematisch. Das Konfliktpotenzial zwischen illegal Rad fahrenden und Fußgängern im Fußwegbereich zwischen Moschee und Postagentur ist gering. Im Bereich vor dem Kiosk und z. T. auch vor dem Friseur halten sich Fußgänger zum Austausch, aber auch zum Warten auf.

Zur Alters- und Geschlechtsverteilung lassen sich folgende Aussagen treffen (vgl. **Anlage 6.7** im **Anhang**). Morgens ist hier die Geschlechter-

verteilung ausgewogen. Bei der Altersstruktur fällt auf, dass bei den Frauen die Altersgruppe jüngeren und mittleren Alters am stärksten vertreten ist, wobei bei den Männern die Altersgruppen "Lebensmitte" und "Ältere" am meisten vertreten sind. Der Anteil an Kindern ist hier mit 20 % besonders hoch. Mittags sieht es ähnlich aus; hier sind - wie morgens auch - ebenfalls mit etwa 20 % viele Kinder auf dem Platz, was im nördlichen Bereich nicht der Fall ist. Nachmittags ist der Anteil der Männer größer, die Altersgruppen "Lebensmitte" und "Ältere" sind hier auch am stärksten vertreten. Bei den Frauen hingegen sind am meisten Junge zu verzeichnen. Auch hier sind viele Kinder am Platz. Abends sind wesentlich mehr Männer auf dem Platz, wobei die Altersgruppen "Jüngere" und "Lebensmitte" am stärksten vertreten sind. Bei den Frauen ist die Altersgruppe der "Jüngeren" besonders stark zu verzeichnen.

Radverkehr

Radfahrerinnen und Radfahrer haben, von der Hugo-Luther-Straße kommend durch die zahlreichen Einbauten (Urinal, Stromkasten, Bushaltestellenhäuschen) nur eine eingeschränkte Sicht auf den Platz. Außerdem wird der Radverkehr über einen Fußweg geführt. Kritisch wird die Durchfahrt für die Radfahrenden, wenn die Zufahrt neben den halb-kreisförmigen Sitzmöglichkeiten illegal zugепарkt ist.

Kraftfahrzeugverkehr

In diesem Bereich gibt es nur geringe Beeinträchtigungen durch den fließenden Kfz-Verkehr: Es wird in angemessenen Geschwindigkeiten gefahren, lediglich der ruhende Verkehr beeinträchtigt hier stark die Aufenthaltsqualität des Platzes (s. u.). Weiterhin halten hier Kraftfahrzeuge, die Mitfahrenden das Ein- und Aussteigen ermöglichen. Die Ganglinien der einzelnen Erhebungszeiten sind in **Anlage 6.6** im **Anhang** dargestellt

Ruhender Verkehr

Im Bereich des Frankfurter Platzes sind 28 Parkstände für Kfz ausgewiesen. Diese legalen Parkstände sind über den Tag hinweg weitestgehend ausgelastet. Auf dem gesamten Frankfurter Platz wird weiterhin zu jeder Tageszeit in nicht gekennzeichneten und damit in unzulässigen Bereichen geparkt. Besonders in den Abendstunden und frühen Morgenstunden wurden viele illegal geparkte Fahrzeuge gezählt. Dies führt zu einer starken Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität und der Befahrbarkeit mit dem Fahrrad.

In **Bild 6-6** ist die Parkstandsbelegung einschließlich der illegal geparkten Kraftfahrzeuge dargestellt.

