

# Abschlussbericht

## Fußverkehrs-Check Stadt Geestland

Februar 2026

---



**Auftraggeber:**

**Stadt Geestland**

Sieverner Straße 10

27607 Geestland



**MOBILOTSIN**

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

(LNVG)

Kurt-Schumacher-Straße 5

30159 Hannover

[www.mobilotsin-niedersachsen.de](http://www.mobilotsin-niedersachsen.de)



**Auftragnehmer:**

**Planungsgesellschaft RV-K mbH**

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

[www.rv-k.de](http://www.rv-k.de)



**Bearbeitung:**

Erik Drawe

Annika Kommorek

Lukas Hügler

Frankfurt am Main, 9. März 2026

# Inhalt

<b>1</b>	<b>EINFÜHRUNG</b>	<b>1</b>
1.1	Hintergrund	1
1.2	Projektziele	1
1.3	Gesetzliche Grundlagen und Regelwerke	2
1.4	Grundsätze der Fußverkehrsplanung	3
<b>2</b>	<b>VORGEHEN</b>	<b>4</b>
2.1	Bausteine des Fußverkehrs-Checks	4
2.2	Dokumentation der Veranstaltungen	5
2.2.1	Vorgespräch	5
2.2.2	Auftaktworkshop	6
2.2.3	Erste und zweite Begehung	7
2.2.4	Abschlussworkshop	9
2.2.5	Öffentlichkeitsarbeit	9
<b>3</b>	<b>GRUNDLAGENERMITTLUNG</b>	<b>10</b>
3.1	Quell-Ziel-Analyse	10
3.2	Fußverkehrspotenzial	11
3.3	Unfallanalyse Fußverkehr	11
3.4	Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Geestland	12
<b>4</b>	<b>EMPFEHLUNGEN FÜR DEN FUßVERKEHR IN GEESTLAND</b>	<b>13</b>
4.1	Struktur der Empfehlungen	13
4.2	Handlungsempfehlungen	14
4.2.1	Aufbau der Handlungssteckbriefe	14
4.2.2	Übersicht der Handlungssteckbriefe	17
4.3	Maßnahmenempfehlungen	17
4.3.1	Grundlagen der Maßnahmenplanung für den Fußverkehr	17
4.3.2	Maßnahmenprogramm	18
4.4	Musterlösungen	20
4.5	Besonderer Kontext in Geestland	20
4.5.1	Heckenwege in Bad Bederkesa	20
4.5.2	Gehwege entlang der Hauptverkehrsstraßen in Langen – Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr	21
<b>5</b>	<b>UMSETZUNGSSTRATEGIE</b>	<b>22</b>
5.1	Akteursübergreifende Umsetzung	22
5.2	Unterstützung durch die MOBILOTSIN	23

---

5.3	Finanzierungsmöglichkeiten.....	24
5.4	Webdokumentation .....	25
<b>6</b>	<b>FAZIT UND AUSBLICK .....</b>	<b>25</b>
<b>7</b>	<b>DOKUMENTATION (ANLAGEN).....</b>	<b>27</b>

# 1 Einführung

## 1.1 Hintergrund

Das Land Niedersachsen führt nach 2024 im Jahr 2025 zum zweiten Mal Fußverkehrs-Checks in zehn Kommunen durch. Die Fußverkehrs-Checks werden mit Landesmitteln des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung finanziert. Die Beratungseinheit MOBILOTSIN der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ist dabei für die Koordination, Organisation und Vergabe der Fußverkehrs-Checks zuständig.

Mit den Fußverkehrs-Checks möchte die MOBILOTSIN die Kommunen unterstützen, vor Ort die Situation für Gehende zu verbessern. Dies soll einen Prozess zur systematischen Stärkung des Fußverkehrs auslösen und letztlich dabei helfen, einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten.

Die Stadt Geestland hat sich erfolgreich auf die Durchführung eines Fußverkehrs-Checks beworben. Die fachliche Begleitung des Fußverkehrs-Checks erfolgte durch die Planungsgesellschaft RV-K im Zeitraum von April 2025 bis Dezember 2025.

Von Seiten der Stadt Geestland hat Katharina Koop (Klimaschutzmanagerin) den Fußverkehrs-Check koordiniert.

Die Stadt Geestland setzt sich aus 16 Ortschaften zusammen, die in der Größe und Struktur sehr heterogen sind. Im Fußverkehrs-Check wurden die beiden Grundzentren Langen und Bad Bederkesa betrachtet. Durch die Zentren verlaufen Hauptverkehrsstraßen mit wenig sicheren Querungsmöglichkeiten. Die vorhandenen Wege werden häufig gemeinsam durch Fuß- und Radverkehr genutzt. Dies stellt sich als verkehrliche Herausforderung dar. Die Steigerung der Verkehrssicherheit für Gehende allgemein, jedoch vor allem auf dem Schulweg, ist in diesem Zusammenhang ein wichtiges Anliegen der Stadt. In Bad Bederkesa sind zudem die Heckenwege von Interesse, insbesondere im Hinblick darauf, wie diese als Alltagsfußverkehrsverbindungen aufgewertet werden können.

## 1.2 Projektziele

Dem Fußverkehrs-Check der Stadt Geestland liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

- Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs in Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft
- Aufzeigen konkreter Handlungsfelder für die Verbesserung des Fußverkehrs
- Förderung nachhaltiger und aktiver Mobilitätsformen
- Initiierung und Verstetigung der verwaltungsinternen Zusammenarbeit im Bereich Mobilität und auch der Zusammenarbeit der Verwaltung mit betroffenen Akteuren (z. B. mit den Schulen)

- Erarbeitung von Handwerkszeug zur systematischen Fußverkehrsförderung

### 1.3 Gesetzliche Grundlagen und Regelwerke

Die Planungsgesellschaft RV-K legt bei der Erstellung von Planungen die geltenden gesetzlichen Vorgaben zugrunde. Diese sind:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO),
- Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG).

Als planerische Grundlagen zum Fußverkehr werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)<sup>1</sup>,
- die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)<sup>2</sup>,
- die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)<sup>3</sup>,
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022).

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. In Paragraph 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO wird hierzu die „Vision Zero“, also die Vermeidung von Verkehrsunfällen mit Todesfolge oder schwerem Personenschaden, als oberstes Ziel formuliert. Zusätzlich wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z. B. der des Kfz-Verkehrs, hat. Diese Grundsätze werden bei der Erstellung des Fußverkehrs-Checks berücksichtigt.

Seitens der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) wurde mit den E Klima<sup>4</sup> zudem ein technisches Regelwerk zur klimaschutzgerechten Anwendung bestehender FGSV-Veröffentlichungen entwickelt, das der Einhaltung der Klimaschutzziele im Verkehr dient. Aufgrund ihrer Aktualität sind die Steckbriefe der E Klima insbesondere auch bei der Anwendung weniger aktueller Regelwerke wie der EFA und der RASt zu berücksichtigen. Dementsprechend sind die Belange des Fuß- und Radverkehrs gegenüber den Belangen des motorisierten Individualverkehrs zu priorisieren. Wesentliche Erkenntnisse und Neuerungen finden sich auf einem Faktenblatt der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen (AGFK) Baden-Württemberg zusammengefasst<sup>5</sup>. Zentral ist hierbei das Ziel, bis 2030 qualitativ hochwertige Fuß- und Radverkehrsanlagen zu realisieren,

---

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln.

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln.

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Köln.

<sup>4</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima), Köln.

<sup>5</sup> Aktivmobil-BW (2023): AGFK-BW veröffentlicht Faktenblatt zu Regelwerk "E Klima 2022", online (Abgerufen am 14.10.2024).

sodass mindestens 50% aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können. Die E Klima wurden bei der Erstellung des Fußverkehrs-Checks ebenso herangezogen.

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z. B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u. a.) zu prüfen.

## 1.4 Grundsätze der Fußverkehrsplanung

Gehen ist die einfachste und kostengünstigste Art der Fortbewegung. Personen jeglichen Alters sowie geistiger und körperlicher Fitness gehen zu Fuß. Als vulnerable Verkehrsteilnehmende haben sie besondere Anforderungen an die Sicherheit, Direktheit, Barrierefreiheit und den Komfort von Fußverkehrsanlagen.

**Sicherheit:** Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten. Fußverkehrsanlagen sollen durchgängig den Regelwerken entsprechend gestaltet werden. Dabei ist die Sicherung von Überquerungsstellen von besonderer Bedeutung. Zudem beeinflussen die Lage und Gestaltung von Gehverbindungen das subjektive Sicherheitsempfinden und die Wegenutzung. Beispiele hierfür sind die Umfelder stark befahrener Straßen oder potenzielle Angsträume wie unbeleuchtete Wege durch Unterführungen oder Parks. Bei der Planung sollte die subjektive Sicherheit daher ebenfalls berücksichtigt werden.

**Direktheit:** Gehende sind sehr sensibel gegenüber Umwegen. Eine direkte und durchgängige Fußverkehrsinfrastruktur einschließlich ausreichend gesicherter Überquerungsstellen fördert die Regelakzeptanz, reduziert Reisezeitverluste und steigert die Attraktivität des Gehens als Fortbewegungsform.

**Barrierefreiheit:** Eine barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen ist entscheidend, um allen Menschen, unabhängig von körperlichen Einschränkungen, eine sichere und komfortable Nutzung zu ermöglichen und die gesellschaftliche Teilhabe zu fördern. Dies umfasst unter anderem ausreichend breite und hindernisfreie Wege, stufenlose Zugänge, sowie die klare und taktile Gestaltung von Überquerungsstellen und Wegeführungen. Insbesondere die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen, Menschen mit Sinnesbeeinträchtigung und mobilitätseingeschränkten sowie älteren Menschen werden berücksichtigt. Aber auch Personen, die bspw. mit einem Kinderwagen unterwegs sind, profitieren von einer barrierefreien Gestaltung. Die barrierefreie Gestaltung von Umsteigepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs sorgt dafür, dass alle Fahrgäste komfortabel und ohne Einschränkungen zwischen den Verkehrsmitteln wechseln können.

**Komfort:** Die Oberflächenbeschaffenheit spielt eine wichtige Rolle für ein komfortables Vorankommen. Dies gilt insbesondere für Menschen mit Einschränkungen, aber auch für Personen, die Lasten transportieren oder bspw. mit einem Kinderwagen unterwegs sind. Für die Attraktivität des Fußverkehrs sind zudem ausreichend dimensionierte Fußverkehrsanlagen entscheidend. Neben Raum für

eine barrierefreie Fortbewegung ist auch die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums zentral. Mit Sitzgelegenheiten, Straßengrün und weiterer Freiraumausstattung lässt sich die Aufenthaltsqualität steigern und ein attraktives Umfeld fürs Gehen schaffen.

## 2 Vorgehen

### 2.1 Bausteine des Fußverkehrs-Checks

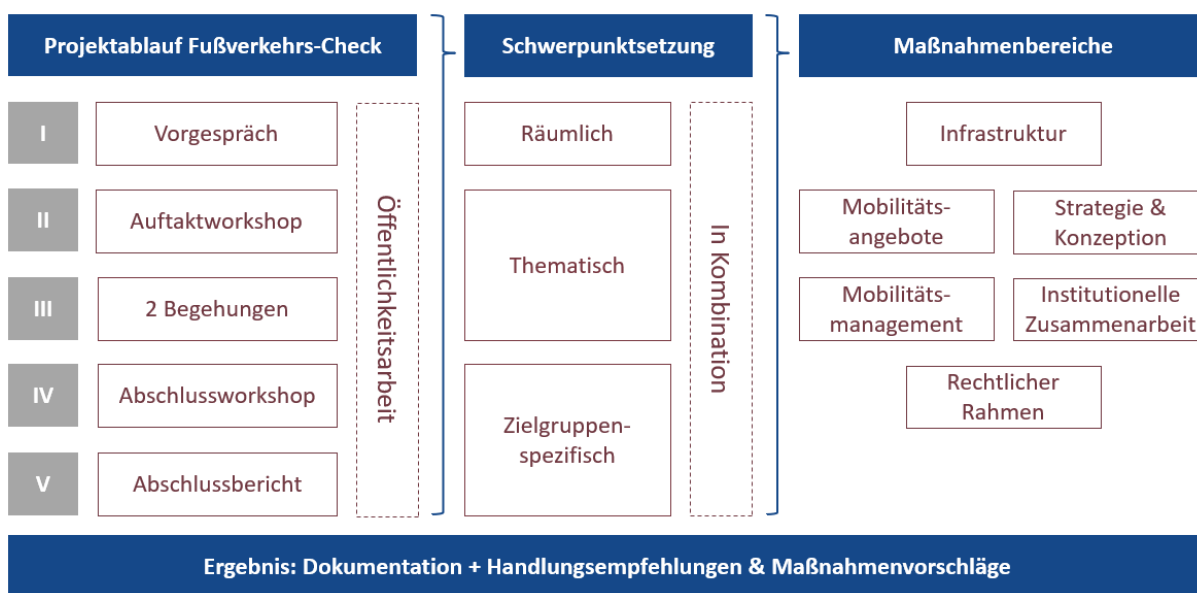


Abbildung 1: Projekttablauf und Bausteine des Fußverkehrs-Checks

**Grundlagenermittlung:** Im Vorfeld der ersten Bausteine für die Durchführung des Fußverkehrs-Checks stehen die Ermittlung und Analyse vorhandener Planungen sowie die Darstellung von Quellen und Zielen in den zwei Untersuchungsschwerpunkten Langen und Bad Bederkesa. Es wurden die Bereiche mit dem größten Fußverkehrspotenzial und besonders sensible Bereiche ermittelt. Zudem wurden Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung analysiert (siehe Kapitel 3 Grundlagenermittlung).

**Baustein I (Vorgespräch):** Baustein I umfasst das Vorgespräch. Im Vorgespräch wurden die Themenschwerpunkte, die Untersuchungsgebiete und die Zielgruppe für den Fußverkehrs-Check festgelegt, sowie die vorläufigen Begehungsrouten erarbeitet (siehe Kapitel 2.2.1 Vorgespräch).

**Baustein II (Auftaktworkshop):** Der Auftaktworkshop bildet den Baustein II. Mit der Bürgerschaft, insbesondere der im Vorgespräch festgelegten Zielgruppe und weiteren relevanten Akteuren, wurden die Begehungsrouten weiter ausgearbeitet (siehe Kapitel 2.2.2 Auftaktworkshop).

**Baustein III (Erste Begehung):** Baustein III umfasst die Begehungen. Durchführung einer Begehung in Bad Bederkesa zu den Themen Nutzung und Potenziale der Heckenwege, Schulwegsicherheit und

Überquerungsstellen entlang der Hauptverkehrsstraßen. Der Teilnehmendenkreis umfasste interessierte und betroffene Bürgerinnen und Bürger sowie die Stadtverwaltung und Vertretende aus der Politik.

**Baustein III (Zweite Begehung):** Durchführung einer zweiten Begehung in Langen zu den Themen Schulwegsicherheit, Überquerungsstellen und Barrierefreiheit. Der Teilnehmendenkreis umfasste ebenfalls interessierte und betroffene Bürgerinnen und Bürger sowie die Stadtverwaltung und Vertretende aus der Politik (siehe [Kapitel 2.2.3 Erste und zweite Begehung](#)).

**Vorabstimmung der Maßnahmenempfehlungen:** Ausarbeitung von allgemeinen Handlungsempfehlungen und Maßnahmenempfehlungen. Abstimmung der Empfehlungen in einem Online-Termin mit der Stadtverwaltung.

**Baustein IV (Abschlussworkshop):** Der Abschlussworkshop bildet den Baustein IV des Fußverkehrs-Checks. Im Workshop wurden die Handlungsempfehlungen und Maßnahmenempfehlungen vorgestellt. Mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren relevanten Akteuren wurden diese diskutiert und mit Klebepunkten bewertet (siehe [Kapitel 2.2.4 Abschlussworkshop](#)).

**Baustein V (Abschlussbericht):** Der Baustein V dient der Dokumentation des Vorgehens und der Erläuterung der Ergebnisse des gesamten Prozesses in Form des vorliegenden Abschlussberichts.

**Öffentlichkeitsarbeit:** Über den ganzen Prozess wurde von der Stadt über die Presse, Webseite und die sozialen Medien über den Fußverkehrs-Check und die einzelnen Veranstaltungen informiert (siehe [Kapitel 2.2.5 Öffentlichkeitsarbeit](#)).

## 2.2 Dokumentation der Veranstaltungen

### 2.2.1 Vorgespräch

Das Vorgespräch fand am 04.06.2025 statt. Im Rahmen der Schwerpunktsetzung des Fußverkehrs-Checks wurde ein erster räumlicher Fokus auf die Grundzentren Langen und Bad Bederkesa gelegt.

Als thematische Schwerpunkte wurden für Langen die Gehwege entlang der Hauptverkehrsstraßen, insbesondere die Überquerungsstellen, die Schulwegsicherheit und die Barrierefreiheit und Seniorenmobilität festgelegt. In Bad Bederkesa wurden die Heckenwege, die Schulwegsicherheit sowie die Knotenpunkte und Überquerungsstellen entlang der Hauptverkehrsstraßen als Schwerpunkte diskutiert. Beide Grundzentren sind mit mehreren Grund- und weiterführenden Schulen wichtige Schulstandorte. Deswegen ist das Thema Schulwegsicherheit besonders hervorzuheben.

Aus diesen Überlegungen und Schwerpunkten wurden anschließend zwei Entwürfe für die Begehungsrouten erarbeitet.

Das Protokoll inklusive der Teilnehmendenliste sowie die Dokumentation auf der Karte zu den Begehungsrouten befinden sich in [Anlage 7](#).

### 2.2.2 Auftaktworkshop

Zum Auftaktworkshop am 28.08.2025 wurden die Bürgerinnen und Bürger der Stadt, insbesondere der Zentren Langen und Bad Bederkesa, eingeladen. Zusätzlich waren auch Vertretende der Politik, der Stadtverwaltung, des Seniorenbeirats, der Elternvertretung der Grundschule Bad Bederkesa und aus dem „Jugend im Ausschuss“ anwesend. Im Workshop wurden die festgelegten räumlichen und thematischen Schwerpunkte weiter zu Begehungsrouten konkretisiert. Die Teilnehmenden konnten Anmerkungen und Ergänzungen zum Routenverlauf abgeben. In Langen wurde die vorgeschlagene Begehungsroutenroute noch deutlich angepasst, sodass der Untersuchungsschwerpunkt von den Hauptverkehrsstraßen (Sieverner Straße/Leher Landstraße) weiter in Richtung Schulwegsicherheit und das Umfeld des Schulzentrums Langen verschoben wurde.



Abbildung 2: Diskussion an der Begehungsroutenroute in Langen (Quelle: Eigene Darstellung)



Abbildung 3: Diskussion an der Begehungsroutenroute in Bad Bederkesa (Quelle: Eigene Darstellung)

Das Protokoll, die Teilnehmendenliste sowie die Dokumentation der Anmerkungen zu den Begehungsrouten befinden sich in [Anlage 8](#).

In [Abbildung 4](#) sind die im Anschluss an den Workshop finalisierten Begehungsrouten dargestellt.

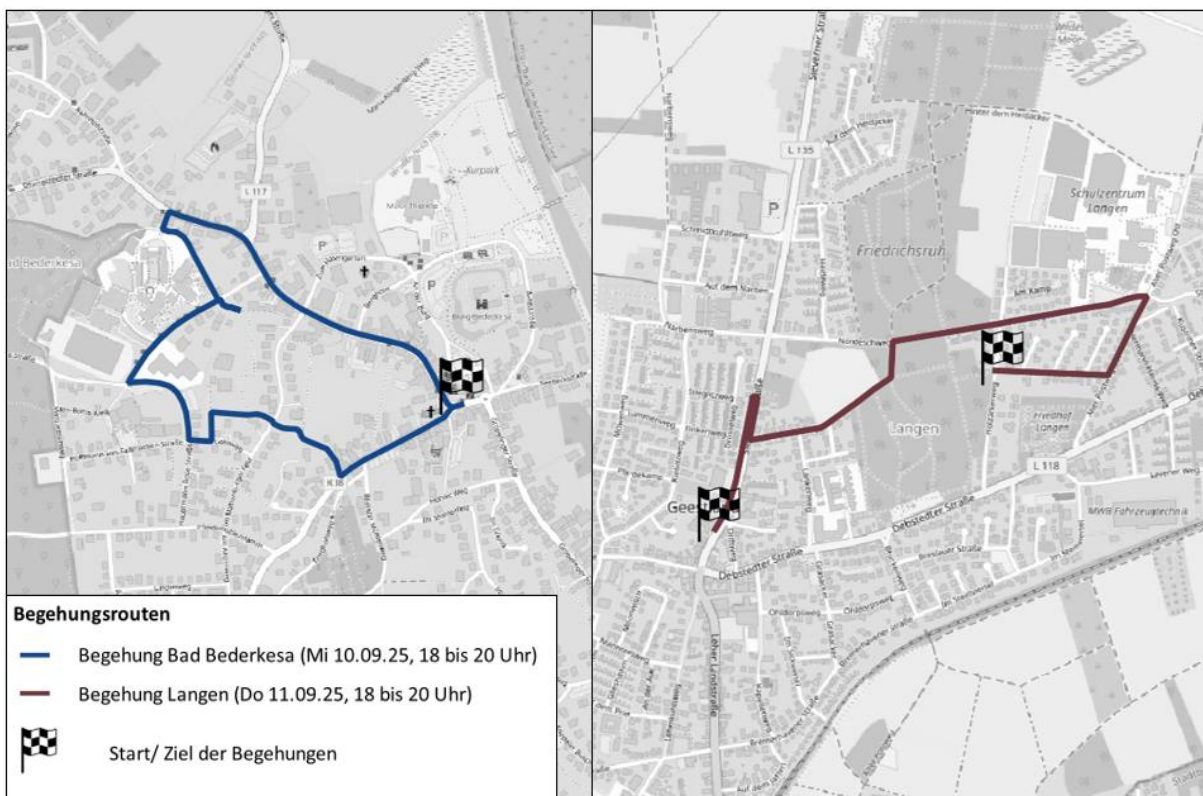


Abbildung 4: Begehungsrouten mit Start- und Zielpunkt

### 2.2.3 Erste und zweite Begehung

Die erste Begehung fand am 10.09.2025 in Bad Bederkesa zu den Themen Nutzung und Potenziale der Heckenwege, Schulwegsicherheit und Überquerungsstellen entlang der Hauptverkehrsstraßen statt. Teilnehmende haben über Ihre Erfahrungen und Eindrücke im Alltag gesprochen sowie von Hindernissen und Gefahren berichtet. Im Bereich der Seminarstraße im Umfeld des Niedersächsischen Internatsgymnasiums (NIG) und der Grundschule wurde insbesondere die Verkehrssituation zu Schulbeginn und Schulschluss thematisiert. Die Heckenwege im Stadtgebiet werden als ruhige, sichere und steigungsarme Alternativen zu den Gehwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen gesehen. Sie prägen das Erscheinungsbild der Fußverkehrsinfrastruktur von Bad Bederkesa.



**Abbildung 5: Heckenweg in Bad Bederkesa (Quelle: Eigene Darstellung)**



**Abbildung 6: Visualisierung eines vorgezogenen Seitenraums entlang des Schulweges in der Hauptmann-Böse-Straße (Quelle: Eigene Darstellung)**

Die zweite Begehung fand am 11.09.2025 in Langen zu den Themen Schulwegsicherheit, Überquerungsstellen und Barrierefreiheit statt. Die Gehwege entlang der Sieverner Straße (L 135) und die Überquerungen wurden betrachtet und die Teilnehmenden haben über ihre Erfahrungen gesprochen. Im Umfeld des Schulzentrums Langen wurden die Überquerungsstellen an Einmündungen und Knotenpunkten und die Qualität der Gehwege thematisiert. In weiteren Erschließungsstraßen wurde Gehwegparken als Problem für die Nutzung der Fußverkehrsinfrastruktur identifiziert.



**Abbildung 7: Selbsterfahrung mit Blindenlangstöcken an einer gesicherten Überquerungsstelle der Sieverner Landstraße in Langen (Quelle: Eigene Darstellung)**



**Abbildung 8: Diskussion über direkte Fußverkehrsverbindung und gute Qualität von Gehwegen in Langen (Quelle: Eigene Darstellung)**

Eine Dokumentation der Begehungen mit Fotos, und den Stationen – wie methodisch vorgegangen und was dazu gesagt wurde – befindet sich im WebGIS des Fußverkehrs-Checks unter:

[https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks\\_2025/Geestland/Ergebnis/WebGIS.html](https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks_2025/Geestland/Ergebnis/WebGIS.html)

Zusätzlich sind Protokolle der Begehungen in **Anlage 9** und **Anlage 10** Teil des Abschlussberichts.