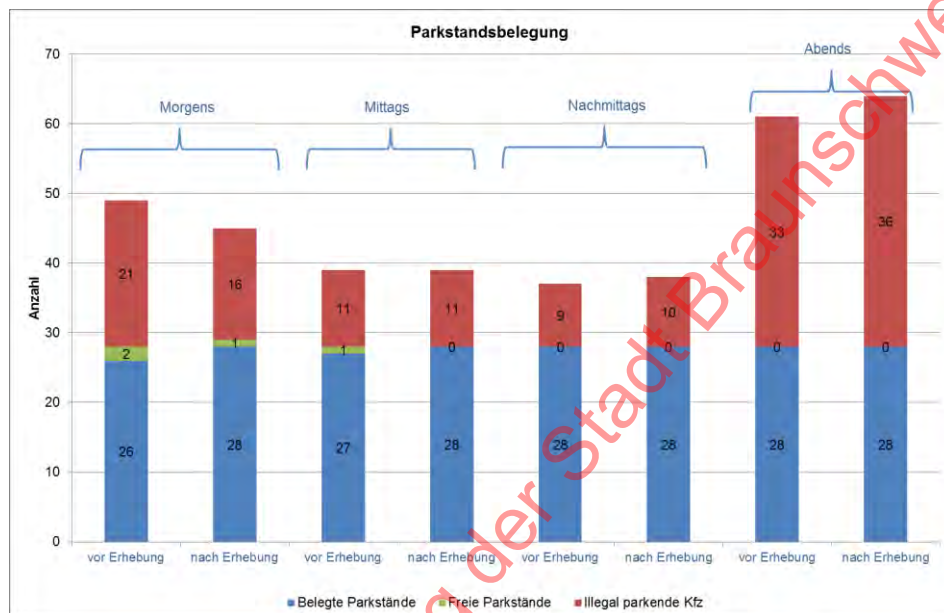


Bild 6-6: Übersicht über belegte und freie Parkstände sowie illegal parkenden Kfz.

Die **Tab. 6-2** zeigt eine Übersicht über die Summen der parkenden (legal/ illegal) Kraftfahrzeuge auf dem gesamten Platz, differenziert nach Erhebungszeiten. Die Übersicht macht deutlich, dass nur sehr wenige Parkstände im Laufe des Tages frei sind. Es gibt einen sehr hohen Anteil an illegal Parkenden. Nach dem Eindruck der Erhebungen und der Ortsbegehungen ist von einem hohen Anteil an Dauerparkern auch tags auszugehen.

Erhebungszeiten Abschnitte Nord und Süd		Summe parkende Kfz
08.11.2012	13.30 Uhr	33
08.11.2012	17.15 Uhr	52
22.11.2012	07.25 Uhr	44
22.11.2012	08.40 Uhr	42
29.11.2012	07.20 Uhr	50
29.11.2012	08.30 Uhr	44
29.11.2012	12.40 Uhr	38
29.11.2012	13.45 Uhr	39
29.11.2012	16.20 Uhr	37
29.11.2012	17.35 Uhr	38
29.11.2012	21.15 Uhr	61
29.11.2012	22.30 Uhr	64

Tab. 6-2: Anzahl geparkter Kfz nach Tageszeit

Bild 6-7 zeigt die Bereiche, in denen auf dem Frankfurter Platz illegal geparkt wird (rot markiert). Die Bereiche entlang des Gambits und entlang der Sitzklötze werden tagsüber hauptsächlich von Kurzzeitparkenden genutzt, um Einkäufe zu erledigen. Über Nacht sieht die Situation anders aus: Zahlreiche Kraftfahrzeuge werden illegal die ganze Nacht in allen rot markierten Bereichen abgestellt. Dauerhaft abgestellt werden Kraftfahrzeuge außerhalb der markierten und damit zulässigen Park-Bereiche häufig entlang der Fahrgasse zwischen nördlichem und südlichem Bereich des Platzes.



Bild 6-7: Bereiche mit illegalem Parken

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Frankfurt/Main

Gesamteinschätzung

Grundsätzlich herrscht auf dem Platz ein gutes Miteinander von Fuß-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehr. Der Platz wird in alle Richtungen durch Fußgänger und Radfahrer intensiv genutzt. Auf dem gesamten Platz wird illegal geparkt, insbesondere nachts. Dies schränkt die Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten für Fußgänger und Rad fahrende stark ein. Der Schülerverkehr zu Fuß ist besonders stark am Morgen, auch begleitet durch i.d.R. Mütter, gegeben.