### 2.2.4 Abschlussworkshop

Im Abschlussworkshop am 11.12.2025 wurden allgemeine Handlungsempfehlungen und konkrete vertortete Maßnahmenempfehlungen zur Fußverkehrsförderung entlang der Begehungsrouten vorgestellt und in Kleingruppen diskutiert. Die Maßnahmenempfehlungen wurden von den Teilnehmenden mit Klebepunkten bewertet. Der Teilnehmendenkreis des Workshops setzte sich aus interessierten Bürgerinnen und Bürgern, Vertretenden der Politik und der Stadtverwaltung zusammen.



Abbildung 9: Diskussion der erarbeiteten Empfehlungen in Kleingruppen (Quelle: MOBILOTSIN)



Abbildung 10: Galerierundgang zu den konkreten Maßnahmenempfehlungen und den allg. Handlungsempfehlungen (Quelle: Eigene Darstellung)

Das Protokoll, die Teilnehmendenliste sowie die Dokumentation der Bewertung der Maßnahmenempfehlungen mit Klebepunkten befinden sich in [Anlage 13](#).

### 2.2.5 Öffentlichkeitsarbeit

Eine gezielte und transparente Öffentlichkeitsarbeit ist ein zentraler Bestandteil des Fußverkehrs-Checks. Sie informiert Bürgerinnen und Bürger über Ziele, Inhalte und Beteiligungsmöglichkeiten im Projekt. Dadurch werden nicht nur das Verständnis und die Akzeptanz vor Ort gefördert, sondern auch die aktive Mitwirkung der Öffentlichkeit gestärkt. In Tabelle 1 ist der Prozess der Öffentlichkeitsarbeit dokumentiert.

Tabelle 1: Dokumentation der Öffentlichkeitsarbeit

Datum	Art der Veröffentlichung	Wo veröffentlicht?
24.05.25	Bekanntgabe Teilnahme Fußverkehrs-Check	Nordsee-Zeitung
16.07.25	Einladung der Akteure für Auftaktworkshop	E-Mail-Verteiler
22.08.25	Veranstaltungsankündigung Auftaktworkshop	Instagram, Facebook
25.08.25	Veranstaltungsankündigung Auftaktworkshop	Nordsee-Zeitung
29.08.25	Zusammenfassung Workshop + Einladung Begehung	Geestland-Homepage
01.09.25	Zusammenfassung Workshop + Einladung Begehung	Instagram, Facebook
05.09.25	Zusammenfassung Workshop + Einladung Begehung	Nordsee-Zeitung
08.12.25	Einladung Abschlussworkshop	Instagram, Facebook
09.12.25	Einladung Abschlussworkshop	Nordsee-Zeitung
16.12.25	Zusammenfassung Abschluss-Workshop	Nordsee-Zeitung

### 3 Grundlagenermittlung

Die Analyse der räumlichen Struktur und relevanten Bereiche des Fußverkehrs in den Untersuchungsschwerpunkten Langen und Bad Bederkesa dient als Grundlage für die Konkretisierung der räumlichen und thematischen Schwerpunkte für den Fußverkehrs-Check sowie für eine allgemeine Benennung der Stärken und Schwächen des Fußverkehrs.

Die Stadt Geestland hat ungefähr 31.100 Einwohnende und liegt im Landkreis Cuxhaven. Die Stadt besteht aus 16 Ortschaften, wovon Langen mit circa 11.600 und Bad Bederkesa mit circa 5.700 Einwohnenden die größten sind.

#### 3.1 Quell-Ziel-Analyse

Für die Ermittlung potenziell wichtiger Gehverbindungen wurden relevante Quellen und Ziele des Fußverkehrs in Langen und Bad Bederkesa ausgewertet. Dafür wurden alle Bildungseinrichtungen (wie Schulen und Kinderbetreuungsstätten), Freizeit-, Kultur- und Sportstätten, öffentliche Einrichtungen (wie z. B. Polizei, Post, Bücherei), Versorgungs-, Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen (wie z. B. Supermärkte, Bäckereien, Drogerien), Beherbergungsgewerbe sowie Bahnhöfe und

Bushaltestellen herangezogen. Hierfür wurden Daten von OpenStreetMap verwendet, sowie manuell überprüft und ergänzt. Diese Daten wurden auf Karten dargestellt und durch Wohngebiete, Versorgungszentren und Industrie- und Gewerbegebiete ergänzt (Anlage 1 und Anlage 2).

### 3.2 Fußverkehrspotenzial

Den Quellen und Zielen des Fußverkehrs wurde jeweils eine Gewichtung zugeordnet, die dem erwartbaren Fußverkehrsaufkommen entspricht, sowie eine Distanz, die das relevante Einzugsgebiet des Ortes definiert. Die von der Planungsgesellschaft RV-K entwickelte Standardgewichtung der Quell- und Zielkategorien basiert auf planerischen Erfahrungswerten (beispielsweise erhalten in einem ersten Schritt alle Einzelhandelseinrichtungen ein Standardgewicht). In einem zweiten Arbeitsschritt wurden alle Gewichte im Kontext der örtlichen Rahmenbedingungen manuell überprüft und gegebenenfalls angepasst (beispielsweise wurden besonders große Einzelhandelseinrichtungen höher gewichtet).

Auf Grundlage dieser Gewichtungen und Distanzen wurde jeweils eine Heatmap erstellt (Anlage 3 und Anlage 4). In dieser Darstellung überlagern sich die Fußverkehrspotenziale der einzelnen Quellen und Ziele. Je weiter entfernt ein Ort von einem bedeutsamen Ziel ist, desto geringer ist der Einfluss dieses Ziels auf das Fußverkehrspotenzial an besagtem Ort. So werden Bereiche mit besonders hohem Potenzial erkennbar.

Zusätzlich wurden sensible Bereiche des Fußverkehrs definiert, in denen ein erhöhtes Aufkommen besonders vulnerabler Gehender (wie z. B. älterer Menschen und Kinder) zu erwarten ist. Diese Bereiche bilden die Umfelder um Krankenhäuser, Alten- und Pflegeeinrichtungen, Schulen und Kindergärten sowie um Spielplätze. Die definierten Radien betragen bei allen Einrichtungen 150 Meter Luftlinie und bei Spielplätzen 75 Meter.

### 3.3 Unfallanalyse Fußverkehr

Ein Hinweis auf Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur sind Häufungen von Unfällen, insbesondere wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle in Langen und in Bad Bederkesa mit Beteiligung Gehender der Jahre 2021 bis 2024 mit Personenschaden ausgewertet.

In diesem Zeitraum wurden in Langen neun Unfälle und in Bad Bederkesa zwölf Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung polizeilich gemeldet<sup>6</sup>. Davon ereigneten sich in beiden Ortschaften die meisten beim

---

<sup>6</sup> Statistische Ämter des Bundes und der Länder, unfallatlas.statistikportal.de, 2024

Überschreiten von Hauptverkehrsstraßen. Die meisten Unfälle geschahen unter Beteiligung eines Kfz. Nur ein Unfall wurde mit der Beteiligung eines Radfahrenden und eines Gehenden dokumentiert.

Aufgrund der Unfallorte und der Unfalltypen lässt sich schließen, dass Überquerungen der Hauptverkehrsstraße und Knotenpunkte in beiden Ortsteilen potenzielle Gefahrenstellen sind. Es sind jedoch keine Unfallhäufungsgstellen vorhanden, an denen mehrere Unfälle vom gleichen Typ dokumentiert wurden.

Eine Übersicht der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in Form einer Unfallkarte ist in [Anlage 5](#) und [Anlage 6](#) Bestandteil des Abschlussberichtes.

### 3.4 Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Geestland

Aus den durchgeführten Analysen ergeben sich im Ist-Zustand folgende Stärken und Schwächen für den Fußverkehr in Geestland:

**Tabelle 2: Abgeleitete Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Langen**

Stärken	Schwächen
Es gibt viele Ziele der Nahversorgung entlang der Hauptverkehrsstraßen (Sieverner Straße/ Leher Landstraße). Dadurch liegen zum Teil kurze Alltagswege und ein hohes Potenzial für den Fußverkehr vor.	Zwei übergeordnete Straßen (L 135 und L 118) verlaufen durch Langen. Die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität ist durch die hohen Verkehrsstärken und gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten eingeschränkt.
Mit dem Schulzentrum Langen, dem Gymnasium, der Grundschule am Hinschweg und der Grundschule am Wilden Moor ist Langen ein wichtiger Schulstandort in Geestland.	Entlang der Hauptverkehrsstraßen fehlen in regelmäßigen Abständen sichere Überquerungstellen für den Fußverkehr.
Es gibt einen großen bewaldeten Park (Wald Friedrichsruhe) in unmittelbarer Nähe zum Ortszentrum und den Schulen. Dieser bietet Potenziale als Naherholungsziel und für Spazierverbindungen.	Die Gehwege sind zum Teil uneben und in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

**Tabelle 3: Abgeleitete Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Bad Bederkesa**

Stärken	Schwächen
Aufgrund der Therme, der Burg, dem Bederkesaer See und dem Kurpark ist Bad Bederkesa ein wichtiges touristisches Ziel. Dies bringt ein hohes Potenzial für den Fußverkehr mit sich.	Entlang der Hauptverkehrsstraßen fehlen in regelmäßigen Abständen sichere und bevorrechtigte Überquerungsstellen für den Fußverkehr.
Die Heckenwege bieten ein hohes Potenzial als Fußverkehrsverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen. Auch der Charm der Wege kann in Bezug auf eine Freizeitnutzung und touristische Bedeutung eine Stärke sein.	Die an die Heckenwege angrenzenden Grundstücke sind Privatgrundstücke. Eine Pflege des an die Wege angrenzenden Grünbewuchs kann nur schwer sichergestellt werden.
Mit der Oberschule, dem NIG und der Grundschule ist Bad Bederkesa ein wichtiger Schulstandort im Stadtgebiet.	Im Umfeld der Schulen gibt es durch Busverkehr und Elterntaxis zu Schulbeginn und Schulschluss ein hohes Verkehrsaufkommen.
In der Innenstadt gibt es viele Geschäfte auf dichtem Raum.	

## 4 Empfehlungen für den Fußverkehr in Geestland

### 4.1 Struktur der Empfehlungen

In Tabelle 2 ist dargestellt aus welchen Bausteinen sich die gesamten Empfehlungen für den Fußverkehr zusammensetzen. Die einzelnen Bausteine sind in den folgenden Kapiteln ausführlich erläutert.

**Tabelle 2: Struktur der Empfehlungen für den Fußverkehr**

	Baustein	Aufbereitung	Anlage
4.2	Handlungsempfehlungen (thematisch)	Steckbriefe (je 2 Seiten)	Anlage 14
4.3	Maßnahmenempfehlungen (verortet) – besonderer Fokus auf Infrastruktur	Maßnahmendatenblätter (MDB), Tabellen und Interaktive Karte (WebGIS)	Anlage 15 Anlage 16 Anlage 17
4.4	Musterlösungen (exemplarisch)	Musterblätter (je 1 Seite)	Anlage 18

### 4.2 Handlungsempfehlungen

Als zentraler Baustein des Fußverkehrs-Checks wurden **10 Handlungsempfehlungen** entwickelt. Für jede Empfehlung wurde ein Steckbrief als Handreichung für das weitere Vorgehen erstellt (siehe Anlage 14).

Die Handlungsempfehlungen basieren auf der fachlichen Perspektive des Planungsbüros und sind zugleich Ergebnis der Rückmeldungen und Diskussionen aus den zwei Workshops und den Begehungen. Sie richten sich an die politischen Vertreterinnen und Vertreter, die Stadtverwaltung mit ihren verschiedenen Fachbereichen, aber auch an weitere Akteure.

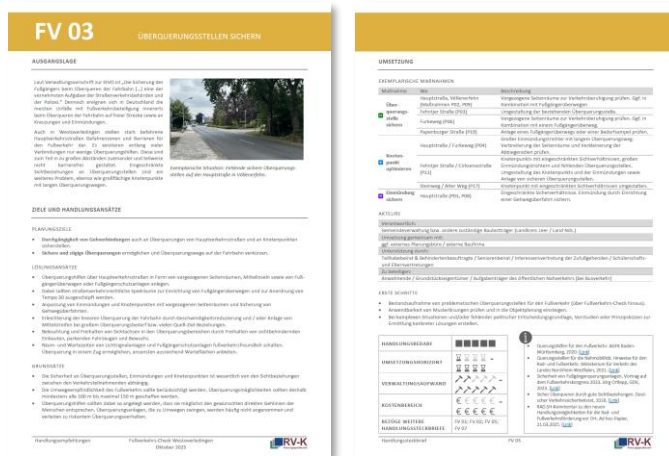


Abbildung 9: Beispiel für den Aufbau und das Layout eines Handlungssteckbriefes

#### 4.2.1 Aufbau der Handlungssteckbriefe

Die Steckbriefe fassen in knapper Form die wichtigsten Informationen zu jeder Handlungsempfehlung zusammen:

- **Ausgangslage:** Wie ist die Ist-Situation? / Was sind die Rahmenbedingungen?
- **Planungsziele:** Welche konkreten Verbesserungen werden angestrebt?
- **Lösungsansätze:** Wie können die gesetzten Ziele erreicht werden?
- **Grundsätze:** Welche Aspekte und Prinzipien, sollten bei der Umsetzung berücksichtigt werden?
- **Exemplarische Maßnahmen oder Vorgehen:** Welche Beispiele gibt es, um die Lösungsansätze zu verfolgen? Was sind klassische Arbeitsschritte?

Welche verorteten Maßnahmenempfehlungen stehen im direkten Bezug zu der Handlungsempfehlung?

- **Akteure:**

**Verantwortlich:**

Wer trifft die operativen Entscheidungen?

**Umsetzung gemeinsam mit:**

Wer unterstützt aktiv bei der Umsetzung? An wen können Aufgaben ausgelagert werden?

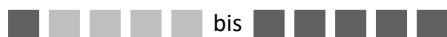
**Unterstützung durch:**

Mit wessen Rückhalt ist zu rechnen? Welche Fürsprecher würden dem Vorhaben Vortrieb geben? Wer kann als Multiplikator dienen, damit die Akzeptanz gesteigert wird?

**Zu beteiligen:**


















Wessen Stellungnahme ist einzuholen? Wessen Sichtweise ist für das Projekt besonders relevant? Wessen Expertise kann hilfreich sein?

- **Erste Schritte:** Womit sollte begonnen werden?
- **Handlungsbedarf:** Gutachterliche Einschätzung der Dringlichkeit



- **Umsetzungshorizont:**













Der Umsetzungshorizont beschreibt die Dauer von Projektbeginn bis zur Umsetzung bzw. Implementierung einer Maßnahme.

-     sofort / binnen eines Jahres
-     kurzfristig: bis 4 Jahre
-     mittelfristig: bis 10 Jahre
-     langfristig: mehr als 10 Jahre
-  Daueraufgabe

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

- **Verwaltungsaufwand**

Der Faktor „Verwaltungsaufwand“ beschreibt den zeitlichen und personellen Aufwand für die Kommune. Dabei wird der gesamte Umsetzungsprozess vom Beginn des Verwaltungsaktes bis zur fertigen Umsetzung betrachtet.

-     Verwaltung teilt Informationen über Angebote Dritter / Standardabläufe und Routineaufgaben mit geringem Umfang bzw. Aufwand (z. B. Planung Baustelleneinrichtung ohne besondere Randbedingungen).
-     Beteiligung an Projekten bzw. Planungen in der Verantwortung Dritter (z. B. Stellungnahmen von Landkreiskommunen zu Kreiskonzepten) / Standardabläufe und Routineaufgaben mit mittlerem Umfang bzw. Aufwand (z. B. Verkehrsschauen, etc.).
-     Begleitung, rechtliche und fachliche Prüfung von extern vergebenen Planungen und Konzepten in kommunaler Verantwortung / Interne Bearbeitung von Planungen und Projekten mit geringem Umfang bzw. Aufwand. / Entwicklung neuer Abläufe mit geringem bis mittlerem Aufwand.



Interne Bearbeitung von Planungen und Projekten mit mittlerem Umfang bzw. Aufwand. / Aneignung neuer Kompetenzen sowie die Entwicklung neuer Prozesse und Aufgabenfelder mit mittlerem Aufwand.



Hoher Aufwand für Planung, hoher Aufwand für fachliche Abstimmung, hoher Aufwand für Öffentlichkeitsbeteiligung, Komplikationen sind zu erwarten. / Aneignung neuer Kompetenzen sowie die Entwicklung neuer Prozesse und Aufgabenfelder mit hohem Aufwand.

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

• **Kostenbereich:**

Zu den anfallenden Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen kann an dieser Stelle nur eine grobe Abschätzung gegeben werden, da die Kosten jeweils von der Ausgestaltung der Maßnahmen sowie der Umsetzung gegebenenfalls mit anderen Maßnahmen abhängen.

Es handelt sich bei Infrastruktur-Maßnahmen um Bruttokosten inklusive Planungskosten.

Bei organisatorischen Maßnahmen wird der finanzielle Aufwand der Kommune für die Umsetzung bzw. deren externe Vergabe abgeschätzt.

- € € € € € bis 10.000 €
- € € € € € bis 30.000 €
- € € € € € bis 100.000 €
- € € € € € bis 500.000 €
- € € € € € über 500.000 €

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

• **Bezüge Weitere Handlungssteckbriefe:**

Handlungssteckbriefe, die im direkten Zusammenhang zueinanderstehen.



**Verwendete Quellen / Hinweise auf vertiefende Informationen und Best Practice-Beispiel**

### 4.2.2 Übersicht der Handlungssteckbriefe

Nr.	Bezeichnung	Handlungsbedarf
FV 01	Fußverkehrskonzept aufstellen	■ ■ ■ ■ ■
FV 02	Gehverbindungen strategisch vernetzen und gestalten	■ ■ ■ ■ ■
FV 03	Überquerungsstellen sichern	■ ■ ■ ■ ■
FV 04	Bestehende Gehwege aufwerten	■ ■ ■ ■ ■
FV 05	Barrierefreiheit sicherstellen	■ ■ ■ ■ ■
FV 06	Aufenthaltsqualität auf Gehverbindungen erhöhen	■ ■ ■ ■ ■
FV 07	Schulmobilitätsplanung etablieren	■ ■ ■ ■ ■
FV 08	Gehwegparken regulieren	■ ■ ■ ■ ■
FV 09	Strategie zur Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung entwickeln	■ ■ ■ ■ ■
FV 10	Fußverkehr als Querschnittsaufgabe verankern	■ ■ ■ ■ ■

## 4.3 Maßnahmenempfehlungen

### 4.3.1 Grundlagen der Maßnahmenplanung für den Fußverkehr

Die Fußverkehrsinfrastruktur wurde innerhalb der räumlichen Schwerpunkte, die bei den Begehungen betrachtet wurden, hinsichtlich Sicherheit, Direktheit, Barrierefreiheit und Komfort untersucht. Dort, wo Defizite aufgezeigt und dokumentiert wurden, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt und abgestimmt. Bei der Entwicklung der Maßnahmen werden die in den [Kapiteln 1.3 und 1.4](#) aufgeführten gesetzlichen Grundlagen und Regelwerke berücksichtigt.

Es wird zwischen Punkt- und Streckenmaßnahmen unterschieden. Punktmaßnahmen sind mit einem „P“ und Streckenmaßnahmen mit einem „S“ gekennzeichnet.

Für alle Maßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter (MDB) erstellt (siehe Anlage 15). Die MDB geben einen ersten Eindruck über den Umfang der Maßnahmen. Neben der Maßnahmenbeschreibung befinden sich auf den Maßnahmendatenblättern Informationen wie bspw. die Baulasträgerschaft und welche Stelle für die ersten Umsetzungsschritte verantwortlich ist. Für die Angabe der Verkehrsmengen wurden, falls vorhanden, die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr veröffentlichten Verkehrsmengen aus dem Jahr 2021 verwendet. Mittels eines Lageplans und eines Fotos ist die Maßnahme verortet. Außerdem sind Angaben über den Kostenbereich und den Umsetzungshorizont dargestellt. Zusätzlich sind die Kennungen der Musterlösungen, die eine exemplarische Umsetzung visualisieren, und die Bezüge zu den Handlungssteckbriefen aufgelistet.



Abbildung 10: Beispiele für den Aufbau und das Layout der MDB

Alle im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entwickelten Maßnahmen mit Verknüpfungen zu den Musterlösungen und MDB sind dauerhaft in einer zoombaren Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

[https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks\\_2025/Geestland/Ergebnis/WebGIS.html](https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks_2025/Geestland/Ergebnis/WebGIS.html)

### 4.3.2 Maßnahmenprogramm

Das Maßnahmenprogramm besteht aus einem **Sofortprogramm** und einem **Planungsprogramm**. Diese Bündelung trägt dem jeweils erwartbaren Aufwand zur Umsetzung der Maßnahmen Rechnung.

Das Sofortprogramm (Tabelle 3) beinhaltet insgesamt 10 Maßnahmenempfehlungen. Folgende Sofortmaßnahmen werden empfohlen:

Tabelle 3: Maßnahmentypen des Sofortprogramms

Maßnahmentyp	Anzahl	Punktmaßnahme / Streckenmaßnahme
Ausfahrt / Einmündung sichern	3	Punktmaßnahmen
Einbauten optimieren	2	
Selbständige Schulmobilität fördern	2	
Knotenpunkt optimieren	1	
Gehwegparken regulieren	1	Streckenmaßnahmen
Sonstiges	1	

Das Planungsprogramm (Tabelle 4) beinhaltet insgesamt 23 Maßnahmenempfehlungen. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

Tabelle 4: Maßnahmentypen des Planungsprogramms

Maßnahmentyp	Anzahl	Punktmaßnahme / Streckenmaßnahme
Ausfahrt / Einmündung sichern	1	Punktmaßnahmen
Knotenpunkt optimieren	7	
Überquerungsstelle sichern	8	
Sonstiges	2	
Öffentlichen Raum aufwerten	1	Streckenmaßnahmen
Schulstraße einrichten	1	
Verkehrsberuhigende Umgestaltung	2	
Sonstiges	1	

Das Sofortprogramm und das Planungsprogramm sind als tabellarische Auflistung der Maßnahmen mit Informationen zur Baulast, Umsetzungshorizont und Kostenbereich in [Anlage 16](#) und [Anlage 17](#) Teil des Abschlussberichts.

### 4.4 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmen sind Musterlösungen hinterlegt. Diese wurden in der Regel durch die Planungsgesellschaft RV-K erstellt. Darüber hinaus existieren Musterlösungen einzelner Bundesländer, beispielsweise aus Hessen und Baden-Württemberg, die ebenfalls als Orientierung für die weitere Planung und Umsetzung herangezogen werden können. Die Musterlösungen zeigen exemplarisch mit Skizzen und Beispielbildern auf, wie eine Maßnahme in der Umsetzung aussehen könnte. Die Musterlösungen dienen als Grundlage für weitere Untersuchungen und Diskussionen zu den einzelnen Maßnahmenempfehlungen. Die Musterlösungen sind als Anlage 18 Bestandteil des Abschlussberichts des Fußverkehrs-Checks.



Abbildung 11: Beispiele für den Aufbau und das Layout der Musterlösungen

### 4.5 Besonderer Kontext in Geestland

#### 4.5.1 Heckenwege in Bad Bederkesa

In Bad Bederkesa gibt es im gesamten Ortsgebiet eine Vielzahl schmaler Verbindungswege für den Fußverkehr. Aufgrund der angrenzenden Hecken und des dichten Grünbewuchses werden diese Wege als „Heckenwege“ bezeichnet. Sie prägen das Ortsbild und tragen wesentlich zum besonderen Charme von Bad Bederkesa bei. Viele Anwohnende schätzen die Heckenwege als ruhige, sichere und steigungsarme Alternativen zu den Gehwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen.

Es bestehen verschiedene Herausforderungen in ihrer Nutzung: Viele der Wege sind zugewachsen und oftmals sehr dunkel. Der Grünbewuchs befindet sich überwiegend auf Privatgrundstücken und für den Rückschnitt sind die Eigentümer verantwortlich. Die Handlungsspielräume der Stadt sind dadurch eingeschränkt. Zudem ist die Beleuchtung entlang der Wege unzureichend oder gar nicht vorhanden.

Auch die Wegeoberflächen sind uneben und damit für Rollstühle, Kinderwagen oder Gehhilfen nur eingeschränkt geeignet.

Obwohl die Heckenwege für Anwohnende und Touristen ein hohes Nutzungspotenzial als Alltags- und Freizeitwege aufweisen, sind sie vielen Personen nicht bekannt. Bestehende Beschilderungen und Karten mit Rundrouten werden nur begrenzt wahrgenommen.