Fußverkehr

Trotz der eingeschränkten Aufenthaltsqualität nutzen viele Fußgängerinnen und Fußgänger – selbst während der Winterzeit (Projektdurchführung) – den Platz. Die vorgesehenen Aufenthaltsbereiche werden grundsätzlich angenommen (Sitzklötze, Bereich um die Standuhr). Darüber hinaus halten sich Fußgänger häufig auch im Bereich des Supermarktes und im südlichen Bereich beim Kiosk auf. Zu Fuß gehende nutzen verstärkt, aber nicht nur geschützte Bereiche, die dem Kraftfahrzeugverkehr nicht zugänglich sind.

Morgens und mittags sind eher jüngere, erwachsene Fußgängerinnen bis Fußgängerinnen mittleren Alters auf dem Platz unterwegs. Nachmittags sind auch ältere Frauen verstärkt bei den Fußgängerinnen vertreten. Bei den männlichen Fußgängern sind morgens und nachmittags eher Ältere zu verzeichnen: Sie sind überwiegend mittleren Alters bis zum Beginn des Seniorenalters. Mittags sind auch die jungen Männer stärker vertreten. Die genaueren alters- und geschlechtsspezifischen Auswertungen sind dem Anhang zu entnehmen (vgl. ausführlicher **Anlage 6.7 im Anhang**).

Radverkehr

Der Radverkehr besteht zum überwiegenden Teil aus Durchgangsverkehr. Einige halten kurz, um beim Bäcker oder Supermarkt einzukaufen und danach weiter zu fahren. Kritisch bewertet wird die Zufahrt im Süden und Konflikte mit dem Kraftfahrzeugverkehr (hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, Einschränkung der Sichtmöglichkeiten durch illegales Parken) im nördlichen Abschnitt des Platzes. Bei den Radfahrern sind sowohl bei Männern und Frauen alle Altersgruppen weitestgehend gleichermaßen vertreten. Lediglich bei den Männern ist zu verzeichnen, dass morgens und mittags weniger junge Männer beobachtet wurden. Die genauen alters- und geschlechtsspezifischen Auswertungen sind dem Anhang zu entnehmen (s. **Anlage 6.7 im Anhang**).

Fließender und ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Der Kraftfahrzeugverkehr beeinträchtigt die Qualität des Platzes in zweierlei Hinsicht: Erstens sind das Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs im nördlichen Abschnitt des Platzes zu hoch.

Insbesondere die Verbindung Helenenstraße – Luisenstraße über die Frankfurter Straße ist stark befahren. Dort werden Geschwindigkeiten über die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit gefahren.

Zweitens wird auf dem Platz sehr ausgeprägt illegal geparkt. Die Kraftfahrzeuge schränken die Nutzung des Platzes zum Aufenthalt stark ein, verhindern eine gute Einsehbarkeit der Fahrbahn und stören das Erscheinungsbild des Platzes. Bei den legal Parkenden handelt es sich überwiegend um Dauerparker, Kurzzeitparkende sind hier eher selten, diese parken illegal. Es war zu beobachten, dass einzelne Kfz an allen drei Erhebungstagen auf denselben Parkständen abgestellt waren.

6.4 Ergebnisse Expertengespräche

Expertengespräch plankontor

Ziel des Expertengesprächs war die Nennung von Mängeln, aber auch Qualitäten sowie von Verbesserungsvorschlägen für den Frankfurter Platz.

Qualitätsprofil

Die Bewertung des Platzes wurde anhand eines Qualitätsprofils vorgenommen (s. **Bild 6-8**). Die Erreichbarkeit wird grundsätzlich als relativ gut eingeschätzt, mit leichten Einschränkungen im Bereich des Fußverkehrs. Was die Gestaltung und die Attraktivität des Platzes angeht, wurden eher schlechte bis sehr schlechte Bewertungen abgegeben. Die Pflege und Sauberkeit wird ebenfalls bemängelt.