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks wird in Bezug auf den Unterhalt und die Sanierung der Wege empfohlen ein Nutzungs- und Instandhaltungskonzept aufzustellen (siehe [Anlage 15, Maßnahme S03](#)). Dieses soll insbesondere die regelmäßige Pflege des Grünbewuchses, die Herstellung einer angemessenen Beleuchtung sowie die Sanierung der Wege regeln. Bei einer Sanierung der Wege sind Belange der Naherholung und des Naturschutzes mit dem Komfort und der Barrierefreiheit des Fußverkehrs abzuwägen. Für eine barrierearme Herstellung der Wege bestehen Herausforderungen, wie die Längsneigung und die vorhandene Breite, die im Einzelfall zu prüfen sind (siehe [Anlage 14, Handlungssteckbriefe FV 05 und FV 06](#)).

Ziel der Maßnahmen sollte es sein, die Heckenwege qualitativ aufzuwerten, ohne ihren charakteristischen Charme zu beeinträchtigen. Darüber hinaus sollte die bestehende Beschilderung überprüft und gegebenenfalls überarbeitet werden. Eine zusätzliche Aufwertung könnten Themenkarten, spezielle Nutzungsprogramme, Veranstaltungen oder die Entwicklung einzelner Wege zu Lehrpfaden darstellen. Dies kann ebenfalls im Zuge eines Nutzungskonzeptes erarbeitet werden.

#### **4.5.2 Gehwege entlang der Hauptverkehrsstraßen in Langen – Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr**

Entlang der Hauptverkehrsstraßen in Langen bestehen Probleme in der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur. Das betrifft die Sieverner Straße und die Leher Landstraße (L 135) sowie die Debstedter Straße (L 118). Die Gehwege entlang der Straßen sind teilweise zu schmal und in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Besonders der schlechte Oberflächenzustand des Gehweges am östlichen Fahrbahnrand der Sieverner Straße mit einem mittigen Unkrautbewuchs stellt eine Stolpergefahr dar und beeinträchtigt die Barrierefreiheit. Hinzu kommt, dass die zum Teil schmalen Gehwege für den Radverkehr freigegeben sind. Dies führt zu Konflikten zwischen Gehenden und Radfahrenden. Darüber hinaus mangelt es an ausreichend sicheren Querungsstellen. Besonders die Einmündungen und Ausfahrten entlang der Sieverner Straße und der Leher Landstraße sind unzureichend gestaltet; dort werden Gehende vom Kfz-Verkehr häufig übersehen.

Ein weiteres Problem stellt die unterschiedliche Baulastträgerschaft der Wege dar. Die Zuständigkeit für die Landesstraßen liegt bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV). Dies beinhaltet zum Teil auch die angrenzenden Gehwege. Der Handlungsspielraum der Stadt ist daher begrenzt.

Zur Verbesserung der Situation wird empfohlen, den Fuß- und Radverkehr voneinander zu trennen. Dafür ist zunächst zu prüfen, ob durch eine grundlegende Neuplanung des Straßenraums eigene Infrastruktur für den Radverkehr geschaffen werden kann. Die Herstellung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sind Möglichkeiten dafür. In einer Betrachtung des gesamten Abschnitts muss zunächst geprüft werden, ob die Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen möglich ist und welche Alternativen noch in Betracht kommen. Zudem wird die Sanierung der östlichen Gehwege entlang der Sieverner Straße und der Leher Landstraße empfohlen (siehe [Anlage 15, Maßnahme S04](#)). Zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für den Fußverkehr wird empfohlen etwa alle 150 Meter geeignete Überquerungsstellen, beispielsweise Mittelinseln oder signalisierte Fußgängerquerungen, einzurichten (siehe [Anlage 14, Handlungssteckbrief FV 03](#)).

Voraussetzung für eine durchgängig fußverkehrsgerechte Straßenraumgestaltung ist daher die enge Zusammenarbeit zwischen Kommune und Land. Auch wenn der Handlungsspielraum der Stadt begrenzt ist, sollten die bestehenden Missstände dokumentiert und den zuständigen Stellen der Landesverwaltung kommuniziert werden. Zudem wird empfohlen, im Rahmen von Verkehrsschauen kontinuierlich auf die Notwendigkeit von Verbesserungsmaßnahmen hinzuweisen. Ergänzend können Zählungen und Erhebungen durchgeführt werden, um eine belastbare Argumentationsgrundlage zu schaffen.

## 5 Umsetzungsstrategie

### 5.1 Akteursübergreifende Umsetzung

Die im Fußverkehrs-Check erarbeiteten Handlungsempfehlungen und Maßnahmenempfehlungen dienen der Stadtverwaltung zur schwerpunktmäßigen Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessiv umzusetzen. Die Maßnahmen des Sofortprogramms können mit geringem Planungsaufwand umgesetzt werden. Die Maßnahmen des Planungsprogramms haben einen längeren Planungshorizont (ggf. Vorstudie oder Machbarkeitsstudie zur Vorbereitung der Umsetzungsentscheidung notwendig). Mit der Planung der wichtigsten Maßnahmen sollte daher zeitnah begonnen werden. Die Maßnahmen des Sofortprogramms können zeitlich kurzfristig nach und nach je nach Kapazitäten der Verwaltung und der vorhandenen Haushaltsmittel angegangen werden (siehe [Abbildung 12](#)).

Im Abschlussworkshop wurden die Maßnahmen zur Schulwegmobilität und zur Einrichtung von Überquerungsstellen als besonders wichtig bewertet (siehe [Anlage 13](#)). Die Bewertung aus dem Workshop kann als Entscheidungshilfe dienen, welche Maßnahmen des Planungsprogramms prioritär umgesetzt werden sollen.

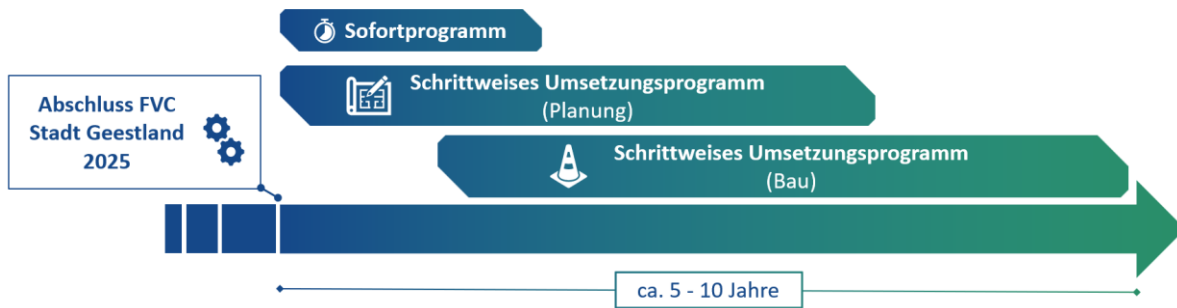


Abbildung 12: Umsetzungshorizont der Maßnahmenprogramme

Für die Umsetzung ist die aktive Mitarbeit verschiedener Bereiche der Stadtverwaltung sowie der weiteren Straßenbulasträger (Land und Kreis) erforderlich. Um eine möglichst zügige Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen, wird empfohlen, einen regelmäßig tagenden Arbeitskreis Fußverkehr/Mobilität zu implementieren und damit die verwaltungsinterne Zusammenarbeit im Bereich Mobilität zu verstetigen (siehe Anlage 14, Handlungssteckbrief FV 10).

Um die Fußverkehrsförderung in der gesamten Stadt zu betrachten, sollten perspektivisch Fußverkehrskonzepte aufgestellt werden (siehe Anlage 14, Handlungssteckbrief FV 01).

## 5.2 Unterstützung durch die MOBILOTSIN

Die MOBILOTSIN ist die Beratungseinheit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und Ansprechpartnerin für niedersächsische Kommunen bei Fragen rund um die Mobilitätswende. Gemeinsam mit Kommunen unterstützt sie die Sensibilisierung für die Mobilitätswende durch zielgerichtete Kommunikation, Vernetzungsformate und fachlichen Austausch.

Mit Qualifizierungen (kommunal – schulisch – betrieblich) im Mobilitätsmanagement, fachspezifischen Veranstaltungen, digital sowie in Präsenz, sowie der persönlichen Beratung von Kommunen unterstützt die MOBILOTSIN Akteurinnen und Akteure, eine sozial gerechte und nachhaltige Mobilität in Niedersachsen umzusetzen. Durch die Begleitung der Europäischen Mobilitätswoche, die Beratung zu Förderprogrammen im Themenbereich Mobilität und das Planspiel Mobiland leistet die MOBILOTSIN einen wichtigen Beitrag, die Zukunft der Mobilität in Niedersachsen aktiv mitzugestalten.

Mit dem Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“, der speziell für Mitarbeitende in Kommunalverwaltungen konzipiert wurde, werden grundlegende Kenntnisse in Verkehrs- und Stadtplanung sowie Kompetenzen in zielgruppenspezifischer Kommunikation und Beteiligungsprozessen vermittelt. Durch diese umfassende Betrachtung von Mobilität tragen die Teilnehmenden gezielt dazu bei, die Mobilitätswende in ihrer Kommune voranzubringen, indem sie alltägliche Mobilitätspraktiken reflektieren und gezielt weiterentwickeln sowie Lösungen für aktuelle Probleme in der Verkehrs- und

Mobilitätsplanung finden können. Die MOBILOTSIN fördert zudem die Vernetzung und den Austausch unter den Alumni des Lehrgangs „Kommunales Mobilitätsmanagement“, damit die Teilnehmenden untereinander von Good-Practice-Beispielen profitieren können.

Neben dem neuntägigen Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ führt die MOBILOTSIN auch einen dreitägigen Lehrgang „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ durch. Dort stehen die Mobilität der Mitarbeitenden – von den täglichen Arbeitswegen über Dienstreisen bis zum Fuhrpark – im Fokus und die Möglichkeiten, diese nachhaltiger, effizienter und kostengünstiger zu gestalten. In Kooperation mit dem Bündnis „Sichere und nachhaltige Schulwege“ bietet die MOBILOTSIN eine zweitägige Qualifizierung im Bereich schulisches Mobilitätsmanagement an. Teilnehmende können sich zu „Kordinatorinnen und Koordinatoren kommunales schulisches Mobilitätsmanagement“ ausbilden und vor Ort in ihrer Kommune für sichere Schulwege sorgen.

Seit 2024 unterstützt die MOBILOTSIN niedersächsische Kommunen mit dem Instrument Fußverkehrs-Checks. Dies soll einen Prozess zur systematischen Förderung des Fußverkehrs anstoßen und gleichzeitig zur Sensibilisierung für das Zufußgehen in Niedersachsen beitragen. Ein zentraler Mehrwert der Fußverkehrs-Checks liegt in der fachbereichsübergreifenden Zusammenarbeit, die Maßnahmen initiiert und dauerhaft verankert, sowie in der engen Einbindung von Politik, Behörden, weiteren Akteuren, Institutionen und den Bürgerinnen und Bürgern. Mit dem grundsätzlichen Ziel der MOBILOTSIN, die Richtung für nachhaltige Mobilitätskonzepte zu weisen und Kommunen Orientierung zu geben, haben sich die Fußverkehrs-Checks zu einem essenziellen Baustein entwickelt. Die Finanzierung der Fußverkehrs-Checks übernimmt das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen.

### 5.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Bei Maßnahmen auf bzw. entlang von klassifizierten Straßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten in der Regel zu 100 Prozent.

Weiterhin gibt es für die Stadt verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund für Fußverkehrsmaßnahmen.

**Förderinitiative Fußverkehr des Bundes:** Über die Förderinitiative Fußverkehr können konzeptionelle, investitionsvorbereitende und investive Ausgaben mit bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben gefördert werden.

[https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Fussverkehr/Fussverkehr\\_inhalt.html](https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Fussverkehr/Fussverkehr_inhalt.html)

**Städtebauförderung Niedersachsen:** Über die Städtebauförderung Niedersachsen können unter den Oberbegriffen der Lebendigen Zentren (Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne), des sozialen

Zusammenhalts (Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten) und Wachstum und nachhaltige Erneuerung (Lebenswerte Quartiere gestalten) auch Fußverkehrsmaßnahmen finanziert werden.

[https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/bauen\\_wohnen/stadtebauforderung/stadtebauforderung-in-niedersachsen-217289.html](https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/bauen_wohnen/stadtebauforderung/stadtebauforderung-in-niedersachsen-217289.html)

**Sonderprogramm Stadt und Land:** Über das Sonderprogramm Stadt und Land können Fußverkehrsmaßnahmen in Kombination mit Radverkehrsmaßnahmen gefördert werden. Ein Beispiel ist die Neuanlage eines getrennten Geh- und Radweges.

[https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/sonderprogrammstadtland\\_Inhalt.html](https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/sonderprogrammstadtland_Inhalt.html)

**Natürlicher Klimaschutz in Kommunen:** Im Rahmen der Maßnahme Natürlicher Klimaschutz in Kommunen können unter anderem die Umstellung auf naturnahes Grünflächenmanagement, die Pflanzung von Bäumen, die Schaffung von Naturoasen sowie die Entsiegelung von Flächen zur Wiederherstellung natürlicher Bodenfunktionen bezuschusst werden.

[https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/St%C3%A4dte-und-Gemeinden-gestalten/F%C3%B6rderprodukte/Nat%C3%BCrlicher-Klimaschutz-in-Kommunen-\(444\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/St%C3%A4dte-und-Gemeinden-gestalten/F%C3%B6rderprodukte/Nat%C3%BCrlicher-Klimaschutz-in-Kommunen-(444)/)

## 5.4 Webdokumentation

Die wesentlichen Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks sind dauerhaft als WebGIS einsehbar. Eine übersichtliche Darstellungsform und Dokumentation der Ergebnisse sollen die weitere Umsetzung erleichtern und den Dialog und Austausch zur Fußverkehrsförderung unterstützen.

[https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks\\_2025/Geestland/Ergebnis/WebGIS.html](https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks_2025/Geestland/Ergebnis/WebGIS.html)

## 6 Fazit und Ausblick

Der Fußverkehrs-Check bildet den Einstieg in die strategische Fußverkehrsförderung in Geestland. Im Zentrum stand dabei die intensive Beteiligung der Verwaltung sowie der Öffentlichkeit. Auf Grundlage von Workshops und gemeinsamen Vor-Ort-Begehungen wurden so Maßnahmenempfehlungen für die thematischen Schwerpunkte Überquerungsstellen, Schulwegmobilität, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit erarbeitet. Dies sind Maßnahmen mit unterschiedlichem Aufwand und Umsetzungshorizont, die sich unterschiedlichen verantwortlichen Baulastträgern zuordnen lassen. Viele der exemplarischen Maßnahmen können auch auf andere Bereiche der Stadt übertragen werden. Die

Handlungsempfehlungen als Handlungssteckbriefe bieten ebenfalls allgemeine strategische Empfehlungen für die Fußverkehrsförderung in der gesamten Stadt.

Die im Zuge des Fußverkehrs-Checks durchgeführten Partizipationsprozesse haben gezeigt, dass ein Interesse an der Fußverkehrsförderung besteht und aus der Bevölkerung konstruktive Vorschläge und Diskussionen kommen. Daran kann in der Erarbeitung eines Fußverkehrskonzepts oder bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen angeknüpft werden.

Gelingt es der Stadt Geestland, den Fußverkehr zu fördern, kann dies auch positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Ortschaften haben. Eine gut ausgebaute und attraktive Fußverkehrsinfrastruktur erleichtert kurze Wege zu Geschäften, Einrichtungen und Freizeiteinrichtungen innerhalb der Ortschaften, wodurch lokale Angebote stärker genutzt werden. Gleichzeitig fördert sie Begegnungen im öffentlichen Raum und stärkt das Gemeinschaftsgefühl. Der Fußverkehrs-Check bildet somit die Grundlage für erste Schritte einer strategischen Förderung des Fußverkehrs im Rahmen einer nachhaltigen Kommunalentwicklung für ein lebenswertes Geestland.

## 7 Dokumentation (Anlagen)

Anlage 1	Plan 01 – Quell-Ziel-Karte Bad Bederkesa
Anlage 2	Plan 02 – Quell-Ziel-Karte Langen
Anlage 3	Plan 03 – Potenzialräume des Fußverkehrs Bad Bederkesa
Anlage 4	Plan 04 – Potenzialräume des Fußverkehrs Langen
Anlage 5	Plan 05 – Unfallkarte Bad Bederkesa
Anlage 6	Plan 06 – Unfallkarte Langen
Anlage 7	Dokumentation Vorgespräch
Anlage 8	Dokumentation Auftaktworkshop
Anlage 9	Dokumentation Begehung 1
Anlage 10	Dokumentation Begehung 2
Anlage 11	Plan 07 – Maßnahmenempfehlungen Bad Bederkesa
Anlage 12	Plan 08 – Maßnahmenempfehlungen Langen
Anlage 13	Dokumentation Abschlussworkshop
Anlage 14	Handlungsempfehlungen – Handlungssteckbriefe
Anlage 15	Maßnahmenempfehlungen – Maßnahmendatenblätter (Kataster)
Anlage 16	Maßnahmenempfehlungen – Sofortprogramm (Tabelle)
Anlage 17	Maßnahmenempfehlungen – Planungsprogramm (Tabelle)
Anlage 18	Maßnahmenempfehlungen – Musterlösungen

## **Anlage 1**

Plan 01 – *Quell-Ziel-Karte Bad Bederkesa*



**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

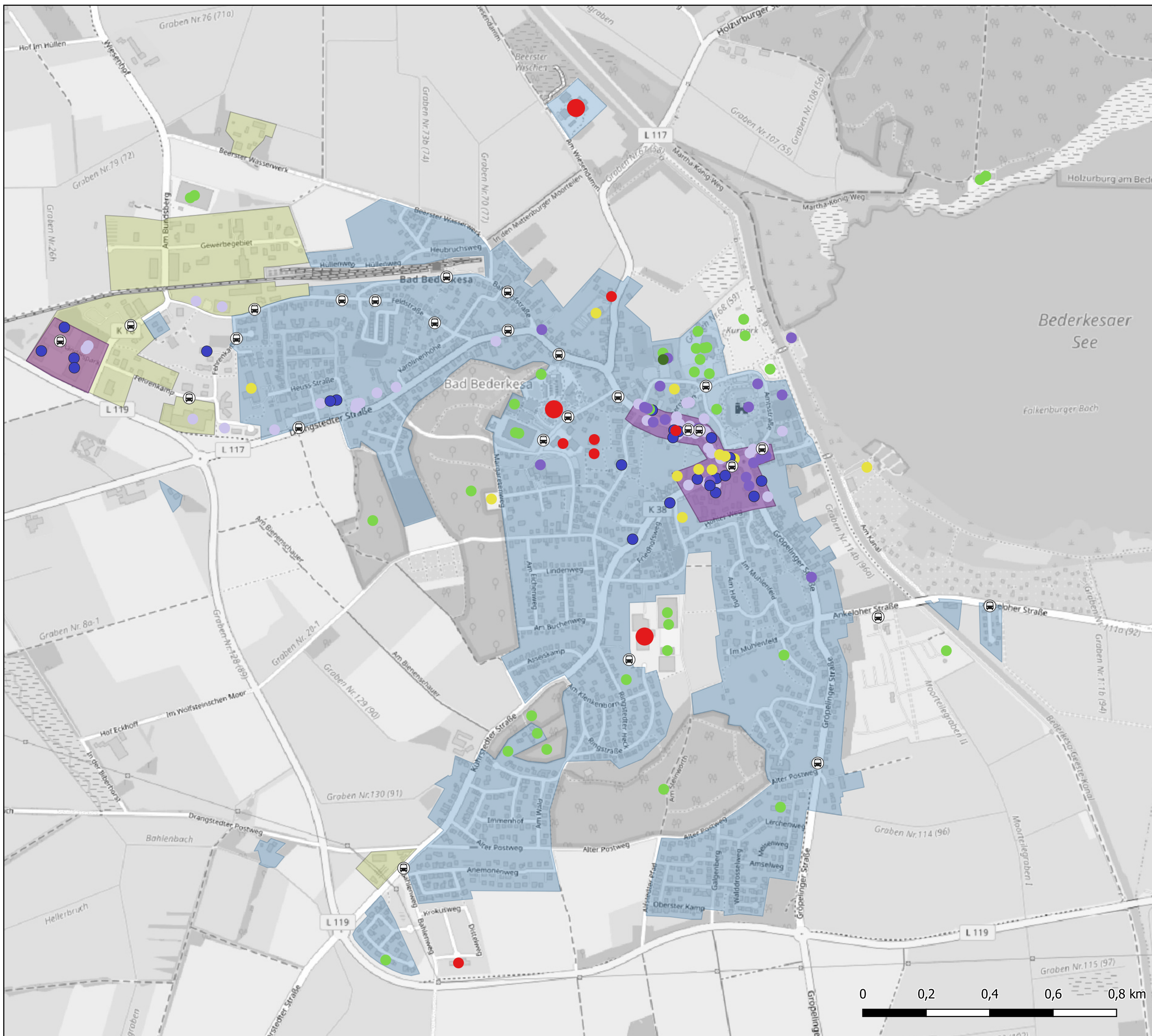
# Fußverkehrs-Check Geestland

## Quellen und Ziele des Fußverkehrs

- Weiterführende Schulen / Hochschulen
- Grundschulen / Kinderbetreuung / Weiterbildung
- Freizeit / Kultur / Sport
- Öffentliche Einrichtung
- Versorgung
- Gastronomie
- Einzelhandel / Dienstleistungsgewerbe
-  Bushaltestelle
-  Versorgungsschwerpunkt
-  Wohngebiet
-  Industrie-/ Gewerbegebiet

## Grenzen

-  Geestland
-  Nachbarkommunen



## Plan 01: Quell-Ziel-Karte Bad Bederkesa

Projekt: Fußverkehrs-Check Geestland

Bearbeitung: Erik Drawe

Datum: 30.05.2025

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

## **Anlage 2**

Plan 02 – *Quell-Ziel-Karte Langen*



**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

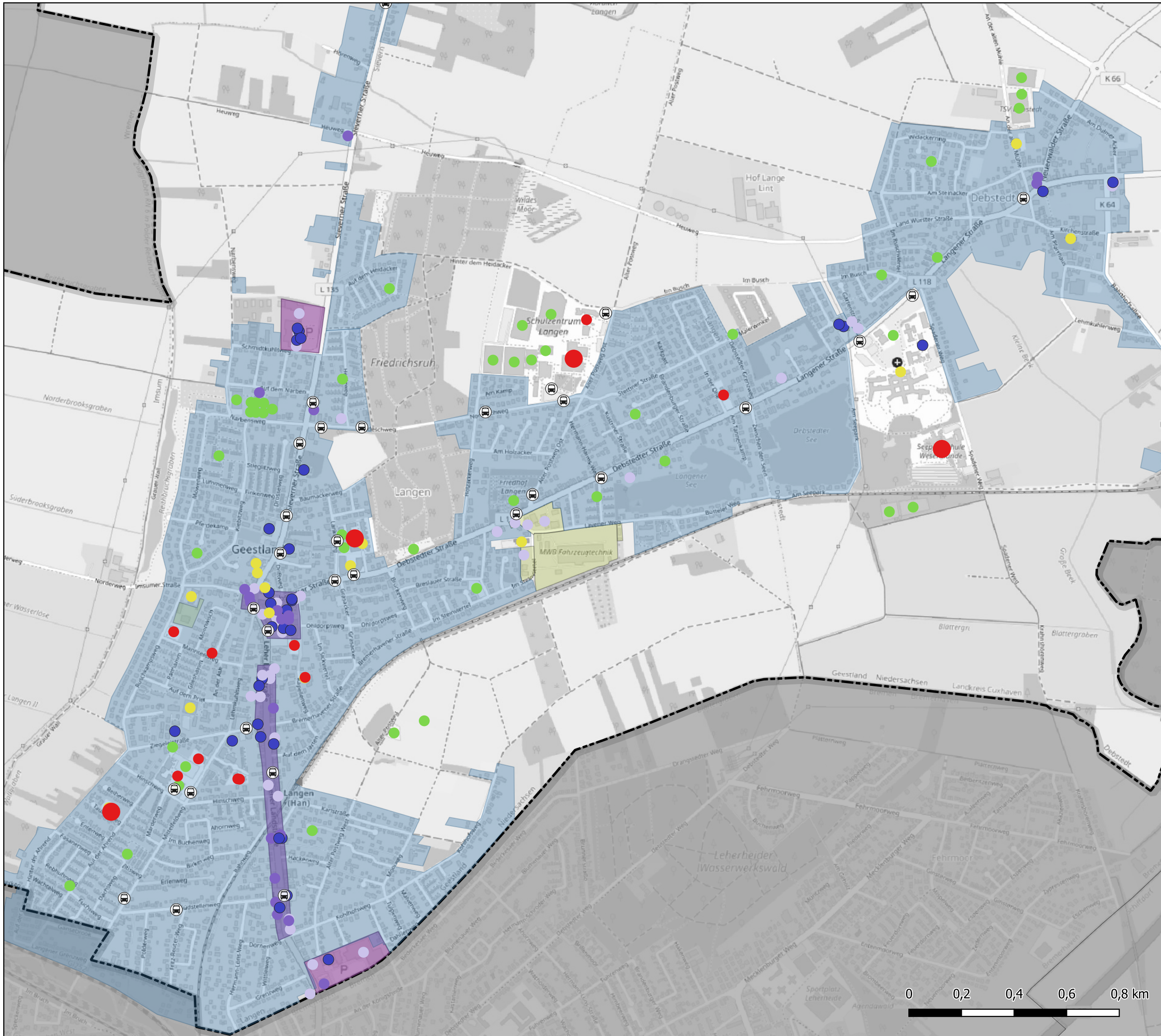
# Fußverkehrs-Check Geestland

## Quellen und Ziele des Fußverkehrs

- Weiterführende Schulen / Hochschulen
- Grundschulen / Kinderbetreuung / Weiterbildung
- Freizeit / Kultur / Sport
- Öffentliche Einrichtung
- Versorgung
- Gastronomie
- Einzelhandel / Dienstleistungsgewerbe
-  Bushaltestelle
-  Versorgungsschwerpunkt
-  Wohngebiet
-  Industrie-/ Gewerbegebiet

## Grenzen

-  Geestland
-  Nachbarkommunen



## Plan 02: Quell-Ziel-Karte Langen

Projekt: Fußverkehrs-Check Geestland

Bearbeitung: Erik Drawe

Datum: 30.05.2025

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

## **Anlage 3**

*Plan 03 – Potenzialräume des Fußverkehrs Bad Bederkesa*

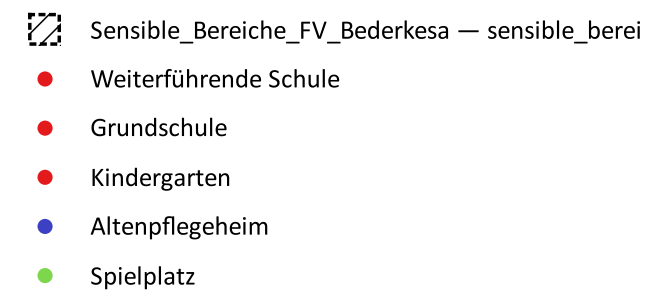
**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

# Fußverkehrs-Check Geestland

## Potenzialkarte\_FV\_Bederkesa



## Sensible Bereiche



## Plan 03: Potenzialkarte Fußverkehr Bad Bederkesa

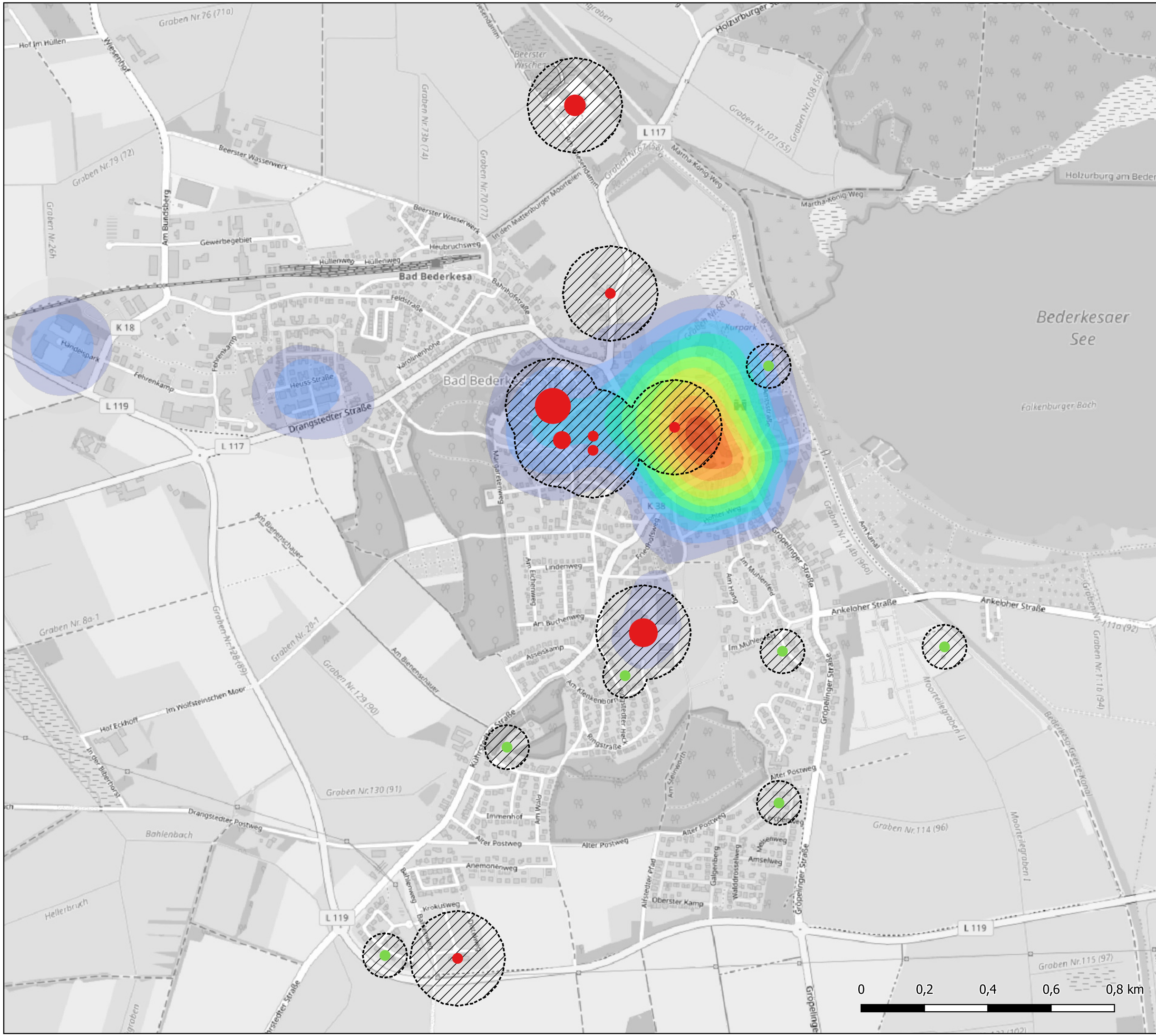
Projekt: Fußverkehrs-Check Geestland

Bearbeitung: Erik Drawe

Datum: 30.05.2025

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022



## **Anlage 4**

Plan 04 – *Potenzialräume des Fußverkehrs Langen*

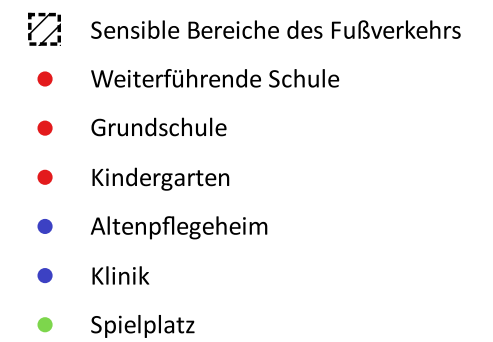
**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

# Fußverkehrs-Check Geestland

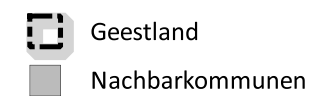
## Potenziale des Fußverkehrs



## Sensible Bereiche



## Grenzen



## Plan 04: Potenzialkarte des Fußverkehrs Langen

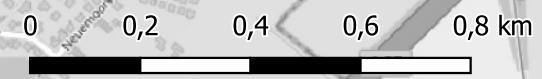
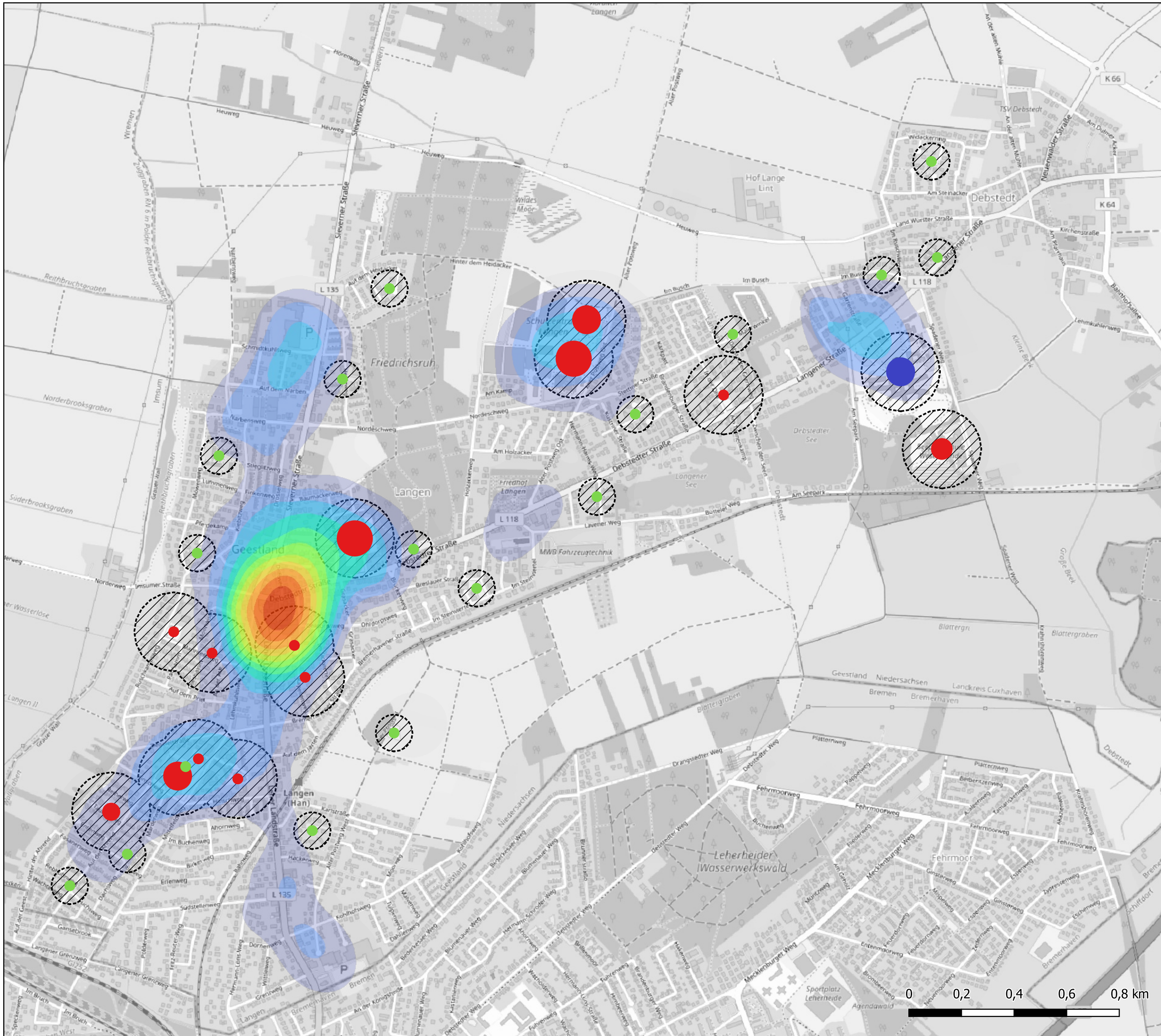
Projekt: Fußverkehrs-Check Geestland

Bearbeitung: Erik Drawe

Datum: 30.05.2025

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Kartgrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022



## **Anlage 5**

Plan 05 – *Unfallkarte Bad Bederkesa*

**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

# Fußverkehrs-Check Geestland

## Unfalltyp

- Fahrnfall
- Abbiegeunfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

## Unfallkategorie

- Schwerverletzte
- Leichtverletzte



**Plan 05: Unfallkarte Bad Bederkesa (2021-2024)**

Projekt: Fußverkehrs-Check Geestland

Bearbeitung: Erik Drawe

Datum: 16.01.2026

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

## **Anlage 6**

Plan 06 – *Unfallkarte Langen*

**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

# Fußverkehrs-Check Geestland

## Unfalltyp

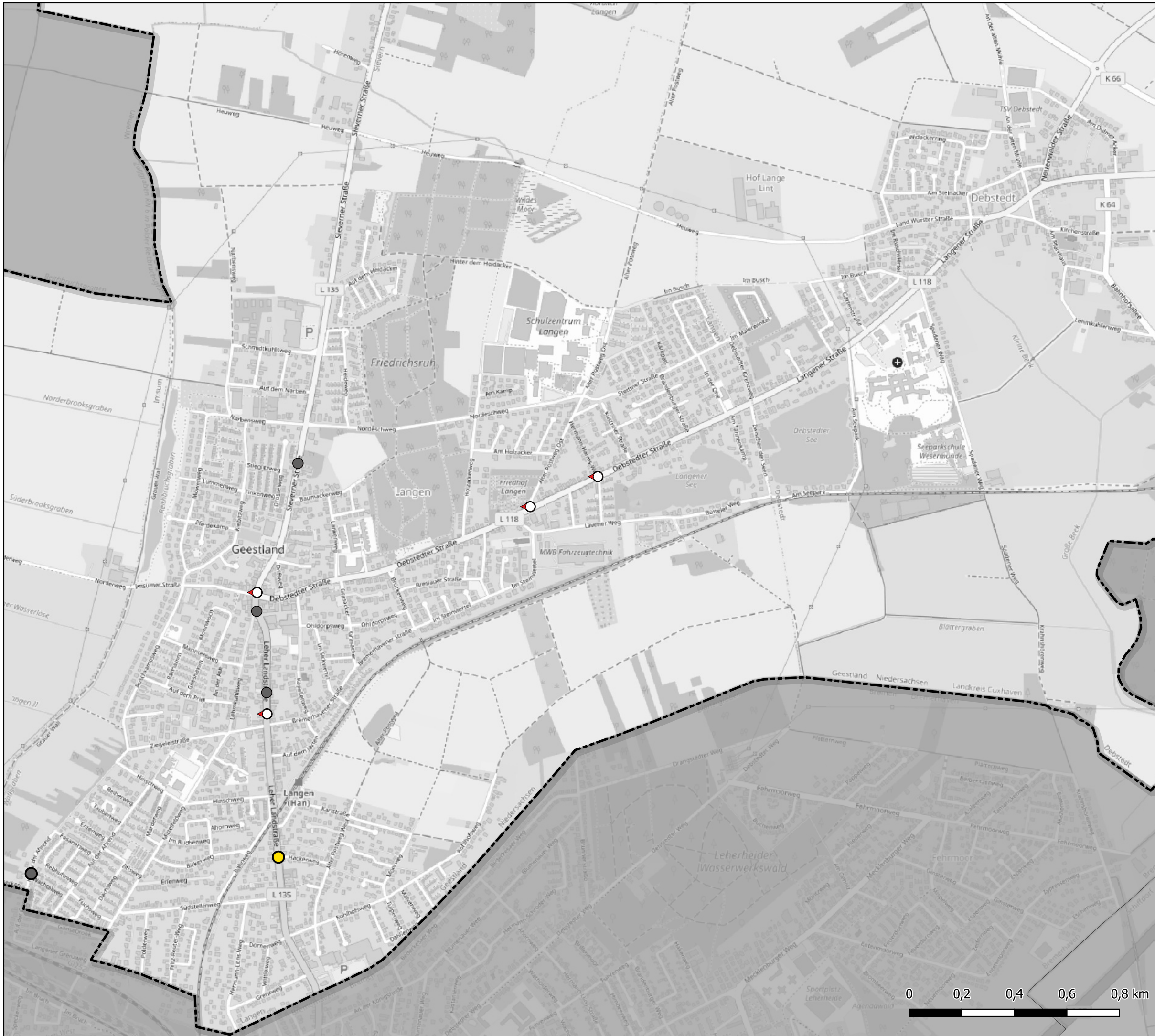
- Abbiegeunfall
- Überschreiten-Unfall
- Sonstiger Unfall

## Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

## Grenzen

- ▭ Stadtgrenze Geestland



### Plan 06: Unfallkarte Langen (2021-2024)

Projekt: Fußverkehrs-Check Geestland

Bearbeitung: Erik Drawe

Datum: 16.01.2026

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

## **Anlage 7**

Dokumentation Vorgespräch

**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

## - Ergebnisprotokoll -

### Vorgespräch Fußverkehrs-Check Stadt Geestland

Termin: 04.06.2025  
 Ort: zeit:machine Bad Bederkesa  
 Uhrzeit: 13:30 Uhr

#### Anwesend:

- Iris Dittmann – Stadt Geestland
- Simone Döscher – Stadt Geestland
- Martin Döscher – Stadt Geestland
- Erik Drawe – Planungsgesellschaft RV-K
- Janika Ducks – MOBILOTSIN (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH)
- Niklas Grebe – Stadt Geestland
- Gabi Kasten – Stadt Geestland
- Katharina Koop – Stadt Geestland
- Sophia von der Lieth – Stadt Geestland

Pkt.	Thema	Sachstand / Erledigung durch	Erledigung bis
	<b>TOP 1: Begrüßung und Vorstellung</b>		
1.1	Alle Teilnehmenden stellen sich kurz vor.	Information	
1.2	J. Ducks stellt die Beratungseinheit MOBILOTSIN der LNVG vor und gibt eine Einführung in die Fußverkehrs-Checks in Niedersachsen.	Information	
1.3	E. Drawe stellt die Planungsgesellschaft RV-K vor.	Information	
	<b>TOP 2: Vorgehen Fußverkehrs-Check (FVC)</b>		
2.1	E. Drawe stellt das geplante Vorgehen zur Durchführung des FVC für die Stadt Geestland vor.	Information	
	<b>TOP 3: Räumliche Schwerpunkte</b>		
3.1	Die Grundzentren Langen und Bad Bederkesa sollen die räumlichen Schwerpunkte des FVC bilden. Eine Begehung soll in Langen und eine in Bad Bederkesa stattfinden. Für eine allgemeine Betrachtung weiterer Themen wurden noch die Ortsteile Sievern und Debstedt genannt. Die Themenschwerpunkte wurden in der Folge für Langen und Bad Bederkesa zusammengetragen.	Konsens	
	<b>TOP 4: Themenschwerpunkte</b>		
4.1	Langen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsberuhigung und Lärmschutz entlang der Ortsdurchfahrten L 135, L 118 (Tempo 30)</li> <li>• Parksituation entlang der Ortsdurchfahrten</li> </ul>	Diskussion/ Konsens	zeitnah

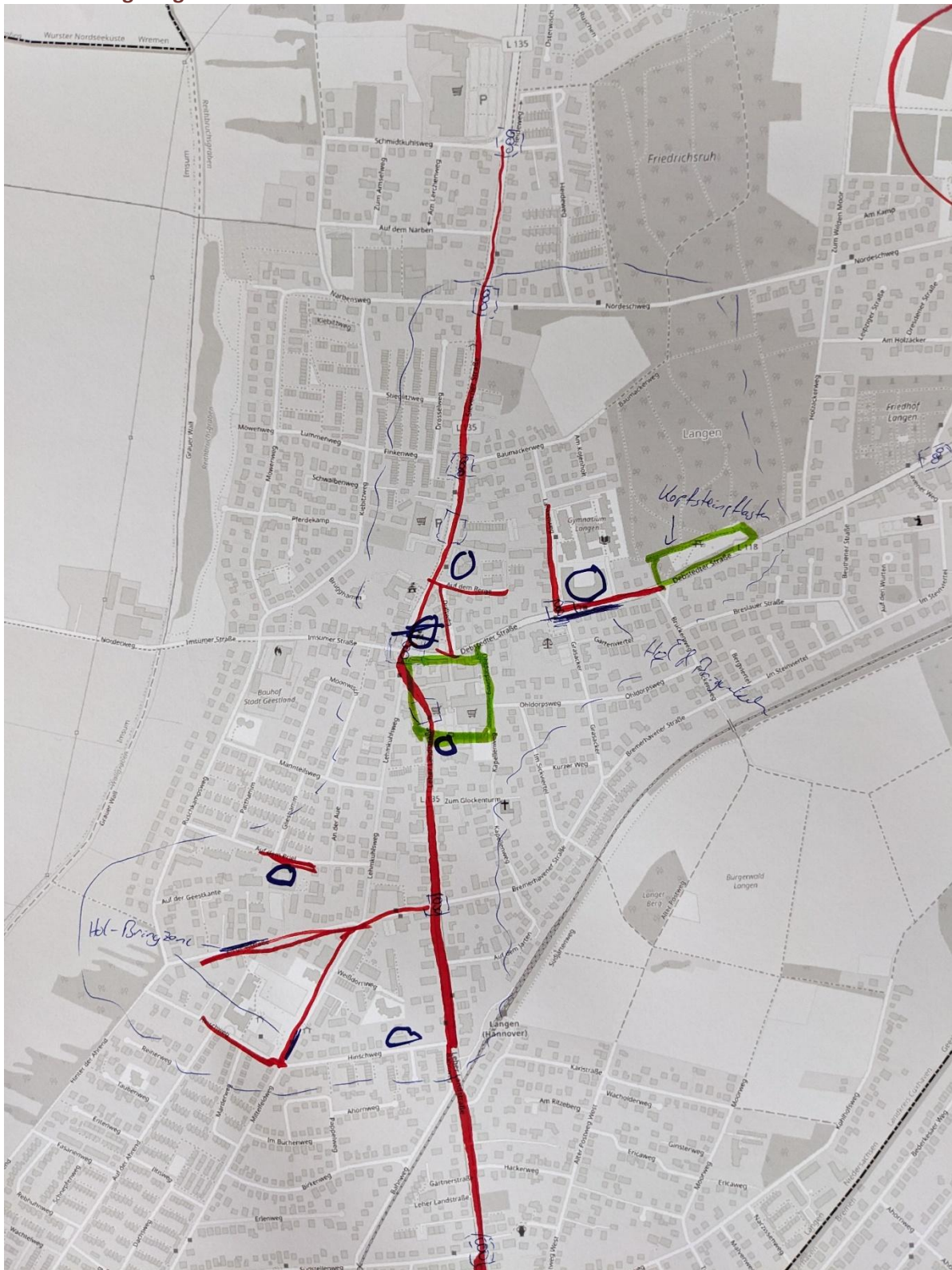
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schulwegsicherheit und Hol- und Bringverkehre (Grundschule am Hinschweg, Gymnasium Langen)</li> <li>Seniorenmobilität und Barrierefreiheit (mehrere Seniorenwohnheime direkt an den Ortsdurchfahrten)</li> <li>Überquerungsstellen entlang der Ortsdurchfahrten</li> </ul>		
4.2	<b>Bad Bederkesa:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Heckenwege: Es gibt viele schmale Verbindungswege. Wie können diese verbessert werden/besser in Szene gesetzt werden (Aufenthaltsqualität; Tourismus &amp; Marketing)?</li> <li>Schulwegsicherheit (Niedersächsisches Internatsgymnasium, Grundschule Bederkesa, Schule an der Mühle)</li> <li>Knotenpunkte und Überquerungsstellen</li> </ul>	Diskussion/ Konsens	
<b>TOP 4 Begehungen</b>			
4.1	Die Begehungen sollen am 10. Und 11. September stattfinden. Welche Begehung an welchem Tag stattfindet, wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. Die Begehung in Langen soll ggf. Zweigeteilt stattfinden (zwei kürzere Routen mit unterschiedlichen Teilnehmenden). E. Drawe macht dazu schonmal erste Vorschläge und stimmt diese mit K. Koop ab.	Katharina Koop, Erik Drawe	zeitnah
<b>TOP 5 Workshops</b>			
5.1	Der Auftaktworkshop soll am 28.08.25 um 18:00 im Lindenhof in Langen stattfinden. Der Abschlussworkshop soll dann in Bad Bederkesa stattfinden (voraussichtlich Anfang Oktober). An den Workshops sollen ca. 40-60 Personen teilnehmen.	Konsens	zeitnah
<b>TOP 6 Akteure</b>			
6.1	Die Personengruppen, die zu den Workshops und Begehungen eingeladen werden sollen, werden in einer von RV-K erstellten Liste gesammelt. Die Excel-Liste liegt auf dem SharePoint. Die Einladung zum Auftaktworkshop soll dann zeitnah erfolgen. Die Öffentlichkeit soll auch die Möglichkeit haben mit einer Anmeldung an den Workshops und den Begehungen teilzunehmen.	Katharina Koop	zeitnah
<b>TOP 7 Sonstiges</b>			
7.1	Es besteht die Möglichkeit Verkehrszählungen auf der L 135 und L 118 in Langen durchzuführen. E. Drawe sieht das als sinnvoll an und gibt einen Vorschlag für Dauer und Zeitraum der Messung.	Erik Drawe	zeitnah
7.2	Vorliegende Konzepte/Daten: Es werden noch der vorhandene Lärmaktionsplan und das Einzelhandelskonzept weitergeleitet.	Katharina Koop	zeitnah