	1	2	3	4	5	
Gut erreichbar						Schlecht erreichbar
- mit dem Rad						- mit dem Rad
- zu Fuß						- zu Fuß
Abwechslungsreich						Eintönig
Gutes Geschäftsangebot						Mangelhaftes Geschäftsangebot
Gemütliche Atmosphäre						Ungemütliche Atmosphäre
Lädt zum Verweilen ein						Lädt nicht zum Verweilen ein
Attraktiv für Kinder / Jugendliche						Unattraktiv für Kinder / Jugendliche
Attraktiv für ältere Menschen						Unattraktiv für ältere Menschen
Sauber						Schmutzig
Gepflegt						Ungepflegt
Erholsam						Anstrengend
Begrünt						Zu viel Beton

Bild 6-8: Qualitätsprofil für den Frankfurter Platz (Ergebnis Expertendiskussion)

Qualitäten

Nachstehend sind zunächst die Qualitäten aufgeführt (Frage: „Was finden Sie gut am Frankfurter Platz?“).

- Platz als Zentrum des westlichen Ringgebiets bietet großes Potenzial, z. B. für Festivitäten
- der toskanische Stil
- die Standuhr
- der Nahversorger
- Sitzmöglichkeiten
- Urinal
- Eine weitere Umgestaltung schafft Voraussetzung zur Verkehrsberuhigung.

Mängel

Bei der expliziten Mängelbenennung wurden sowohl verkehrliche Aspekte als auch Mängel in der Aufenthaltsqualität genannt. In **Tab. 6-3** sind die genannten Mängel aufgeführt.

<p>Mängel zum Thema „Verkehr“</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine ausreichende Verkehrsberuhigung / Kraftfahrzeugverkehr zu schnell (4x) • Illegales Parken behindert andere Verkehrsteilnehmende (2x) • Anbindung des Frankfurter Platzes an westlichen Abschnitt Helenenstraße bzw. Blumenstraße für Fußgänger schlecht
<p>Mängel zum Thema „Aufenthaltsqualität“</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine attraktiven Geschäfte, kein attraktiver Cafébetrieb tagsüber (4x) • mangelnde Sauberkeit (Hundekot, Müll, Graffiti)(3x) • zu wenig Grün und zu stark versiegelt (Ausnahme: Gambit)(3x) • offene Alkoholikerszene (2x) • Sitzsteine geringe Qualität; werden häufig um- und angefahren • Bürgeridee „Brunnen“ nicht ernst genug genommen • zu wenig Beleuchtung

Tab. 6-3: Mängel (Ergebnis Expertendiskussion)

Verbesserungsvorschläge

Im Rahmen des Gesprächs wurden zahlreiche Verbesserungsvorschläge genannt, die in **Tab. 6-4** zusammenfassend dargestellt sind.

Verbesserungsvorschläge „Verkehr“	Verbesserungsvorschläge „Aufenthaltsqualität“
<ul style="list-style-type: none"> • grundsätzlich Kraftfahrzeugverkehr „verlangsamen“ (4x) • Querungshilfe Cyriaksring einrichten zwischen Helenenstraße und Blumenstraße • Platz komplett für den Kraftfahrzeugverkehr sperren und ggf. Ausfahrt Ekberstraße in alle Richtungen auf den Ring ermöglichen • Rad und Fußweg Ecke Schöttlerstraße mit Markierung kennzeichnen • Fahrbahn einengen • am Gambit Durchfahrt mit Leitlinien in einem großen Radius markieren • Helenenstraße: durch die Anordnung von Parkplätzen am Frankfurter Platz eine Sackgasse herstellen • Frankfurter Straße und Cammannstraße zur Fahrradstraße umwidmen • Parkraumüberwachung 	<ul style="list-style-type: none"> • Leerstände beheben, z. B. durch Ansiedlung eines Cafés, einer Apotheke, einem Blumenladen, einem hochwertigem Weingeschäft oder einem Gemüsehändler (2x) • Stärke Bepflanzung, z. B. durch "Pflanzkübel" (2x) • Platz durch Brunnen aufwerten; Bau eines Brunnens: ggf. Zuleitung von Jödebrunnen über Blumenstraße, ggf. Anschluss an Regenrückhaltebecken (2x) • weitere geschützte Aufenthaltsbereiche schaffen, ähnlich wie beim Gambit • alle Sitzsteine mit Holz abdecken • Ausweitung des Wochenmarktangebots • Einrichtung einer Fußgängerzone • Bäume „einstricken“ in kalter Jahreszeit ("Urban Knitting") • mehr Kinderfreundlichkeit • Tafeln zur Dokumentation der besonderen lokalen Zeitgeschichte aufstellen

Tab. 6-4: Verbesserungsvorschläge (Ergebnis Expertendiskussion)

Als positive Beispiele aus dem Stadtgebiet wurde die Gestaltung am Bankplatz und am Stöckheimer Markt genannt.