Ende der Veranstaltung: 15:45 Uhr  
 Erik Drawe (Protokollführung)

**Ideenfindung Bad Bederkesa:**



**Ideenfindung Langen:**



## **Anlage 8**

Dokumentation Auftaktworkshop

**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

## - Ergebnisprotokoll - Auftaktworkshop FVC Geestland

Termin: 28.08.2025  
 Ort: Sitzungssaal Rathaus Bad Bederkesa  
 Uhrzeit: 18:00 Uhr

### Anwesend:

- Erik Drawe – Planungsgesellschaft RV-K
- Janika Ducks - MOBILOTSIN
- Annika Komorek – Planungsgesellschaft RV-K
- Weitere Anwesende: siehe Anwesenheitsliste (13 Teilnehmende)

Pkt.	Thema	Sachstand / Erledigung durch	Erledigung bis
	<b>TOP 1: Auftaktworkshop   Informationsteil</b>		
1.1	Für die Inhalte und Abläufe der Veranstaltung siehe die Präsentation des Auftaktworkshops.	Information	
	<b>TOP 2: Auftaktworkshop   Wesentliche Ergebnisse</b>		
2.1	Zu den zwei Begehungsrouten wurden Gefahrenstellen, Herausforderungen und Chancen für den Fußverkehr diskutiert und dokumentiert:		
2.2	1. Begehung: Bad Bederkesa <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine Erweiterung der Begehungsrouten auf die Straße „zum Hasengarten“ wurde vorgeschlagen. Hier sind die enge Fahrbahn, der ruhende Verkehr und fehlende Überquerungsstellen die Probleme.</li> <li>▪ Die Heckenwege entlang der Begehungsrouten weisen ein hohes Potenzial auf, vor allem auch bei Schulkindern. Besonders das Thema Wegequalität und Lichtverhältnisse soll hier thematisiert werden. Die Wege werden häufig als Angsträume wahrgenommen. Ein großes Problem stellen hier die Eigentumsverhältnisse dar.</li> <li>▪ An der Überquerungsstelle Im Mattenburger Feld soll das Thema barrierefreie Überquerungen exemplarisch thematisiert werden.</li> <li>▪ Das Thema Schulmobilität wird als wichtig eingestuft. Entlang der Seminarstraße fehlen Überquerungsstellen und am zu Schulbeginn gebe es Konflikte zwischen Zufußgehenden, Bussen und Eltern-Taxis.</li> <li>▪ Die Überquerungsstelle am Knotenpunkt Im Mattenburger Feld / Mattenburgerstr. wird als</li> </ul>	Ergebnisse	

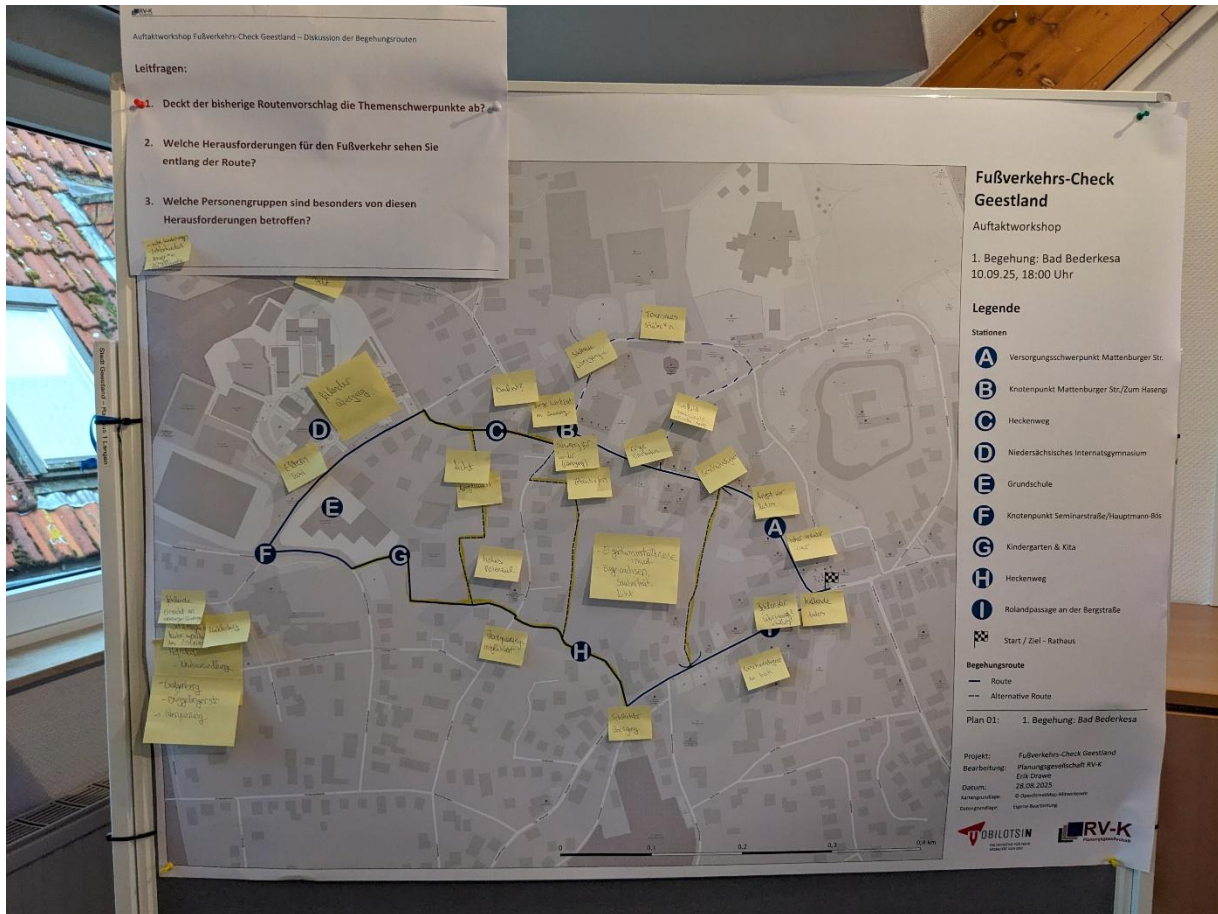
	<p>Konfliktpunkt wahrgenommen und sollte thematisiert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs wird in der Mattenburgerstr. teilweise als zu hoch wahrgenommen. Hinzu kommt das Ausweichen des Kfz-Verkehrs auf die Gehwege, was zu Unwohlsein führen kann.</li> </ul>		
2.3	<p>2. Begehung: Langen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Begehungsrouten soll weiter nach Norden zum Ärztezentrum an der Sievener Str. erweitert werden. Hier sei die Parksituation schwierig und die vorhandenen Überquerungsstellen seien zu weit weg.</li> <li>Richtung Süden entlang der Leher Landstraße am ehemaligen Bahnübergang sind die Gehwege sehr schmal. Dies wurde als Erweiterung für die Begehungsrouten vorgeschlagen.</li> <li>Im Lindehofcenter weist die Aufenthaltsqualität (Begrünung und Sitzgelegenheiten) und die Barrierefreiheit Verbesserungsbedarf auf. Die Wegführung ist zu dem umwegig.</li> <li>Der östliche Teil der Begehungsrouten entlang der Debstedter Str. könne gekürzt werden. Die Themen Überquerungsstellen und Barrierefreiheit können entlang der Leher Landstraße exemplarisch besprochen werden.</li> <li>Das Thema Schulmobilität soll nur exemplarisch an einigen Stationen thematisiert werden. Eine vertiefte Betrachtung der Bereiche um die Grundschule wird zur Zeit der Begehung (18:00 – 20:00) außerhalb der Hol- und Bringzeiten als nicht sinnvoll erachtet.</li> <li>Eine Fokussierung der Begehung auf die Leher Landstraße (L 135) birgt die Gefahr, dass viele der Maßnahmenvorschläge geringe Chancen auf Umsetzung haben. Der Bereich um die Leher Landstraße wurde in der Vergangenheit schon häufig diskutiert und es wurden Verbesserungen erfolglos angeregt. Das Land Niedersachsen ist für die Straße und den östlichen Gehweg als Baulastträger zuständig. Die Umsetzung von (kurzfristigen) Maßnahmen wird als Herausforderung angesehen. Für den Fußverkehrs-Check soll die Leher Landstraße dennoch der Fokuspunkt sein. Hier bestehen die größten Herausforderungen und Probleme für den Fußverkehr in Langen. Durch die vielen Quellen und Ziele liegt hier auch ein hohes Potenzial für den Fußverkehr vor.</li> </ul>	Ergebnisse	
	<b>TOP 3: Organisation Begehungen</b>		
3.1	Die Begehungsrouten in Langen wird von RV-K überarbeitet und dann nochmal mit der Stadt Geestland abgestimmt.	RV-K	08.09.25

3.1	<p>Zusätzlich zu den Anmeldungen für die Begehungen aus dem Workshop sollen noch gezielt Akteure angefragt werden und die Bevölkerung sich anmelden können:</p> <p>Bad Bederkesa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Workshop haben sich 3 Personen angemeldet</li> <li>- Das Nig, die Grundschule und die Kita sollen noch gezielt angefragt werden (Leitung, Lehrer, Eltern, Schüler).</li> <li>- Senioreninteressenvertretung, Behindertenbeauftragte und Verschönerungsverein sind noch weiter wichtige Akteure, die angefragt werden sollen.</li> </ul> <p>Langen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Workshop haben sich 4 Personen angemeldet</li> <li>- Der Einzelhandel, insbesondere der Lindenhof soll noch angefragt werden.</li> <li>- Die Senioreneinrichtungen (Seniorenwohnpark Langen), Seniorenbeirat und Seniorenbegegnungsstätte sollen eingeladen werden.</li> </ul>	Stadt Geestland	05.09.25
3.2	1-2 Tage vor der Begehung werden nochmal alle Teilnehmenden per E-Mail benachrichtigt und an den Termin erinnert.	RV-K	
3.3	Die Treffpunkte für die Begehungen sollen jeweils an/vor den Rathäusern sein.		

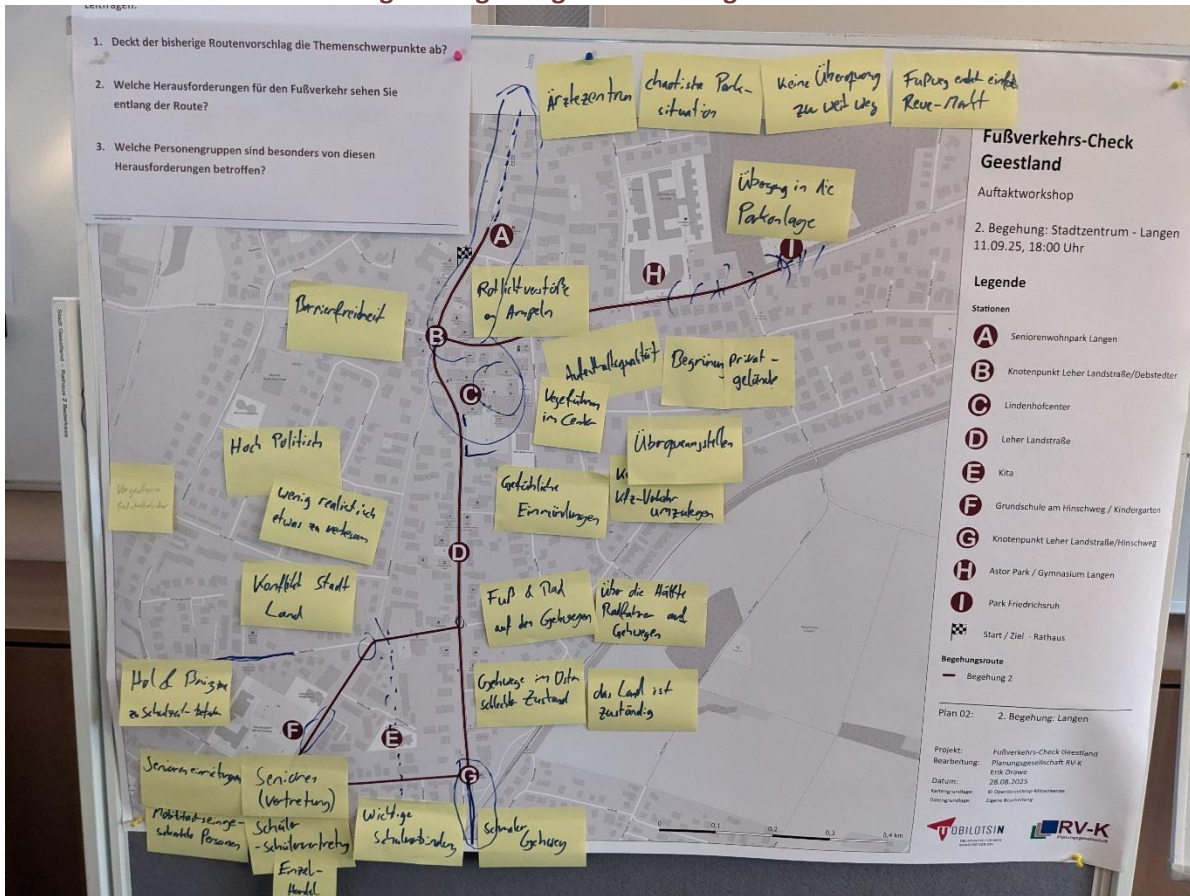
Ende der Veranstaltung: 20:00 Uhr

Erik Drawe  
(Protokollführung)

**Dokumentation der Anmerkung zur Begehungsrouten in Bad Bederkesa:**



**Dokumentation der Anmerkung zur Begehungsrouten in Langen:**



## **Anlage 9**

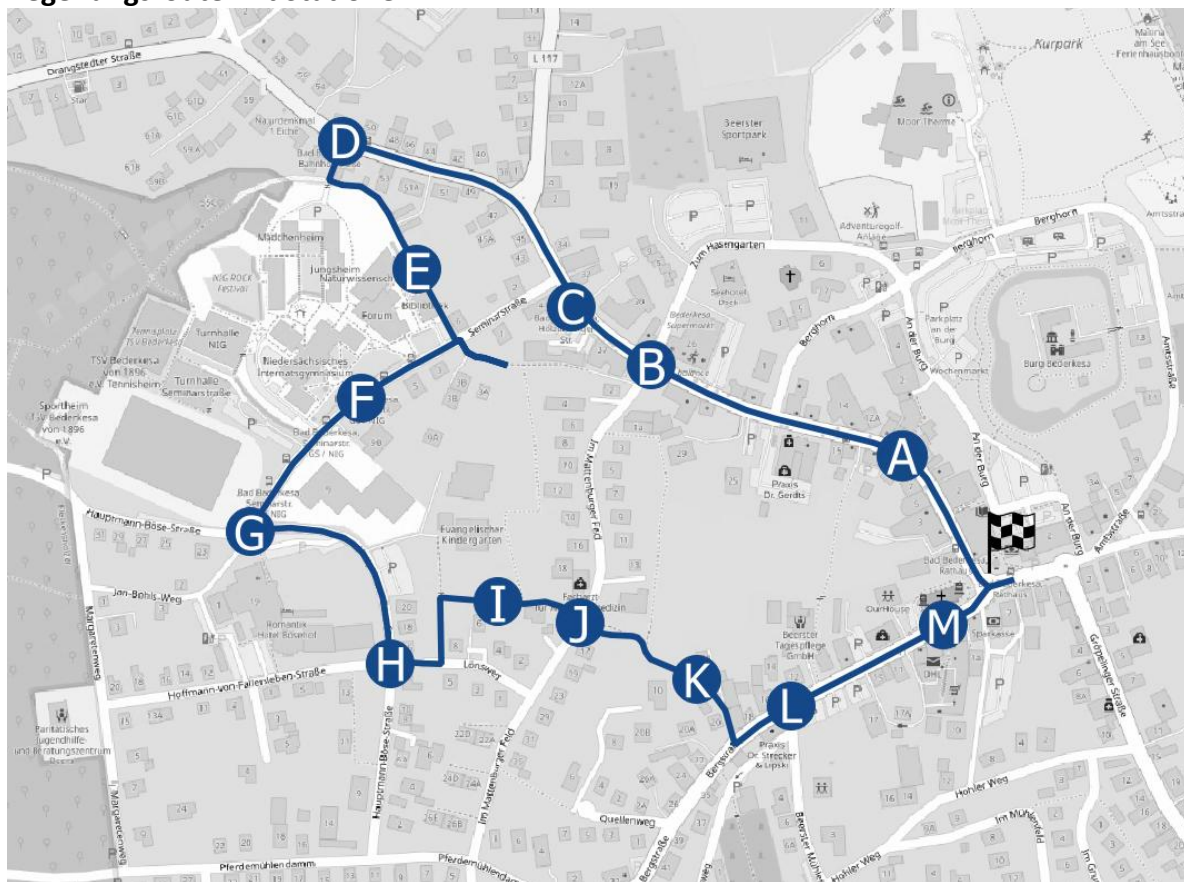
Dokumentation Begehung 1

**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

## - Protokoll - Begehung Bad Bederkesa Fußverkehrs-Check Stadt Geestland

Termin: 10.09.2025  
 Ort: Innenstadt Bad Bederkesa – Startpunkt: Rathaus  
 Uhrzeit: 18:00 - 20:00 Uhr  
 18 Teilnehmende

### Begehungsrouten mit Stationen:



Frage	Beschreibung
<b>Station 1 (A) Mattenburger Straße</b>	
Wo waren wir?	Gehwege entlang der Mattenburger Straße bis zur Mattenburger Passage
Wie ist die Situation vor Ort?	Die Gehwege und die Fahrbahn sind niveaugleich, ohne Bord, gestaltet. Auf der südwestlichen Seite der Fahrbahn ist der Gehweg durch Parkstände, Fahrradabstellanlagen, Begrünung und Sitzgelegenheiten von der Fahrbahn abgetrennt. Auf beiden Seiten sind Sitzgelegenheiten vorhanden. Der Einzelhandel nutzt zum Teil Gehwegflächen vor dem Eingang für Warenauslagen.

	Die Kfz-Verkehrsstärke ist gefühlt hoch. Die vorliegende Kfz-Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Wenn sich Fahrzeuge begegnen, weichen diese häufig auf den Gehweg auf der nordöstlichen Seite aus.
Was haben wir gemacht?	Wir sind in zwei Gruppen die Gehwege auf beiden Seiten entlang gegangen und haben Eindrücke gesammelt. Danach haben wir über die Eindrücke und Erfahrungen als Fußgänger entlang der Mattenburger Straße gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Man fühlt sich als Fußgänger unsicher aufgrund:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- der gefühlt hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeit,</li> <li>- der hohen Kfz-Verkehrsstärke und der damit einhergehenden Lautstärke,</li> <li>- des geringen Abstands zur Fahrbahn (vor allem auf dem nordöstlichen Gehweg),</li> <li>- dadurch, dass ohne Bord der Gehweg als Ausweichfläche genutzt wird.</li> </ul> </li> <li>• Es wird sich eine Abgrenzung zur Fahrbahn gewünscht.</li> <li>• Es gibt zu wenig bevorrechtigte Überquerungsstellen.</li> <li>• Die Sitzgelegenheiten werden zum Teil nicht angenommen. Gerade das Straßenmobiliar mit Bank und Tisch wird nur selten genutzt.</li> <li>• Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und des schmalen Straßenraums ist die Aufenthaltsqualität vermindert. Die Straße wird als trist wahrgenommen.</li> <li>• Die Mattenburger Straße hat eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr und ein hohes Potenzial als lebendige und lebenswerte Ortsmitte gestaltet zu werden.</li> </ul>
<b>Station 2 (B) KP Mattenburger Str./ Im Mattenburger Feld</b>	
Wo waren wir?	Am Knotenpunkt der Mattenburger Str. mit den Straßen „Im Mattenburger Feld“ und „Zum Hasengarten“
Wie ist die Situation vor Ort?	An allen Knotenpunktarmen sind nicht bevorrechtigte Überquerungsstellen durch barrierefreie Leitelemente und farbliche Elemente auf der Fahrbahn markiert. Die Überquerung am südöstlichen Knotenpunktarm der Mattenburger Str. ist mit einer Mittelinsel ausgestaltet.
Was haben wir gemacht?	Wir haben alle Einmündungen an den Überquerungsstellen überquert und über Eindrücke und Erfahrungen an diesem Knotenpunkt gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist den Verkehrsteilnehmenden häufig nicht klar, wer bei einer Überquerung der Gehenden Vorfahrt hat.</li> <li>• Aufgrund der engen Platzverhältnisse kommt es zu gefährlichen Situationen. Wenn Busse hier abbiegen, müssen diese zum Teil über den Gehweg ausweichen.</li> <li>• Für überquerende Schulklassen ist zu wenig Platz auf den Gehwegen.</li> <li>• Die Rechts-vor-Links Regelung funktioniert gut. Der Kfz-Verkehr auf der Mattenburger Straße wird dadurch ausgebremst.</li> <li>• Die Abgrenzung mit Holzpfehlen auf der Seite des Knotenpunkts beim Eiscafé wird entgegen der eigentlichen Funktion als physische Barriere zum Kfz-Verkehr als Sitzgelegenheit und Turn-Objekt von Kindern genutzt.</li> <li>• Es wird sich eine bevorrechtigte Führung, z.B.: FGÜ (Zebrastrifen) gewünscht.</li> </ul>
<b>Station 3 (C) Bushaltestelle Holzrburger Str.</b>	
Wo waren wir?	Bushaltestelle Holzrburger Str.