Expertengespräch Polizei

Insgesamt ist die Situation am Frankfurter Platz aus polizeilicher Sicht als unauffällig einzuschätzen. Ein Thema sind die von manchen Anwohnern als kritisch eingeschätzte Situation im südlichen Bereich, der in wärmeren Jahreszeiten von Freilufttrinkern als Treffpunkt genutzt wird. Hierzu sind keine größeren Beschwerden bei der Polizei eingegangen. Daher sollte aus Sicht der Polizei dieser Platz für die Freilufttrinker erhalten bleiben. Eine Verdrängung der Freilufttrinker würde das Problem nur verlagern.

6.5 Zusammenfassende Mängelanalyse

Der Frankfurter Platz wird stark genutzt, alle Verkehrsteilnehmergruppen sind stark vertreten. Fußgängerinnen und Fußgänger nutzen den Platz rege, auch zum Aufenthalt. Der Radverkehr ist stärker von Durchgangsverkehr geprägt. Im Bereich des Kraftfahrzeugverkehrs führen folgende Aspekte zu einer starken Beeinträchtigung der Attraktivität des Platzes:

- Der Platz wird von illegal parkenden Kraftfahrzeugen stark eingenommen.

- Für Kurzzeitparkende stehen keine freien Parkstände zur Verfügung.
- Im nördlichen Abschnitt ist die Verbindung Helenenstraße – Luisenstraße über die Frankfurter Straße besonders stark mit Kraftfahrzeugverkehr belastet: es sind viele Kraftfahrzeuge, die diese Verbindung nutzen, darüber hinaus wird häufig die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit überschritten. Es liegt nahe, dass die Ampelkreuzung am Cyriaksring über den Frankfurter Platz umfahren wird.

Weiterhin wird die Aufenthaltsqualität eingeschränkt durch ein ungepflegtes Erscheinungsbild, das durch beschädigte Sitzmöbel und mangelnde Sauberkeit des Platzes hervorgerufen wird.

Im südlichen Bereich ist die Anbindung des Platzes für den Rad- und Fußverkehr als mangelhaft einzustufen: Hinter der Bushaltestelle gibt es keine adäquate Fußwegführung. Die Führung des Radverkehrs im südlichen Bereich ist gefährdend, wenig attraktiv und für eine mit Wegweisung versehene Hauptverbindung des städtischen Radverkehrsnetzes ebenfalls als mangelhaft einzustufen: die Radfahrenden werden über einen als Fußweg beschilderten Abschnitt geleitet, andererseits schränkt das vorhandene Mobiliar (Urinal, Stromkasten, Bushaltestelle) die Sicht stark ein.

6.6 Empfehlungen

Die nachstehenden Empfehlungen sollen die Bedeutung des Frankfurter Platzes als Stadtteilplatz unterstreichen und insgesamt zur Attraktivitätssteigerung (Aufhaltungsfunktion) eintragen.

Die Empfehlungen umfassen bauliche, gestalterische und organisatorische Maßnahmen. Für die Umsetzung ist die aktive Beteiligung der Anrainer (Geschäftsleute, Wohnbevölkerung) wichtig.

Grundidee: Stärkung des nördlichen Bereichs als Platzbereich

Die Grundidee zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Frankfurter Platzes ist die Stärkung des nördlichen Bereichs als Platzbereich.

Notwendig sind dafür folgende Maßnahmen:

- Die Verbindung des Kfz-Verkehrs von der Helenenstraße zur Frankfurter Straße bzw. Bergfeldstraße sollte möglichst unterbunden werden.
- Attraktivitätssteigerung des nördlichen Bereichs als Platzbereich mit Gambit und der Außengastronomie.
- Die Unterbindung des illegalen Parkens.

Das heißt:

- Durchfahrtbeziehung Helenenstraße – Frankfurter Straße möglichst unterbinden;
- Gestaltungselemente des südlichen Bereichs (Sitzsteine etc.) im Norden aufnehmen;
- Öffnen des Außensitzbereichs des Gambit zum Platz (Beseitigen bzw. Kürzen der Hecke, Anordnen von Sitzsteinen);
- Stärkere Begrünung:
 Ersetzen der Sitzsteine durch Pflanzgefäße (Pflanztröge mit Sträuchern bzw. kleinkronigen Bäumen) (s. **Bild 6-9**). Favorisiert wird die Variante „Friedrich-Wilhelm-Str.“, da diese gleichzeitig als Sitzmöglichkeit dienen können.



Bild 6-9: Pflanzgefäße (Planung Friedrich-Wilhelm-Straße) (Quelle: KiQ-Newsletter 03/2012)
 Pflanztrög (Vorschlag AK Umwelt der Sozialen Stadt) (Quelle: Antrag Bezirksrat)

- Sicherung der Feuerwehrezufahrt (b=3,50m) durch versenkbare Poller.

Beleuchtungssituation

Die Beleuchtungssituation wird insgesamt als gut eingestuft. Lediglich im Außenbereich des Gambits ist die Ausleuchtung durch die hohe Hecke und durch die großkronigen Bäume eingeschränkt (Angstrum). Ansonsten ist eine Verbesserung der Beleuchtung nicht notwendig.

Installation eines Brunnens im zentralen nördlichen Bereich

Die Anlage eines Brunnens wurde bislang kontrovers diskutiert. Bei der Diskussion um die Neugestaltung des Frankfurter Platzes wurde im

Rahmen der Bürgerbeteiligung von den Bürgerinnen und Bürgern mehrheitlich vertreten, keinen Brunnen anzulegen (Verschmutzungsgefahr).⁹

Im Rahmen des Expertengesprächs plankontor wurde mehrheitlich eine Aufwertung des Platzbereiches durch einen Brunnen gewünscht (s. **Tab. 6-4**).

Empfehlung: Ein Brunnen sollte Mittelpunkt eines Platzes sein. Der zentrale Mittelpunkt im Bereich des Frankfurter Platzes ist die Standuhr. Aus gesamtgestalterischer Sicht wird empfohlen, die Idee eines Brunnens nicht weiter zu verfolgen.

Weitere Maßnahmen

Unterbindung des illegalen Parkens

- Einrichten von Kurzzeitparkplätzen (Parkscheibe, besser Parkscheinautomat) im mittleren Bereich (Anzahl 5), ebenfalls einzelne Längsparkstände in Helenenstraße, Juliusstraße, Frankfurter Straße;
- verstärkte Verkehrskontrollen durch die Polizei.

Darüber hinaus wird angeregt, für das Gebiet (Cyriaksring, Luisenstraße, Kramerstraße, Ekbertstraße) eine Parkraumerhebung durchzuführen bzw. ein Parkraummanagementkonzept zu erarbeiten.

Verdeutlichung der Hauptradverkehrsbeziehung

- Gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr im südlichen Bereich (Abbau Zeichen StVO, Erweiterung des Verkehrsberuhigten Bereichs (Z325));
- Möglichkeit der Einrichtung von Fahrradstraßen in der Frankfurter Straße und Fortsetzung Cammannstraße (Anbindung Sophienstraße und City) prüfen.

Weitere (organisatorische) Hinweise

Diese Hinweise dienen in erster Linie der Belebung und der Belebung der mangelnden Sauberkeit (Hundekot, Müll, Graffiti)

- Ausweitung des Wochenmarktangebotes;
- Ansiedlung weiterer Nutzung mit Sozialkontakt (z. B. Stützpunkt Plankontor), Geschäftsnutzung täglicher Bedarf;
- Patenschaften für die Pflanztröge (Geschäftsleute, Anwohnerinnen und Anwohner) (Bewässerung) anregen;
- Straßenreinigung intensivieren (Reinigungsstufe erhöhen, Einsatz spezieller Maschine zum Einsammeln von Hundekot).

⁹ Quelle: Protokoll zur Neugestaltung des Frankfurter Platzes vom 09.11.2005 (Plankontor).

7. Literatur / Quellen

- ARBEITSGEMEINSCHAFT FAHRRADFREUNDLICHE STÄDTE, GEMEINDEN UND KREISE IN NORDRHEIN - WESTFALEN E. V. (AGFS) (2012): Nahmobilität 2.0. Krefeld
- 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
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) / Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.) (2008): Vernetzung im Verkehr. Gute Beispiele der Verbesserung von städtischen Quartieren. BBR-Sonderveröffentlichung. Bonn
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN) (BMVBW) (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
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) / BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN, ABTEILUNG STRASSENBAU, STRASSENWESEN) (BMVBW) (HG.) (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): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung. Köln 2010.
- 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

- HESSISCHE STRASSEN- UND VERKEHRSVERWALTUNG (2006):
 Leitfaden Unbehinderte Mobilität. Heft 54. Wiesbaden
- ILS (INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFOR-
 SCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN) (2001): Fuß-
 verkehr. Eine Planungshilfe für die Praxis. Bausteine 24. Dortmund
- KRAUSE, JULIANE / BECKMANN, KLAUS-J. / ERKE, HEINER / KETT-
 LER, 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 „Hand-
 buch der kommunalen Verkehrsplanung“ Kap. 3.2.6.5. Herbert
 Wichmann Verlag. Heidelberg
- KRAUSE, JULIANE (2008): Empfehlungen für bürgerschaftliche Beteili-
 gungsverfahren der Stadtverwaltung Freiburg, Freiburg
www.freiburg.de/gm
- KRAUSE, JULIANE; HILMER, ASTRID; MUND; NICOLE (2008): Zu Fuß
 unterwegs in der sozialen Stadt – ein Gender Mainstreaming – Pro-
 jekt. Braunschweig (unveröffentlicht).
- KRAUSE, JULIANE (2010): Zu Fuß unterwegs in der sozialen Stadt –
 ein Gender Mainstreaming – Projekt in Braunschweig. In: PlanerIn
 Nr. 4_10, Berlin 2010, S. 14 – 16
- LANDESHAUPTSTADT KIEL (2010): Verkehrsentwicklungsplan Kiel
 2008. Ideen für eine mobile Stadt, Kiel
<http://www.kiel.de/leben/verkehr/verkehrsplanung/vep/index.php>
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, BAUEN, WOHNEN
 UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN
 (MWEBWV) (2012): Aktionsplan der Landesregierung zur Förde-
 rung der Nahmobilität. Düsseldorf
- SCHWEIZERISCHE FACHSTELLE FÜR BEHINDERTENGERECHTES
 BAUEN (AutorIn: Schmidt, Eva / Manser, Joe A.) (2003): Strassen –
 Wege – Plätze. Richtlinien „Behindertengerechte Fußwegenetze. Zü-
 rich
- SOZIALVERBAND VDK DEUTSCHLAND E. V. (HG.) (2008): Bearbei-
 tung: Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH (IbGM)

Institut für Mobilität und Verkehr (imove). Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung. Bonn

SRL / FUSS E.V. (Hg.) (2007): „Fuß fassen“ – Wege zur besseren Integration von Fußgängerbelangen in die kommunale Planung. Fußnote Nr. 8

STADT BRAUNSCHWEIG (2004): Städtebaulicher Rahmenplan Westliches Ringgebiet / Soziale Stadt Braunschweig. (Bearbeitung: Büro Architektur und Stadtplanung/ WVI). Erläuterungsbericht. Braunschweig

STADT BRAUNSCHWEIG (2008): Zu Fuß unterwegs in der Sozialen Stadt – ein Gender Mainstreaming-Projekt (Bearbeitung: plan&rat). 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

STADT WIEN, MA 18 STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (2008): Gehen in Wien. Werkstattberichte Nr. 68. Wien

VEREINIGUNG FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG (SRL); FUSS E.V. (HG.) (2007): „Fuß fassen“ – Wege zur besseren Integration von Fußgängerbelangen in die kommunale Planung. Fußnote Nr. 8. Berlin

Veröffentlichungen nur mit Genehmigung der Stadt Braunschweig