Wie ist die Situation vor Ort?	An dieser Haltestelle hält nur die Stadtbuslinie. Es gibt keine Sitzgelegenheiten, Mülleimer und Überdachung. Die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei gestaltet.
Was haben wir gemacht?	Wir haben anhand dieser Bushaltestelle beispielhaft über die Ausstattung und die Dichte von Bushaltestellen im Stadtgebiet gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Haltestelle Holzrburger Str. hat eine untergeordnete Bedeutung. Hier hält kein Bus, der z.B. nach Bremerhaven fährt.</li> <li>Allgemein wird sich bei Bushaltestellen eine bessere Ausstattung mit Sitzgelegenheiten, Überdachung und Mülleimern gewünscht.</li> <li>Eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen und Fahrzeuge ist wichtig für eine Teilnahme aller Personen am gesellschaftlichen Leben.</li> <li>Es gibt nicht genug Haltestellen, an denen regionale Buslinien halten (nach Bremerhaven).</li> <li>An der AST-Bushaltestelle ist zu viel Grünbewuchs.</li> </ul>
<b>Station 4 (D) Überquerungsstelle Mattenburger Str.</b>	
Wo waren wir?	Mattenburger Str. auf Höhe der Bushaltestelle Bahnhofstraße
Wie ist die Situation vor Ort?	Die Mattenburger Str. ist hier als Landesstraße klassifiziert (L 117). Die Kfz-Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Es sind im gesamten Verlauf der Mattenburger Str. ab dem Eiscafé Venezia keine Überquerungsstellen vorhanden. Aufgrund des kurvigen Verlaufs und des Gefälles sind die Sichtverhältnisse eingeschränkt. Auf Höhe der Bushaltestelle ist ein Zugang zum Niedersächsischen Internatsgymnasium (NIG) und zu einem Heckenweg, der zur Seminarstraße direkt zum Haupteingang des NIG führt. Hier besteht auf dem Schulweg ein erhöhter Überquerungsbedarf.
Was haben wir gemacht?	Wir haben anhand der Situation auf Höhe der Bushaltestelle beispielhaft über Überquerungsstellen an den Hauptverkehrsstraßen in Bad Bederkesa gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Bereich der Mattenburgerstraße queren viele Schulkinder auf dem Weg zum Gymnasium und zur Grundschule.</li> <li>Es werden sich sichere Überquerungsstellen gewünscht.</li> <li>Die Straße ist schlecht einsehbar und es wird aufgrund des Gefälles schnell gefahren.</li> <li>Die Gehwege entlang der Mattenburger Str. sind zum Teil zu schmal, um dort sicher mit einem Rollstuhl oder Gehhilfe zu passieren.</li> </ul>
<b>Station 5 (E) Heckenweg Nr. 1</b>	
Wo waren wir?	Heckenweg nordöstlich des NIG
Wie ist die Situation vor Ort?	Der Weg ist zum Teil nur ein schmaler Trampelpfad. Die Oberfläche ist wassergebunden und zum Teil uneben (Reste einer asphaltähnlichen Befestigung). Es ist keine Beleuchtung entlang des Weges vorhanden.
Was haben wir gemacht?	Wir sind den Weg entlanggelaufen und haben allgemein Eindrücke und Erfahrungen zu den Heckenwegen gesammelt.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Wege sind oft zugewachsen und zu dunkel. Der Grünbewuchs ist auf Privatgrundstücken und wird nicht regelmäßig geschnitten (Rollstuhlfahrende haben den Bewuchs häufig auf Kopfhöhe).</li> <li>Der Untergrund ist nicht geeignet für Rollstühle, Kinderwagen oder Gehhilfen</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viele der Heckenwege im Stadtgebiet werden als ruhige, sichere und steigungsarme Alternativen zu den Gehwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen genutzt.</li> <li>• Die Heckenwege werden auch von mobilitätseingeschränkten Personen gerne genutzt.</li> <li>• Die Heckenwege machen den Charme von Bad Bederkesa aus.</li> <li>• Die Wege sind bei Touristen aber auch einigen Anwohnenden nicht bekannt. Die Wege könnten besser ausgeschildert werden. Es sind Karten mit Rundrouten und Beschilderungen vorhanden.</li> </ul>
<b>Station 6 (F) Seminarstraße</b>	
Wo waren wir?	In der Seminarstraße vor den Eingängen des NIG und der Grundschule
Wie ist die Situation vor Ort?	Die Seminarstraße ist die Hauptzugangsstraße zum NIG, zur Grundschule und zum Sportgelände. Hier halten auch die Schulbusse. Die Straße ist eine Einbahnstraße in südwestliche Richtung. Im östlichen Teil kann auch in Richtung Mattenburger Straße von Anliegern entgegen der Einbahnstraße gefahren werden.
Was haben wir gemacht?	Wir haben über die Erfahrungen und Probleme in der Seminarstraße vor allem zu Schulbeginn und zu Schulschluss gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund von Eltern-Taxis und Schulbusverkehr herrscht dort zu den Hol- und Bringzeiten großes Verkehrschaos.</li> <li>• Es ist kein sicheres Überqueren der Seminarstraße möglich. Die Grundschulkinder müssen, wenn sie mit dem Bus kommen die Straße queren (Der Hausmeister regelt morgens als Verkehrshelfer das Überqueren der Kinder).</li> <li>• Die vorgezogenen Seitenräume funktionieren nicht, wenn davor und dahinter Busse stehen.</li> <li>• Eltern achten nicht auf überquerende Kinder.</li> <li>• In der dunklen Jahreszeit sind die Sichtverhältnisse eingeschränkt</li> <li>• Es werden sich ausgewiesene Hol- und Bringzonen abseits der Seminarstraße gewünscht. Es wird sich eine Sperrung der Straße für Autos zu den Hol- und Bringzeiten gewünscht.</li> <li>• Das Problem der Elterntaxis sollte strukturell angegangen werden und nicht nur an einen anderen Ort verlagert werden.</li> <li>• Es gibt zu wenig Mülleimer an den Bushaltestellen.</li> <li>• Die Einbahnstraßenregelung wird bei der Zufahrt zum Sportgelände missachtet.</li> </ul>
<b>Station 7 (G) Knotenpunkt Seminarstraße / Hauptmann-Böse-Straße</b>	
Wo waren wir?	Knotenpunkt Seminarstraße / Hauptmann-Böse-Straße
Wie ist die Situation vor Ort?	Der Knotenpunkt ist nicht von allen Seiten gut einsehbar. Es gibt nur eine Überquerungsstelle mit angehobener Fahrbahn im westlichen Knotenpunktarm der Hauptmann-Böse-Straße.
Was haben wir gemacht?	Wir haben über Erfahrung und Eindrücke an diesem Knotenpunkt gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es werden zusätzliche sichere Überquerungsstellen benötigt. Der Knotenpunkt wird in allen Richtungen vom Fußverkehr überquert.</li> <li>• Die Überquerung der Seminarstraße ist schlecht einsehbar. Grünbewuchs auf Privatgrundstück versperrt die Sicht (gerade für Schulkinder).</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Einmündungstrichter und damit der Überquerungsweg der Seminarstraße ist sehr groß (aufgrund des Busverkehrs).</li> <li>• Aufgrund der roten Farbgebung an der Fahrbahnanhebung im westlichen Knotenpunktarm denken die Schulkinder sie hätten Vorrang.</li> </ul>
<b>Station 8 (H) Einmündung Hoffman-von-Fallersleben-Straße</b>	
Wo waren wir?	Einmündung Hoffman-von-Fallersleben-Straße und Überquerungsstelle zu dem Gehweg entlang der Hauptmann-Böse-Straße
Wie ist die Situation vor Ort?	Die Gehwege der Hoffman-von-Fallersleben-Straße hören abrupt auf. Es ist keine sichere Überquerungsstelle vorhanden. Die Sichtverhältnisse sind aufgrund der Kurve und des Grünbewuchs eingeschränkt.
Was haben wir gemacht?	Wir haben als Selbsterfahrung die Straße überquert. Mit Pylonen haben wir einen vorgezogenen Seitenraum simuliert und erneut überquert und über die Unterschiede gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Überquerungsstelle ist sehr gefährlich, da man nicht gesehen wird und auch in die Straße nicht weit genug einsehen kann.</li> <li>• Auf der Hauptmann-Böse-Straße fahren Schulbusse, was als zusätzliche Gefahr wahrgenommen wird.</li> </ul>
<b>Station 9 (I) Heckenweg Nr. 2</b>	
Wo waren wir?	Heckenweg südlich des Kindergartens
Wie ist die Situation vor Ort?	Heckenweg mit Treppen und Baumbewuchs mit tiefhängenden Ästen. Die vorhandene Straßenbeleuchtung wird von den Bäumen zum Teil verdeckt.
Was haben wir gemacht?	Wir sind den Heckenweg entlang gegangen und haben über Eindrücke zu diesem Weg und Unterschiede zu anderen Wegen gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Weg ist auch trotz der Beleuchtung sehr dunkel</li> <li>• Dies ist eine wichtige Wegeverbindung zum Kindergarten, zur Grundschule und zum Spielplatz an der Hauptmann-Böse-Straße.</li> <li>• Die Bäume mit den tiefhängenden Ästen stehen zum Teil auch auf dem Grundstück des Kindergartens.</li> <li>• Die Umlaufsperrn können mit dem Kinderwagen nur schwer passiert werden.</li> </ul>
<b>Station 10 (J) Überquerungsstelle Im Mattenburger Feld</b>	
Wo waren wir?	Überquerungsstelle der Straße „Im Mattenburger Feld“
Wie ist die Situation vor Ort?	Es ist keine Überquerungsstelle vorhanden. Die Bordsteine sind nicht abgesenkt.
Was haben wir gemacht?	Wir haben über Eindrücke und Erfahrungen zu dieser Überquerungsstelle gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Man kann aufgrund der Kurve und des Grünbewuchs nicht weit genug in die Straße einsehen und wird selbst nicht gut gesehen.</li> <li>• Die Straßenbeleuchtung ist hier nicht optimal platziert. Die Überquerungsstelle liegt genau zwischen zwei Leuchten.</li> <li>• An der Überquerungsstelle wird häufig geparkt.</li> </ul>
<b>Station 11 (K) Heckenweg Nr. 3</b>	
Wo waren wir?	Heckenweg zur Bergstraße

Wie ist die Situation vor Ort?	Heckenweg mit gepflasterter Oberfläche. Der Weg ist zum Teil schmal und die angrenzende Hecke ragt auf den Weg.
Was haben wir gemacht?	Wir sind den Heckenweg entlang gegangen und haben über Eindrücke zu diesem Weg und Unterschiede zu anderen Wegen gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Heckenweg ist eine wichtige Verbindung zu den Schulen und Kindergärten.</li> <li>• Die Hecke ragt auf den Weg und schränkt die Nutzung ein. Man kann nur hintereinander laufen.</li> <li>• Die gepflasterte Oberfläche ist bei Frost und Nässe rutschig.</li> <li>• Die Heckenwege haben viel Potenzial und sollten aufgewertet werden:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Wegeoberfläche</li> <li>- Regelmäßiger Grünschnitt</li> <li>- Bessere Beleuchtung</li> <li>- Bessere Kennzeichnung</li> <li>- Marketing und Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul> </li> </ul>
<b>Station 12 (L) Einmündung Beerster Mühlenweg</b>	
Wo waren wir?	Einmündung Beerster Mühlenweg
Wie ist die Situation vor Ort?	Langer Überquerungsweg an der Einmündung. Die Überquerung ist nicht ausreichend gut erkennbar.
Was haben wir gemacht?	Wir haben die Einmündung überquert und die Situation exemplarisch für die Einmündungen in Bad Bederkesa besprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Einmündung ist nicht ausreichend erkennbar.</li> <li>• Der Überquerungsweg ist sehr lang.</li> <li>• Der Einmündungstrichter kann hier kleiner gestaltet werden.</li> </ul>
<b>Station 13 (M) Überquerungen der Bergstraße</b>	
Wo waren wir?	Gehwege entlang der Bergstraße
Wie ist die Situation vor Ort?	Es gibt keine Überquerungsstellen für den Fußverkehr entlang der Bergstraße. Mit der Kirche, der Rolandpassage und weiteren Alltagszielen besteht hier Überquerungsbedarf.
Was haben wir gemacht?	Wir sind die Straße auf den Gehwegen entlang gegangen und haben über Eindrücke und Erfahrungen zu der Bergstraße gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es werden sich zusätzliche sichere/bevorrechtigte Überquerungsstellen gewünscht.</li> <li>• Aufgrund des Gefälles wird hier schnell in Richtung Ortsmitte gefahren.</li> <li>• Man fühlt sich auf den Gehwegen nicht wohl; schlechte Aufenthaltsqualität aufgrund des Kfz-Verkehrs.</li> </ul>

## **Anlage 10**

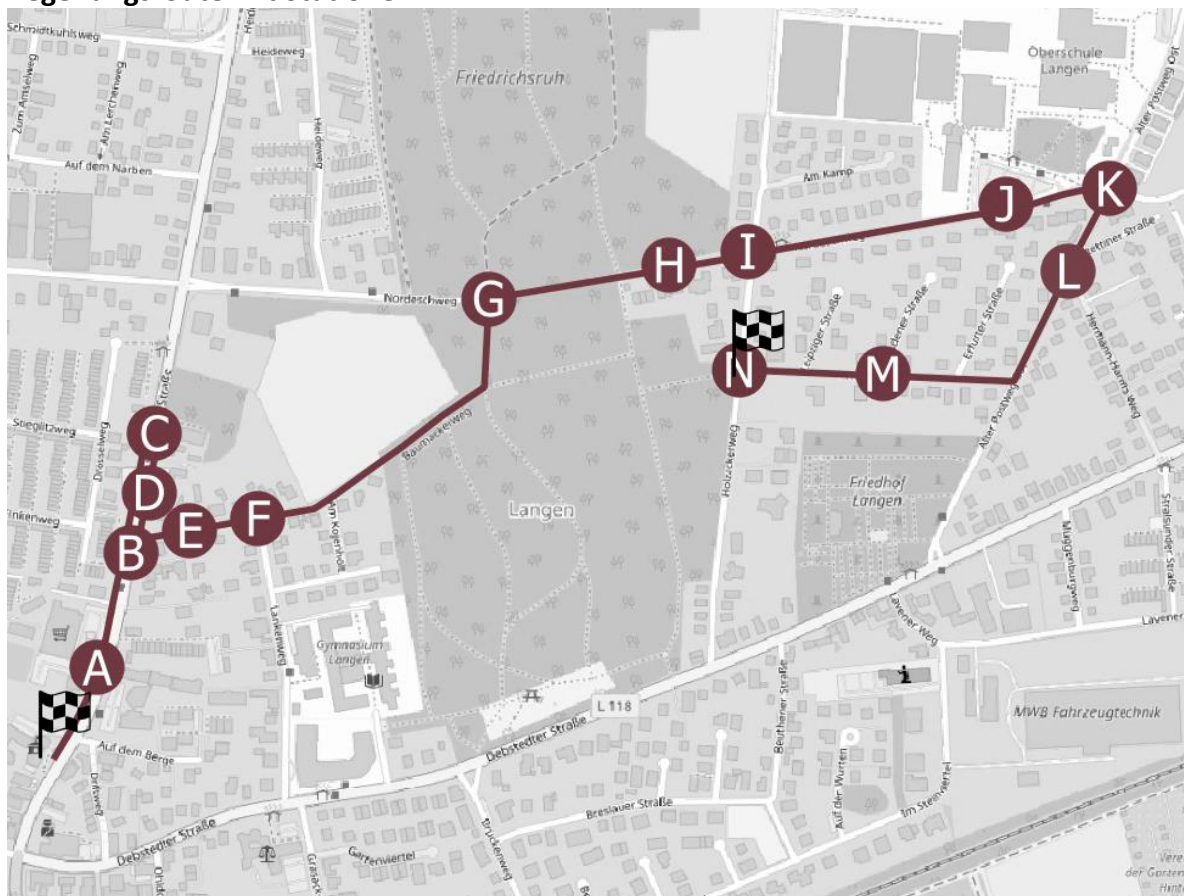
Dokumentation Begehung 2

**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

**- Protokoll -**  
**Begehung Langen Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

Termin: 11.09.2025  
 Ort: Innenstadt Langen, Schulzentrum Oberschule – Startpunkt: Rathaus  
 Uhrzeit: 18:00 - 20:00 Uhr  
 16 Teilnehmende

**Begehungsrout mit Stationen:**



Frage	Beschreibung
<b>Station 1 (A) Gehweg auf der westlichen Seite der Sieverner Str.</b>	
Wo waren wir?	Gehweg auf der westlichen Seite der Sieverner Str.
Wie ist die Situation vor Ort?	Schmalere Gehweg, der zum Teil nur 1,5 m breit ist. Der Gehweg ist für den Radverkehr in Fahrtrichtung Süden freigegeben.
Was haben wir gemacht?	Wir sind den Gehweg entlang gegangen und haben über Eindrücke und Erfahrungen als Fußgänger gesprochen.

Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Als Fußgänger wird man von Radfahrern häufig sehr eng überholt und angeklingelt.</li> <li>• Es wird als störend wahrgenommen, dass Radverkehr und E-Scooter den Gehweg benutzen.</li> <li>• Der Radverkehr fährt zum Teil in beide Richtungen auf dem Gehweg.</li> <li>• An den Einmündungen und Ausfahrten wird man vom Kfz-Verkehr übersehen</li> <li>• Es ist nicht genug Platz, um bequem nebeneinander zu laufen und sich zu begegnen.</li> <li>• Grünbewuchs von Privatgrundstücken ragt zum Teil auf den Gehweg.</li> </ul>
<b>Station 2 (B) Überquerungsstelle Fußgänger LSA</b>	
Wo waren wir?	An der Bushaltestelle Rathaus Langen auf der westlichen Seite der Sieverner Str. und an der geschützten Überquerungsstelle mit Lichtsignalanlage
Wie ist die Situation vor Ort?	Es gibt Unterschiede in der barrierefreien Gestaltung (Bodenindikatoren) an der Lichtsignalanlage zwischen den beiden Straßenseiten. Auf der westlichen Seite ist ein Sperrfeld am Fahrbahnrand markiert, auf der östlichen Seite nicht. Der Auffindestreifen ist auf der westlichen Seite mit Noppen und auf der östlichen Seite mit Rillen ausgestaltet. An der Bushaltestelle ist der Gehweg sehr schmal.
Was haben wir gemacht?	Wir haben mit dem Blindenleitstock die unterschiedlichen Leitelemente als Selbsterfahrung ertastet. Dann haben wir das Signal der LSA angefordert und auf die Anforderungszeit und die Freigabezeit geachtet.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Unterschiede in den Leitelementen (Bodenindikatoren) zw. westlicher und östlicher Seite führen dazu, dass man sich als Person mit Sinnesbeeinträchtigung nicht auf die Bodenindikatoren verlassen kann.</li> <li>• Die Freigabezeit der LSA wird für alte oder mobilitätseingeschränkte Personen als nicht ausreichend wahrgenommen. Die Ampel schaltet auf Rot, bevor diese etwa die Hälfte der Fahrbahn erreichen würden.</li> <li>• An der Bushaltestelle komme es auf dem schmalen Weg zu Konflikten zwischen wartenden Fahrgästen, Zufußgehenden und Radfahrenden.</li> </ul>
<b>Station 3 (C) Überquerungsstelle Ärztehaus</b>	
Wo waren wir?	Auf Höhe des Ärztehauses (Sieverner Str. 29b)
Wie ist die Situation vor Ort?	Das Ärztehaus befindet sich auf der östlichen Seite der Sieverner Straße. Es gibt nur wenige Parkplätze. Mit einem Hinweisschild wird darum gebeten, auf der westlichen Seite der Straße auf dem Parkstreifen zu parken. Es ist keine sichere Überquerungsstelle vorhanden. Die nächste Überquerungsstelle ist die Fußgänger LSA ca. 140 m südlich vom Ärztehaus.
Was haben wir gemacht?	Wir haben die Sieverner Str. an dieser Stelle von der westlichen Seite zur östlichen Seite überquert und dabei beobachtet welche Probleme und Gefahren auftreten.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund der Kfz-Verkehrsstärke muss man lange warten, bis man überqueren kann.</li> <li>• Für mobilitätseingeschränkte Personen ist es hier fast unmöglich die Fahrbahn zu überqueren und die vorhandenen Überquerungsstellen sind zu weit entfernt. Als Besucher des Ärztehauses müssen vermehrt mobilitätseingeschränkte Personen die Straße überqueren.</li> <li>• Aufgrund des Parkstreifens steht man zwischen parkenden Kfz und kann schlecht die Fahrbahn einsehen und wird schlecht gesehen.</li> <li>• Manche Besucher des Ärztehauses parken auch auf der östlichen Straßenseite am Fahrbahnrand. Dies führe zu einer Verkehrsberuhigung. Es können dann immer noch zwei sich begegnende Kfz passieren.</li> </ul>

<b>Station 4 (D) Gehweg auf der östlichen Seite der Sieverner Str.</b>	
Wo waren wir?	Weg im Seitenraum auf der östlichen Seite der Sieverner Str.
Wie ist die Situation vor Ort?	Der Weg ist mit einer optischen Trennung und einer Schwelle in der Mitte aufgeteilt. Der Weg ist weder als Gehweg noch als Radweg bzw. getrennter Geh- und Radweg beschildert. Der Zustand des gepflasterten Weges ist sehr schlecht und die Pflastersteine sind zum Teil locker. Der östliche Gehweg ist in Baulastträgerschaft des Landes (der westliche Gehweg ist in Baulastträgerschaft der Stadt).
Was haben wir gemacht?	Wir sind den Gehweg entlanggelaufen und haben über die Eindrücke und Erfahrungen gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Gehweg weist viele Unebenheiten, wie lockere Steine, Gullideckel und Gras und Unkraut, das mitten auf dem Gehweg wächst, auf.</li> <li>• Der schlechte Zustand des Weges (Oberfläche und der mittige Grünstreifen) stellte eine Stolpergefahr dar.</li> <li>• Man fühle sich dort nicht wohl.</li> </ul>
<b>Station 5 (E) Baumackerweg</b>	
Wo waren wir?	Gehwege entlang des Baumackerweges
Wie ist die Situation vor Ort?	Der Gehweg auf der nördlichen Seite ist sehr schmal und in einem schlechten Zustand. Der Gehweg auf der südlichen Seite ist etwas breiter und nicht so stark beschädigt. An einigen Abschnitten ist das Gehwegparken per Verkehrszeichen zugelassen.
Was haben wir gemacht?	Wir sind die Gehwege entlanggelaufen und haben über die Eindrücke und Erfahrungen gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Gehwege auf beiden Seiten der Straße sind schmal und uneben.</li> <li>• Es entstehen Nutzungskonflikte zwischen Zufußgehenden, parkenden Autos und Mülltonnen. Häufig findet hier illegales Gehwegparken statt.</li> <li>• Durch das Gehwegparken sind die Gehwege nicht mehr benutzbar.</li> </ul>
<b>Station 6 (F) Knotenpunkt Lankenweg</b>	
Wo waren wir?	Einmündung des Lankenweges in den Baumackerweg
Wie ist die Situation vor Ort?	Der Bordstein des Gehweges ist nicht abgesenkt. Der Überquerungsweg am weiten Einmündungstrichter ist lang. Hier fährt der Bus zum Gymnasium Langen entlang.
Was haben wir gemacht?	Wir haben die Einmündung überquert und über die Eindrücke und Beobachtungen gesprochen. Dann haben wir mit Pylonen einen verkleinerten Einmündungstrichter simuliert und über die Unterschiede gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es fehlt auf beiden Seiten der Überquerung ein abgesenkter Bordstein.</li> <li>• Der Überquerungsweg ist sehr weit.</li> <li>• Aufgrund des Grünbewuchses auf Privatgrundstücken ist die Einmündung zum Teil schlecht einzusehen.</li> <li>• Zu den Hol- und Bringzeiten wird der Lankenweg viel von Eltern-Taxis benutzt.</li> <li>• Der Schulbus passiert den Knotenpunkt ebenfalls.</li> <li>• Durch einen verkleinerten Einmündungstrichter verkürzt sich der Überquerungsweg, man kann besser in den Lankenweg einsehen und wird bei der Überquerung auch besser gesehen.</li> </ul>

<b>Station 7 (G) Überquerungsstelle Nordeschweg</b>	
Wo waren wir?	An der Überquerungsstelle vom Verbindungsweg durch den Park Friedrichsruh über die Fahrbahn des Nordeschweges zum nördlich gelegenen getrennten Geh- und Radweg
Wie ist die Situation vor Ort?	Die Überquerungsstelle ist mit einer Furt und einer roten Markierung auf der Fahrbahn gekennzeichnet. Der Fuß- und Radverkehr ist nicht bevorzugt. Das VZ „Vorfahrt gewähren“ ist aufgestellt. Die vorhandene Leuchte ist durch Äste und Blätter verdeckt. Auf dem Nordeschweg gilt Tempo 30.
Was haben wir gemacht?	Wir haben den Nordeschweg überquert und über die Beobachtungen und Erfahrung zu dieser Überquerungsstelle gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulkinder halten nicht an der Überquerung und denken, dass sie Vorrang haben.</li> <li>• Kfz halten manchmal.</li> <li>• Die aktuelle Gestaltung der Überquerung ist nicht eindeutig und führt zu Missverständnissen und Gefahrensituationen.</li> <li>• Es wird sich eine Bevorrechtigung für den Fußverkehr als Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) gewünscht.</li> <li>• Eine Bevorrechtigung für den Radverkehr wird kritisch gesehen, da der Weg im Wald nicht gut vom Kfz-Verkehr eingesehen werden kann.</li> </ul>
<b>Station 8 (H) Nordeschweg (Allgemein)</b>	
Wo waren wir?	Gehweg entlang des Nordeschweges
Wie ist die Situation vor Ort?	Entlang des Nordeschweges ist auf der nördlichen Seite ein getrennter Geh- und Zweirichtungsradweg (benutzungspflichtig) vorhanden. Auf der südlichen Straßenseite ist kein Gehweg vorhanden. Die Fahrbahn des Nordeschweges ist relativ breit (ca. 7 m) und die Straße verläuft sehr geradlinig. Es gilt Tempo 30 und ab Beginn der Bebauung ist die Straße Teil einer Tempo-30-Zone.
Was haben wir gemacht?	Wir haben über Erfahrungen als Fußgänger entlang des Nordeschweges gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Gehweg ist zum Teil vom angrenzenden Grünbewuchs überwachsen und nicht über die gesamte Breite nutzbar.</li> <li>• Es kommt an Engstellen zu Konflikten mit dem Radverkehr.</li> <li>• Ein benutzungspflichtiger Radweg ist in Tempo-30-Zonen nicht zulässig. In Tempo-30-Zonen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr geführt.</li> <li>• Eine Radverkehrsführung getrennt vom Kfz-Verkehr wird für die schutzbedürftigen Schüler aber grundsätzlich als wichtig angesehen.</li> <li>• Auf dem Nordeschweg wird gefühlt schneller gefahren als 30 km/h. Verkehrsberuhigende Maßnahmen werden als sinnvoll angesehen.</li> </ul>
<b>Station 9 (I) Knotenpunkt Nordeschweg / Zum wilden Moor</b>	
Wo waren wir?	An der Einmündung der Straße „Zum wilden Moor“ in den Nordeschweg
Wie ist die Situation vor Ort?	Der Überquerungsweg an der Einmündung ist relativ lang. Für den Radweg ist keine Furt markiert.
Was haben wir gemacht?	Wir haben an der Einmündung über Eindrücke und Erfahrungen gesprochen.

Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die aktuelle Gestaltung der Einmündungen entlang des Nordeschweges ist unklar, wie die Vorfahrt geregelt ist. Der Radverkehr ist an allen Einmündungen bevorrechtigt. Der Fußverkehr an Knotenpunkten jedoch nicht.</li> <li>• Der Gehweg ist zu schmal.</li> </ul>
<b>Station 10 (J) Schulzentrum</b>	
Wo waren wir?	An den Zufahrten zum Parkplatz und den Bushaltestellen des Schulzentrums
Wie ist die Situation vor Ort?	Die Ein- und Ausfahrten einer Busbucht mit mehreren Bushaltestellen kreuzen den getrennten Geh- und Radweg ebenso wie die Zufahrt zu einem Parkplatz. Die Gehwege zum Schuleingang gehen vom Nordeschweg ab.
Was haben wir gemacht?	Wir haben über die Verkehrssituation am Schulzentrum vor allem in den Stoßzeiten zu Schulbeginn und Schulschluss gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist zwar viel los, aber aufgrund des großen Parkplatzes und der breiten Straße ist die Verkehrssituation trotzdem übersichtlich.</li> <li>• Eltern parken/halten entlang des Nordeschweges oder auf dem Parkplatz.</li> <li>• An der Grundschule (Alter Postweg Ost) ist es chaotischer. Dort wird entlang der Straße, bei geringeren Platzverhältnissen, gehalten. Zusätzlich muss dort dann noch gewendet werden.</li> </ul>
<b>Station 11 (K) Knotenpunkt Nordeschweg / Alter Postweg / Stettiner Straße</b>	
Wo waren wir?	Am Knotenpunkt des Nordeschweges mit dem Alten Postweg Ost und der Stettiner Straße.
Wie ist die Situation vor Ort?	Es bestehen Überquerungshilfen auf dem Nordeschweg und der Stettiner Straße als Mittelinsel. Auf dem Alten Postweg Ost ist im nördlichen Knotenpunktarm eine rote Furt markiert. Auf dem südlichen Knotenpunktarm ist keine Überquerungsstelle vorhanden. Der Knotenpunktbereich ist aufgrund von Bäumen und Grünbewuchs auf Privatgrundstücken zum Teil schlecht einzusehen.
Was haben wir gemacht?	Wir haben am Knotenpunkt über die Eindrücke und Erfahrungen gesprochen und dann gemeinsam den Nordeschweg über die vorhandene Mittelinsel überquert.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• An der Querungsstelle der Stettiner Straße ist die Einsicht durch die Hecke auf dem Privatgrundstück eingeschränkt.</li> <li>• Schulkinder überqueren den Knotenpunkt in allen Richtungsbeziehungen und nutzen dazu nicht immer die vorhandenen Überquerungshilfen.</li> <li>• Die Mittelinseln sind schmal – ein Fahrrad passt zum Warten kaum drauf.</li> </ul>
<b>Station 12 (L) Alter Postweg Ost</b>	
Wo waren wir?	Gehwege entlang des Alten Postweges Ost.
Wie ist die Situation vor Ort?	Die Gehwege sind schmal und zum Teil in einem schlechten Zustand. Der Alte Postweg Ost verläuft sehr geradlinig. Die Straße ist Teil einer Tempo-30-Zone und es fahren die Schulbusse hier entlang. Es sind keine Überquerungsstellen entlang der gesamten Straße vorhanden.
Was haben wir gemacht?	Wir sind den Gehweg entlang gegangen und haben an der Einmündung des Hermann-Harms-Weg gehalten. Hier haben wir über die Eindrücke und Erfahrungen auf den Gehwegen gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf den Gehwegen kann man nicht bequem nebeneinander gehen</li> <li>• Die Gehwege sind in einem schlechten Zustand.</li> <li>• Es wird zum Teil auf den Gehwegen geparkt.</li> <li>• Grünbewuchs von Privatgrundstücken ragt auf den Gehweg.</li> </ul>
<b>Station 13 (M) Am Holzacker</b>	

Wo waren wir?	Gehweg entlang der Straße Am Holzacker
Wie ist die Situation vor Ort?	Es besteht ein Gehweg auf der Nordseite der Straße Am Holzacker. Die Einmündungen zu den Seitenstraßen sind sehr breit und die Überquerungswege dadurch lang. Auf einem Abschnitt stehen Bäume auf dem Gehweg.
Was haben wir gemacht?	Wir sind den Gehweg entlang gegangen, haben die Einmündungen überquert und über die Eindrücke und Erfahrungen gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Überquerungswege an den Einmündungen sind sehr lang und es gibt keinen ersichtlichen Grund dafür (wie z.B. Busverkehr).</li> <li>• Es wird ein verkehrsberuhigter Bereich für die Straße und die abzweigenden Nebenstraßen vorgeschlagen.</li> <li>• Die nicht nutzbaren Gehwegflächen, wo die Bäume stehen, könnten entsiegelt werden.</li> </ul>
<b>Station 14 (N) Holzackerweg</b>	
Wo waren wir?	Am Knotenpunkt vom Holzackerweg und Am Holzacker
Wie ist die Situation vor Ort?	Entlang des Holzackerwegs bestehen keine Gehwege. Zur Verkehrsberuhigung sind Pflanzkübel am Fahrbahnrand aufgestellt. Der Holzackerweg ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zum Schulzentrum.
Was haben wir gemacht?	Wir haben die Situation beschrieben und über die Erfahrungen als Fußgänger auf dem Holzackerweg gesprochen.
Was wurde gesagt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es gibt keinen Gehweg.</li> <li>• Schulkinder nutzen diesen Weg zu Fuß und mit dem Rad zur Schule.</li> <li>• Es gibt Konflikte zwischen allen Verkehrsteilnehmenden (Fuß, Rad, Auto).</li> <li>• Die Blumenkästen werden als verzweifelter Versuch den Kfz-Verkehr zu beruhigen wahrgenommen.</li> <li>• Die Straße ist besonders in den Wintermonaten sehr dunkel.</li> <li>• Es wird vorgeschlagen die Straße als verkehrsberuhigten Bereich (Spielstraße), als Einbahnstraße oder Fahrradstraße auszuweisen.</li> <li>• Verkehrsversuche werden hier als sinnvoll erachtet.</li> </ul>







## **Anlage 11**

Plan 07 – *Maßnahmenempfehlungen Bad Bederkesa*




**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

# Fußverkehrs-Check Geestland

## Punktmaßnahmen

-  Ausfahrt/Einmündung sichern
-  Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optimieren
-  Knotenpunkt optimieren
-  Überquerungsstelle sichern
-  Selbstständige Schulmobilität fördern
-  Sonstiges

## Streckenmaßnahmen

-  Schulstraße einrichten
-  Öffentlichen Raum aufwerten
-  Sonstiges

Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks finden Sie auch online in einer interaktiven Karte unter:  
[https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks\\_2025/Geestland/Ergebnis/WebGIS.html](https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks_2025/Geestland/Ergebnis/WebGIS.html)

### Plan 07: Maßnahmenempfehlungen Bad Bederkesa

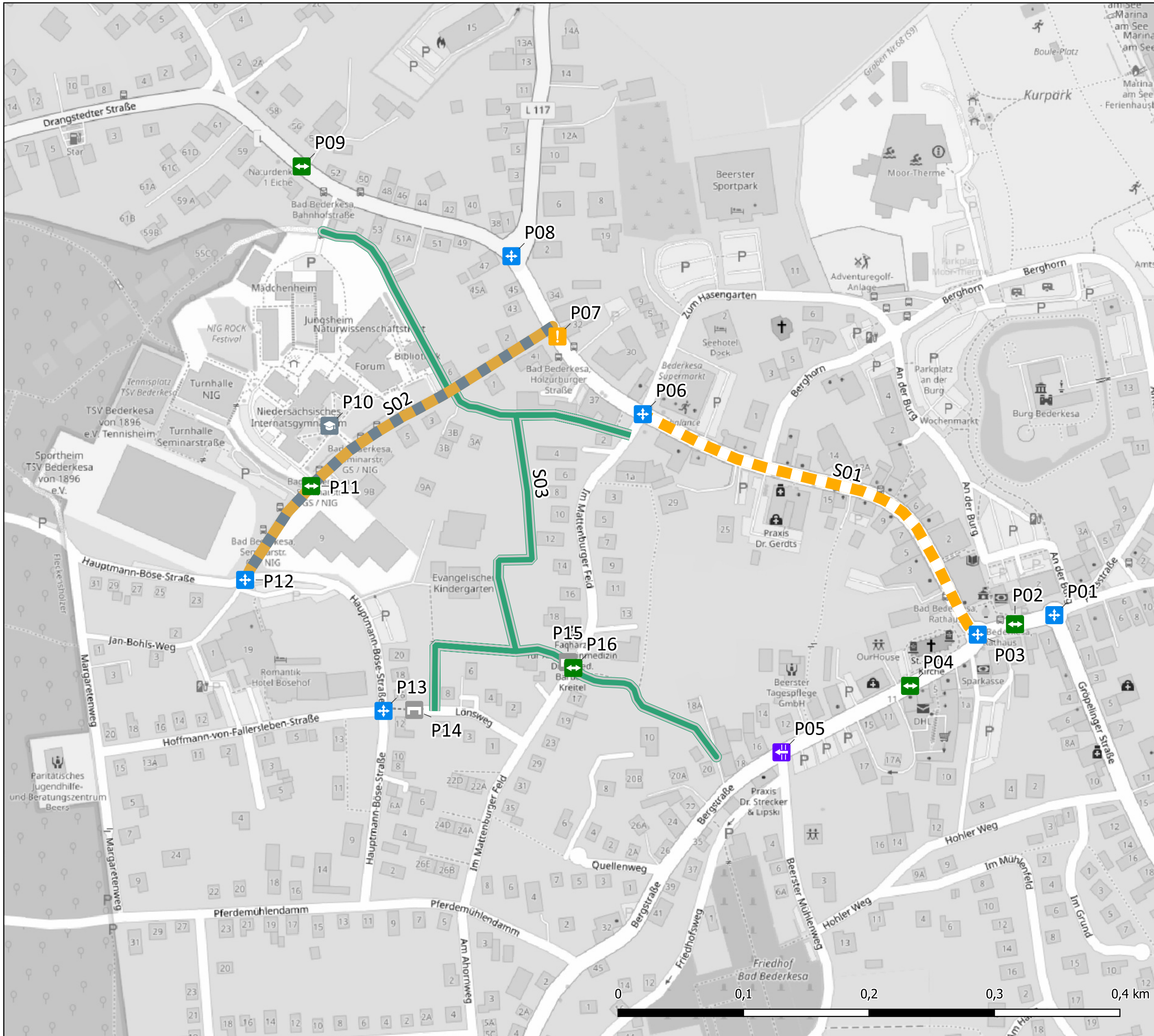
Projekt: Fußverkehrs-Check Geestland

Bearbeitung: Erik Drawe

Datum: 13.01.2026

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022








## **Anlage 12**

Plan 08 – *Maßnahmenempfehlungen Langen*




**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

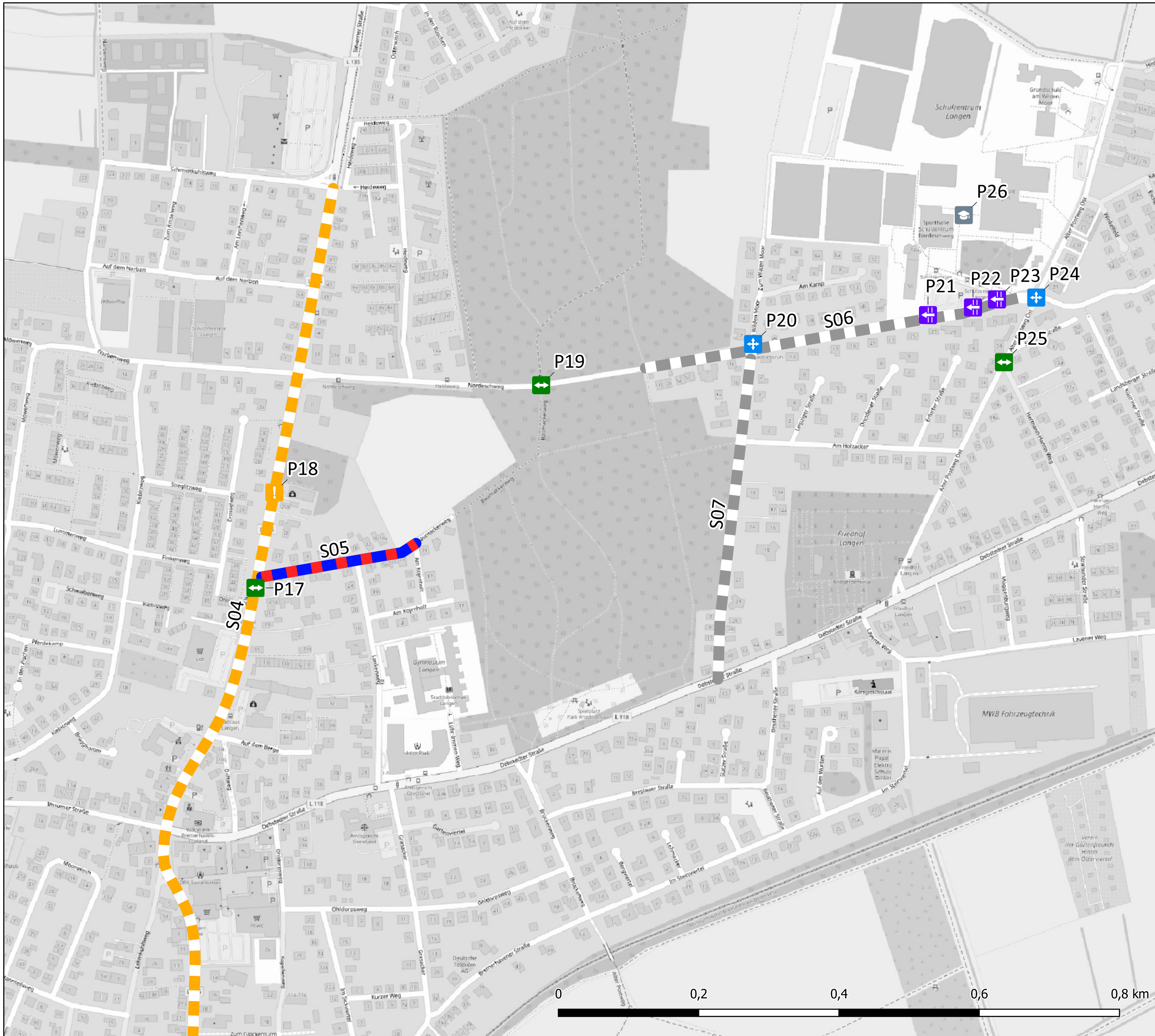
# Fußverkehrs-Check Geestland

## Punktmaßnahmen

-  Ausfahrt/Einmündung sichern
-  Knotenpunkt optimieren
-  Überquerungsstelle sichern
-  Sonstiges
-  Selbstständige Schulmobilität fördern

## Streckenmaßnahmen

-  Gehwegparken regulieren
-  Sonstiges
-  Verkehrsberuhigende Umgestaltung



Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks finden Sie auch online in einer interaktiven Karte unter:  
[https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks\\_2025/Geestland/Ergebnis/WebGIS.html](https://rv-k.de/Niedersachsen/Fussverkehrs-Checks_2025/Geestland/Ergebnis/WebGIS.html)

## Plan 08: Maßnahmenempfehlungen Langen

Projekt: Fußverkehrs-Check Geestland

Bearbeitung: Erik Drawe

Datum: 13.01.2026

Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Kartgrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

## **Anlage 13**

Dokumentation Abschlussworkshop

**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

## - Ergebnisprotokoll -

### Abschlussworkshop FVC Geestland

Termin: 11.12.2025  
 Ort: Lindenhofsaal, Langen  
 Uhrzeit: 18:00 Uhr

**Anwesend:**

- Erik Drawe – Planungsgesellschaft RV-K
- Janika Ducks – MOBILOTSIN
- Jonas Koller -MOBILOTSIN
- Annika Komorek – Planungsgesellschaft RV-K
- Weitere Anwesende: siehe Anwesenheitsliste (12 Teilnehmende)

Pkt.	Thema	Sachstand / Erledigung durch	Erledigung bis
	<b>TOP 1: Abschlussworkshop   Informationsteil</b>		
1.1	Für die Inhalte und Abläufe der Veranstaltung siehe die Präsentation des Abschlussworkshops.	Information	
	<b>TOP 2: Abschlussworkshop   Wesentliche Ergebnisse</b>		
2.1	Anmerkungen und Anpassungsvorschläge zu verorteten Maßnahmen in Bad Bederkesa: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zu dem Abschnitt der Mattenburger Straße (S01) wurden die genannten Vorschläge zur Verkehrsberuhigung und Umgestaltung schon in einem ausführlichen Verfahren geprüft. Die Maßnahme soll dahin gehend angepasst bzw. ganz entfallen</li> <li>- Schulwegplanung (P10) und die Anordnung von Fußgängerüberwegen (P06, P11, P12, P13 P16) wird als sehr wichtig angesehen. Bei dem Thema Zebrastreifen gibt es Sicherheitsbedenken aufgrund der Nutzung durch Radfahrende. (ggf. mit Maßnahmen zur Verkehrserziehung entgegenwirken).</li> <li>- Es wurden noch weitere Standorte für Überquerungsstellen insbesondere als Fußgängerüberweg genannt: Am Baugebiet Galgenberg (Gröpelinger Straße), im Umfeld der Bushaltestelle Kührstedter Straße und entlang der Drangstedter Straße.</li> </ul>	Ergebnisse	
2.2	Anmerkungen und Anpassungsvorschläge zu verorteten Maßnahmen in Langen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sieverner Straße/Leher Landstraße (S04): Aufgrund der Baulastträgerschaft des Landes kann die Stadt selbst</li> </ul>		

	<p>nicht tätig werden. Es wird sich gewünscht, dass die Stadt weiter beharrlich beim Land auf den Handlungsbedarf hinweisen soll.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kfz-Geschwindigkeit und Verkehrsberuhigung (S06 &amp; S07): Die Kfz-Geschwindigkeiten werden trotz Tempo-30-Abschnitten und Zonen als zu hoch wahrgenommen. Bauliche Anpassungen seien eine mögliche Lösung. Busverkehr und eng getaktete Fahrpläne können im Konflikt zu Temporeduzierungen und Begleitmaßnahmen wie Fahrbahnverswenkungen stehen.</li> </ul>		
2.3	<p>Anpassungsvorschläge zu den Handlungssteckbriefen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Handlungsempfehlung <i>Bestehende Gehwege aufwerten</i> (FV 04): Es soll ein stärkerer Fokus auf eine ausreichende Straßenbeleuchtung gelegt werden. In Geestland (Langen) sind die Straßen, insbesondere aber die Knotenpunkte, unzureichend beleuchtet. Es wird angemerkt, dass die Beleuchtung im Konflikt mit Anwohnenden und dem Naturschutz steht.</li> </ul>	Ergebnisse	
<b>TOP 3: Weiteres Vorgehen</b>			
3.1	RV-K passt die Maßnahmenempfehlungen und Handlungssteckbriefe an.	RV-K	zeitnah
3.2	RV-K verfasst den Abschlussbericht. Der Bericht und die Handlungssteckbriefe werden voraussichtlich Ende Januar als Vorentwurf an die Stadt versendet.	RV-K	

Ende der Veranstaltung: 20:00 Uhr

Erik Drawe  
(Protokollführung)

Anlagen:  
 Fotos der Ergebnisse  
 Tabelle Maßnahmenbewertungen  
 Anwesenheitsliste



# Fußverkehrs-Checks Niedersachsen

## Abschlussworkshop Stadt Geestland

11. Dezember 2025

### Bewertung der Maßnahmen

Maßnahme	Anzahl positive Bewertungen (grüne Punkte)	Anzahl negative Bewertungen (rote Punkte)
<b>Punktmaßnahmen</b>		
P01: Knotenpunkt optimieren	1	-
P02: Überquerungsstelle sichern	3	-
P03: Knotenpunkt optimieren	1	-
P04: Überquerungsstelle sichern	1	-
P05: Ausfahrt/Einmündung sichern	-	-
P06: Knotenpunkt optimieren	1	-
P07: Sonstiges	-	-
P08: Knotenpunkt optimieren	-	-
P09: Überquerungsstelle sichern	3	-
P10: Selbständige Schulmobilität fördern	5	-
P11: Überquerungsstelle sichern	3	-
P12: Knotenpunkt optimieren	1	-
P13: Knotenpunkt optimieren	3	-
P14: Einbauten optimieren	-	-
P15: Einbauten optimieren	-	-
P16: Überquerungsstelle sichern	2	-
P17: Überquerungsstelle sichern	-	1
P18: Sonstiges	6	-
P19: Überquerungsstelle sichern	3	-
P20: Knotenpunkt optimieren	-	-
P21: Ausfahrt/Einmündung sichern	1	-
P22: Ausfahrt/Einmündung sichern	4	-
P23: Ausfahrt/Einmündung sichern	4	-
P24: Knotenpunkt optimieren	1	1
P25: Überquerungsstelle sichern	1	-
P26: Sonstiges	2	-
<b>Streckenmaßnahmen</b>		
S01: Verkehrsberuhigende Umgestaltung	-	1
S02: Schulstraße Einrichten	1	-
S03: Öffentlichen Raum aufwerten	2	-
S04: Sonstiges	1	-
S05: Gehwegparken regulieren	2	-
S06: Verkehrsberuhigende Umgestaltung	-	-
S07: Verkehrsberuhigende Umgestaltung	4	-

Handlungsempfehlungen – Handlungssteckbriefe

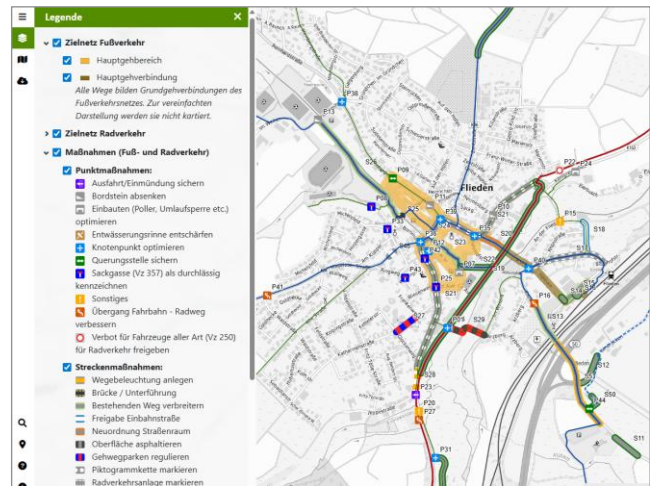
Nr.	Bezeichnung	Handlungsbedarf
FV 01	Fußverkehrskonzept aufstellen	■ ■ ■ ■ ■
FV 02	Gehverbindungen strategisch vernetzen und gestalten	■ ■ ■ ■ ■
FV 03	Überquerungsstellen sichern	■ ■ ■ ■ ■
FV 04	Bestehende Gehwege aufwerten	■ ■ ■ ■ ■
FV 05	Barrierefreiheit sicherstellen	■ ■ ■ ■ ■
FV 06	Aufenthaltsqualität auf Gehverbindungen erhöhen	■ ■ ■ ■ ■
FV 07	Schulmobilitätsplanung etablieren	■ ■ ■ ■ ■
FV 08	Gehwegparken regulieren	■ ■ ■ ■ ■
FV 09	Strategie zur Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung entwickeln	■ ■ ■ ■ ■
FV 10	Fußverkehr als Querschnittsaufgabe verankern	■ ■ ■ ■ ■

### AUSGANGSLAGE

Die Stadt Geestland bzw. die Zentren Langen und Bad Bederkesa haben bisher kein Fußverkehrskonzept erarbeitet.

In einem Fußverkehrskonzept wird die Fußverkehrsführung in der gesamten Stadt betrachtet (Abgrenzung zum Fußverkehrs-Check: hier werden räumliche und thematische Schwerpunkte betrachtet). Es wird zunächst die Bestandssituation bewertet. Dann werden Maßnahmenempfehlungen zu allen Themen des Fußverkehrs entwickelt. Die Öffentlichkeit wird in dem Prozess beispielsweise über eine Online-Beteiligung einbezogen.

Die Erstellung in Kombination mit kommunalen Radverkehrskonzepten ist sinnvoll, da es sowohl in den Prozessen der Erarbeitung als auch bei der Netz- und Maßnahmenplanung viele Überschneidungen gibt.



Exemplarischer Ausschnitt aus dem Fuß- und Radverkehrskonzept der Stadt Fliesen.

### ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

#### PLANUNGSZIELE

- Verbindliche qualitative und quantitative **Zielwerte** für die künftige Entwicklung des Verkehrssystems festlegen.
- **Entscheidungsgrundlage** für Politik und Verwaltung zur Weiterentwicklung der Fußverkehrsinfrastruktur, sowie zur Verteilung von Ressourcen und für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln erstellen.
- Isolierte Projekte und Einzelmaßnahmen konzeptionell zusammenfassen, priorisieren und koordinieren.

#### LÖSUNGSANSÄTZE

- **Netzdefinition** durch Festlegung von Bereichen, die zentrale Bedeutung für den Fußverkehr haben.
- Erstellung eines **Maßnahmenprogramms** zur Beseitigung von Netzlücken und zur Steigerung von Verkehrssicherheit, Attraktivität, Direktheit und Barrierefreiheit.
- Ermittlung eines Kostenrahmens, fachliche Priorisierung und Kosten-Wirksamkeits-Bewertung.
- Einrichten einer Steuerungsgruppe zur Begleitung der Konzepterstellung und ggf. Verstetigung der Steuerungsgruppe zur Umsetzungsbegleitung.

#### GRUNDSÄTZE

- Rad- und Fußverkehrskonzepte beziehen sich auf die Anforderungen des Alltags-Rad- und Fußverkehrs und betrachten die Verkehrsinfrastruktur baulastträgerübergreifend.
- Je nach örtlichem Profil und vorliegenden Problemlagen können im Rahmen eines Rad- und Fußverkehrskonzepts einzelne Handlungsfelder zusätzlich oder vertieft betrachtet werden, z.B. Schulverkehr, Barrierefreiheit, Pendelverkehr, Touristische Infrastruktur.
- Rad- und Fußverkehrskonzepte sind häufig die Voraussetzung für die Förderung kommunaler Infrastruktur durch Landes- oder Bundesprogramme.

## UMSETZUNG

### VORGEHEN

	Arbeitsschritt:	Inhalt:
1	Grundlagenermittlung	Ermittlung und Analyse vorhandener Planungen sowie Darstellung von Quellen und Zielen im Stadtgebiet, Festlegung von Bedeutungsräumen des Fußverkehrs, Unfallanalyse, Fahrdatenanalyse
2	Öffentlichkeitsbeteiligung	Durchführung einer Onlinebeteiligung und Auswertung der Meldungen; ggf. mehrstufig in verschiedenen Projektphasen, online und ggf. als Präsenzveranstaltung.
3	Bestandsnetzanalyse und Befahrung bzw. Begehung	Begehung und Befahrung des Bestands sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.
4	Netzentwurf	Identifikation von Haupt- und Basisrouten des Fußverkehrs auf Grundlage der Quell- und Ziel-Orte im Untersuchungsgebiet. Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr.
5	Maßnahmenentwicklung	Entwicklung von Maßnahmenentwürfen mit Fotodokumentation.
6	Abstimmung	Abstimmung von Netzentwurf und Maßnahmenvorschlägen mit Gemeindeverwaltung, Politik und weiteren Interessensvertretungen
7	Kostenermittlung, Kosten-Nutzen-Abwägung und Priorisierung,	Ermittlung eines Kostenrahmens für bestimmte Maßnahmentypen der Punkt- und Streckenmaßnahmen sowie eines Kosten-Nutzen-Verhältnis. Priorisierung der zentralen Maßnahmen.
8	Dokumentation	Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse. Erarbeitung von Maßnahmendatenblätter auf ggf. Entwurf von Prinzipskizzen.
9	Präsentation	Präsentation der Ergebnisse in politischen Gremien und ggf. in öffentlicher Abschlussveranstaltung.
10	Datenübergabe	Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.

### AKTEURE

#### Verantwortlich:

Stadtverwaltung (Bereich Bauen / Bereich Ordnungsangelegenheiten)

#### Umsetzung gemeinsam mit:

Ggf. externes Planungsbüro

#### Unterstützung durch:

Interessensvertretung der Radfahrenden & Zufußgehenden (ADFC, VCD, Fuß e.V., ...) / Behindertenbeauftragte & Teilhabebeirat / Schulen & Elternvertretung

#### Zu beteiligen:

Lokale Öffentlichkeit / Landkreis Cuxhaven / Nachbarkommunen / Träger öffentlicher Belange

<b>HANDLUNGSBEDARF</b>	■ ■ ■ ■ ■
<b>UMSETZUNGSHORIZONT</b>	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ - ⌚ ⌚ ⌚ ⌚
<b>VERWALTUNGSAUFWAND</b>	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
<b>KOSTENBEREICH</b>	€ € € € € - € € € € €
<b>BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE</b>	FV 02; FV 04; FV 05; FV 06; FV 07; FV 10



- Fußverkehrsstrategie. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), 2025. [\[Link\]](#)
- Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA). FGSV, 2002.
- Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Handlungsleitfaden. Fuss e.V., 2018. [\[Link\]](#)
- Fragen und Antworten rund ums Thema Fußverkehrskonzept. Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Jahr unbekannt. [\[Link\]](#)

### AUSGANGSLAGE

Gehen ist die zentrale Fortbewegungsart im Nahbereich. Fast alle Wege beginnen und enden zu Fuß. Somit ist für die Mobilität aller Menschen ein Netz durchgängiger Gehverbindungen erforderlich.

In Geestland bestehen verschiedenartige Lücken im Fußverkehrsnetz. Zum Beispiel fehlen direkt Verbindungswege zwischen Wohngebieten und in einigen Erschließungsstraßen sind zum Teil keine Gehwege vorhanden. Der Fußverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Erreichbarkeit von Einrichtungen zu Fuß aus allen Richtungen ist nicht immer mitgeplant. Die vernetzte Planung und der Ausbau von Gehverbindungen dienen nicht nur der Verkehrssicherheit, aktive Mobilität zu Fuß fördert auch die Gesundheit und trägt zum Klima- und Umweltschutz bei. Zudem bieten sich Potenziale zur Stärkung der lokalen Wirtschaft sowie der sozialen Teilhabe und Inklusion.



*Exemplarische Situation: keine vorhandenen Gehwege entlang des Holzackerweges in Langen*

### ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

#### PLANUNGSZIELE

- Fußverkehr als **gleichberechtigte Mobilitätsform** in Siedlungs- und Verkehrsplanung betrachten und verankern.
- Fußläufige Erreichbarkeit alltäglicher Ziele sicherstellen.
- Engmaschiges, durchgehendes und möglichst barrierefreies Wegenetz herstellen.
- **Direkte Verbindungen** ermöglichen und Umwege so gering wie möglich halten.
- Öffentliche Räume durch attraktive Fußwege lebenswerter gestalten.
- Menschliche Gesundheit durch aktive Mobilität zu Fuß fördern.

#### LÖSUNGSANSÄTZE




- Neu- und Ausbau von Wegen als **Lückenschlüsse**, wo Wege komplett fehlen.
- **Neuordnung Straßenraum**, wo keine oder nur geringe Schutzräume für Zufußgehende vorhanden sind.
- Sackgassen für den Fußverkehr **durchlässig machen** und Durchgänge durch Grundstücke oder Gebäude öffnen, um Abkürzungen für Zufußgehende zu schaffen und Lücken im Fußwegenetz zu schließen.
- Bei der Erschließung von Einrichtungen mit Besuchsverkehr die direkte Erreichbarkeit zu Fuß berücksichtigen (ggf. in Abstimmung mit privaten Bauherren, Grundstücksbesitzenden und Betreibenden).
- Bestehende Gehwege als gleichberechtigte Verkehrsflächen entwickeln und unterhalten (siehe FV 04).

#### GRUNDSÄTZE

- Belange des Fußverkehrs bei Neuplanungen, Nachverdichtungen und Sanierungsarbeiten stets frühzeitig berücksichtigen.
- Bereits bei der Siedlungsentwicklung und Bauleitplanung kurze Wege zwischen alltäglichen Zielen und die Durchlässigkeit von Quartieren für den Fußverkehr als Ziel aufnehmen („Stadt der kurzen Wege“).
- Idealerweise sollte die Maschenweite des Fußwegenetzes maximal 100 m betragen, damit Zufußgehende ihre Ziele möglichst direkt und ohne Umwege erreichen können.
- Eine vorausschauende, gesamtheitliche räumliche Planung bietet die Möglichkeit die Gehverbindungen zusammen in Kombination mit Grün-, Erholungs- und Freiräumen mit einer hohen Aufenthaltsqualität zu konzipieren.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
 <b>Überquerungsstellen sichern</b> und  <b>Knotenpunkte optimieren</b>	Alle Maßnahmen zur Sicherung von Überquerungsstellen (P01 – P25)	Durch die Einrichtung sicherer Überquerungsstellen und die Optimierung von Knotenpunkten werden die vorhandenen Gehverbindungen besser vernetzt und die Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen verringert sich.
 <b>Verkehrsberuhigende Umgestaltung</b>	Holzackerweg (S07)	Herstellen einer sicheren Gehverbindung mit Flächen auf der Fahrbahn durch die Einrichtung und Umgestaltung des Holzackerweges zu einem verkehrsberuhigten Bereich (Spielstraße).

### AKTEURE

Verantwortlich:	Stadtverwaltung (Bereich Bauen / Bereich Ordnungsangelegenheiten)
Umsetzung gemeinsam mit:	private Grundstückseigentümer bzw. Betreibende / externe Baufirma / externes Planungsbüro
Unterstützung durch:	Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Zufußgehenden / Schülerschafts- und Elternvertretungen
Zu beteiligen:	Grundstückseigentümer / ggf. Natur- und Gewässerschutz und weitere Träger öffentlicher Belange

### ERSTE SCHRITTE

- Netzbetrachtung: Wo fehlen Verbindungen? Wo bestehen Lücken im Fußverkehrsnetz?
- Trampelpfad-Analyse: Wo zeigen die Spuren der tatsächlichen Nutzung, dass Bedarf an Verbindungen besteht?
- Bei den Durchlässen für den Fuß- und Radverkehr den Grunderwerb prüfen und in die Objektplanung einsteigen.

<b>HANDLUNGSBEDARF</b>	■ ■ ■ ■ ■
<b>UMSETZUNGSHORIZONT</b>	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ - ⌚ ⌚ ⌚ ⌚
<b>VERWALTUNGSAUFWAND</b>	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
<b>KOSTENBEREICH</b>	€ € € € € - € € € € €
<b>BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE</b>	FV 01; FV 03; FV 04; FV 09



- Fußverkehrsstrategie. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), 2025. [\[Link\]](#)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). FGSV, 2002.
- Fahrbahnquerschnitte in baulichen Engstellen von Ortsdurchfahrten. BAST-Bericht V208. BAS, 2019. [\[Link\]](#)
- Geh-rechtes Planen und Gestalten. Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr. Fuss e.V., 2020. [\[Link\]](#)
- Mit kleinen Schritten Großes bewirken – Wege zur fußverkehrsfreundlichen Stadt. Fuss e.V., 2022. [\[Link\]](#)

### AUSGANGSLAGE

Laut Verwaltungsvorschrift zur StVO ist „Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn [...] eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei.“ Dennoch ereignen sich in Deutschland die meisten Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung innerorts beim Überqueren der Fahrbahn auf freier Strecke sowie an Kreuzungen und Einmündungen.

Auch in Geestland stellen stark befahrene Hauptverkehrsstraßen Gefahrenzonen und Barrieren für den Fußverkehr dar. Es existieren entlang vieler Verbindungen nur wenige Überquerungshilfen. Diese sind zum Teil in zu großen Abständen zueinander und meistens nicht barrierefrei gestaltet. Eingeschränkte Sichtbeziehungen an Überquerungsstellen sind ein weiteres Problem, ebenso wie großflächige Knotenpunkte mit langen Überquerungswegen.



*Exemplarische Situation: Ungesicherte Überquerungsstelle auf der Bergstraße vor der Roland-Passage in Bad Bederkesa*

### ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

#### PLANUNGSZIELE

- **Durchgängigkeit von Gehverbindungen** auch an Überquerungen von Hauptverkehrsstraßen und an Knotenpunkten sicherstellen.
- **Sichere und zügige Überquerungen** ermöglichen und Überquerungswegen auf der Fahrbahn verkürzen.

#### LÖSUNGSANSÄTZE




- Überquerungshilfen über Hauptverkehrsstraßen in Form von vorgezogenen Seitenräumen, Mittelinseln sowie von Fußgängerüberwegen oder Fußgängerschutzanlagen anlegen.
- Dabei sollten straßenverkehrsrechtliche Spielräume zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen und zur Anordnung von Tempo 30 ausgeschöpft werden.
- Anpassung von Einmündungen und Knotenpunkten mit vorgezogenen Seitenräumen und Sicherung von Gehwegüberfahrten.
- Erleichterung der linearen Überquerung der Fahrbahn durch Geschwindigkeitsreduzierung und / oder Anlage von Mittelstreifen bei großem Überquerungsbedarf bzw. vielen Quell-Ziel-Beziehungen.
- Beleuchtung und Freihalten von Sichtachsen in den Überquerungsbereichen durch Freihalten von sichtbehindernden Einbauten, parkenden Fahrzeugen und Bewuchs.
- Räum- und Wartezeiten von Lichtsignalanlagen und Fußgängerschutzanlagen fußverkehrsfreundlich schalten. Überquerung in einem Zug ermöglichen, ansonsten ausreichend Warteflächen anbieten.

#### GRUNDSÄTZE

- Oberstes Ziel der StVO ist die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen (siehe VwV-StVO zu §1).
- Die Sicherheit an Überquerungsstellen, Einmündungen und Knotenpunkten ist wesentlich von den Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden abhängig.
- Die Umwegemempfindlichkeit des Fußverkehrs sollte berücksichtigt werden. Überquerungsmöglichkeiten sollten deshalb mindestens alle 100 m bis maximal 150 m geschaffen werden.
- Überquerungshilfen sollten dabei so angelegt werden, dass sie möglichst den gewünschten direkten Gehlinien der Menschen entsprechen. Überquerungsanlagen, die zu Umwegen zwingen, werden häufig nicht angenommen und verleiten zu riskantem Überquerungsverhalten.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
 <b>Überquerungsstelle sichern</b>	Bergstraße (P04), Im Mattenburger Feld (P16)	Einrichtung von vorgezogenen Seitenräumen ggf. mit FGÜ prüfen.
	Mattenburger Straße (P09, S01)	Die Einrichtung von Querungsstellen mit FGÜ oder Mittelinsel entlang der Mattenburger Straße prüfen.
	<b>Bederkesa:</b> Kührstedter Str., Drangstedter Str., Baugebiet Galgenberg, <b>Langen:</b> Debstedter Str., Ziegeleistr.	Weitere Überquerungsstellen als Mittelinsel, Fußgängerüberweg oder Fußgängersignalsierung einrichten.
 <b>Knotenpunkt optimieren</b>	Am Markt (P01-P03)	Umgestaltung der Kreisverkehre mit bevorrechtigten Überquerungsstellen (FGÜ) auf allen Knotenpunktarmen.
	Mattenburger Str./Zum Hasengarten (P06)	Einrichtung von FGÜ auf allen Knotenpunktarmen prüfen.
	Mattenburger Str. /Holzurburger Str. (P08)	Umgestaltung zu einem Kreisverkehr und kurzfristig die Einrichtung einer Überquerung mit Mittelinsel prüfen.
	Nordeschweg/Alter Postweg Ost/Stettiner Straße (P24)	Vergrößerung der Mittelinseln und Einrichtung von FGÜ prüfen (Alternativ: Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes).
 <b>Einmündung sichern</b>	Nordeschweg im Umfeld des Schulzentrums (P20-P23)	Eingeschränkte Sicherverhältnisse. Einmündungen durch Einrichtung von Gehwegüberfahrten sichern, Seitenräume vorziehen und Radverkehrsfurten markieren.

### AKTEURE

Verantwortlich:	Stadtverwaltung (Bereich Bauen) bzw. andere zuständige Baulastträger (Landkreis Cuxhaven/ Land Niedersachsen)
Umsetzung gemeinsam mit:	ggf. externes Planungsbüro / externe Baufirma
Unterstützung durch:	Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Zufußgehenden / Schülerschafts- und Elternvertretungen
Zu beteiligen:	Anwohnende / Grundstückseigentümer / Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs (bei Busverkehr)

### ERSTE SCHRITTE

- Bestandsaufnahme von problematischen Überquerungsstellen für den Fußverkehr (über Fußverkehrs-Check hinaus).
- Anwendbarkeit von Musterlösungen prüfen und in die Objektplanung einsteigen.

<b>HANDLUNGSBEDARF</b>	■ ■ ■ ■ ■
<b>UMSETZUNGSHORIZONT</b>	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ -
<b>VERWALTUNGSAUFWAND</b>	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 -
<b>KOSTENBEREICH</b>	€ € € € € -
<b>BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE</b>	FV 01; FV 02; FV 05; FV 07



- Querungshilfen für den Fußverkehr. AGFK Baden-Württemberg, 2020. [\[Link\]](#)
- Querungsstellen für die Nahmobilität. Hinweise für den Rad- und Fußverkehr. Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2021. [\[Link\]](#)
- Sicherheit von Fußgängerquerungsanlagen. Vortrag auf dem Fußverkehrskongress 2023. Jörg Ortlepp, GDV, 2023. [\[Link\]](#)
- Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 2018. [\[Link\]](#)
- RAD.SH-Kommentar zu den neuen Handlungsmöglichkeiten für die Rad- und Fußverkehrsförderung vor Ort. Ad hoc-Papier, 21.03.2025. [\[Link\]](#)

### AUSGANGSLAGE

Die bestehenden Gehwege in Geestland sind zum Teil zu schmal und nicht durchgängig begehbar (siehe Abbildung für Regelmindestmaße von Gehwegen). In manchen Fällen ist nicht der fehlende Straßenraum, z.B. durch enge Bebauung, der Grund dafür, sondern andere Nutzungen (Einbauten, Gehwegparken, Mülltonnen, Aufsteller, ...), die die Gehwege blockieren.

Erschwert wird das Zuzußgehen auf einigen Gehwegen auch durch eine schlechte Oberflächenqualität, aufgrund von Gehwegschäden oder nicht befestigtem Untergrund.

Auf einigen Verbindungen kommt es zu Konflikten, da die Wege gemeinsam von Fuß- und Radverkehr genutzt werden, dafür aber zu schmal und/oder zu unübersichtlich sind.



Regelmindestmaß für Gehwege mit Sicherheitsraum zur Fahrbahn, berollbarer Gehbahn mit Begegnungspuffer und Sicherheitsraum zur Bebauung (gemäß RAS 06).

### ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

#### PLANUNGSZIELE

- Zuzußgehen als grundlegenden Verkehrsmodus für alle überall ermöglichen. Auch besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (z.B. Kinder, mobilitätseingeschränkte Menschen) sollen Zuzußgehen als sicher und komfortabel empfinden.
- Gehwege als **gleichwertige Verkehrsflächen** entwickeln und unterhalten.
- Bestehende Wege durchgängig **komfortabel und sicher** begehbar machen.
- Gemeinsames Gehen und Begegnungen auf den Gehwegen ermöglichen.

#### LÖSUNGSANSÄTZE




- **Bestehende Gehwege** von Hindernissen und Barrieren **freihalten**, um ausreichend Raum zu schaffen.
  - Bewegliche Hindernisse wie Mülltonnen, abgestellte Fahrräder und Aufsteller unterbinden; ggf. alternative Standorte anbieten (bspw. Multifunktionsflächen im Straßenraum schaffen).
  - Regelmäßiger Grünschnitt angrenzender Vegetation.
  - Poller, Pfosten, Verteilerkästen und andere Einbauten auf Notwendigkeit oder anderen Standort überprüfen.
  - Gehwegparken regulieren (siehe Handlungssteckbrief FV 08).
- **Oberflächen befestigen**, Gehwegschäden reparieren und **Wege Instand halten**, um die Wegequalität zu sichern und ein komfortables und sicheres Fortbewegen zu gewähren.
- Taktile Leitsysteme integrieren und durchgängige Leitlinien herstellen, um eine bessere Orientierung und ein sicheres Fortbewegen zu ermöglichen (siehe Handlungssteckbrief FV 05).
- **Trennung von Fuß- und Radverkehr**, um Konflikte zu reduzieren.
- Bedürfnisse des Fußverkehrs bei Baustellenorganisation und -einrichtung berücksichtigen; Bauarbeiten großräumig ankündigen, ggf. (barrierefreie) Umleitung ausschildern.
- Regelmäßige **Reinigung und Winterdienst** auf wichtigen Gehverbindungen institutionalisieren.

#### GRUNDSÄTZE

- Priorisierung der Fußverkehrsbelange gemäß dem Planungsgrundsatz, Straßen „von außen nach innen“ zu entwickeln.
- Gehwege müssen Begegnungen ermöglichen (Seitenraumbreite mind. 2,50 m (Regelfall)).
- Bei beengten Verhältnissen, die nicht vollständig beseitigt werden können, sollte das absolute Mindestmaß von 1,60 m (Breitenbedarf eines Rollstuhls + Sicherheitsraum) bei der Breite des Gehwegs eingehalten werden.
- Barrierefreiheit als Grundsatz mitplanen. Dabei die verschiedenen Anforderungen durch unterschiedliche Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen berücksichtigen.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
 <b>Öffentlichen Raum aufwerten</b>	Heckenwege in Bad Bederkesa (S03)	Aufstellen eines Nutzungs- und Instandhaltungskonzept für die Heckenwege im gesamten Stadtgebiet. Die Durchführung eines regelmäßigen Grünschnitts und die Sanierung der Wege soll durch das Konzept geregelt werden.
 <b>Sonstiges</b>	Gehweg entlang der Sieverner Straße/ Leher Landstraße (L 135) (S04)	Trennung von Fuß- und Radverkehr auf den Gehwegen und Sanierung der schadhafte Gehwegoberflächen (östliche Seite).
 <b>Gehwegparken regulieren</b>	Baumackerweg (S05)	Prüfung der Verlagerung des Parkens vom Gehweg auf die Fahrbahn, um eine ausreichende Breite zu gewährleisten.
<b>Bestehende Wege optimieren/sanieren</b>	Weitere Gehwege im Stadtgebiet: z. B. entlang der Bergstr., Drangstedter Str. oder der Debstedter Str.	Sanieren und ggf. Verbreitern der Gehwege unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.

### AKTEURE

<b>Verantwortlich:</b> Stadtverwaltung (Bereich Bauen) bzw. andere zuständige Baulastträger (Landkreis Cuxhaven / Land Nds.)
<b>Umsetzung gemeinsam mit:</b> Bauhof oder externe Baufirma / ggf. externes Planungsbüro / Grundstückseigentümer / Anwohnende
<b>Unterstützung durch:</b> Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Zufußgehenden / Schülerschafts- und Elternvertretungen
<b>Zu beteiligen:</b> Anwohnende / Grundstückseigentümer

### ERSTE SCHRITTE

- Bestandsaufnahme durchführen (über Fußverkehrs-Check hinaus): Wo werden die vorgeschriebenen Mindestbreiten und andere Standards besonders unterschritten? Aus welchen Gründen?
- Instandsetzungsprogramm für Gehwege aufsetzen, Beginn mit Oberflächensanierung an besonders kritischen Stellen.

<b>HANDLUNGSBEDARF</b>	
<b>UMSETZUNGSHORIZONT</b>	
<b>VERWALTUNGSaufwand</b>	
<b>KOSTENBEREICH</b>	
<b>BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE</b>	FV 01; FV 05; FV 06; FV 08; FV 09



- Auf die Füße, fertig, los! Erfolgreiche Wege zu mehr Fußgängerfreundlichkeit. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2022. [\[Link\]](#)
- Faires Parken in Karlsruhe. Ein Leitfaden für Bürgervertretungen. Stadt Karlsruhe, 2016. [\[Link\]](#)
- Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2017. [\[Link\]](#)
- Sichere Gehwege planen. Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land. Deutscher Verkehrssicherheitsrat DVR, 2020. [\[Link\]](#)
- Geh-rechtes Planen und Gestalten. Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr. FUSS e.V., 2020. [\[Link\]](#)
- Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt). FGVS, 2006.
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). FGVS, 2002.

### AUSGANGSLAGE

In Geestland sind manche öffentliche Wege und Plätze nicht barrierefrei gestaltet. Zu schmale oder in ihrer Breite nicht nutzbare Gehwege können von Menschen mit Gehhilfen oder Kinderwagen nicht benutzt werden. Unebene und beschädigte Gehwege sind für Personen im Rollstuhl oder mit Gehhilfen problematisch. Einbauten und Schwellen behindern Verkehrsteilnehmende mit Geh- oder Sehbehinderungen oder größerem Platzbedarf.

Bei der momentanen Ausgestaltung des öffentlichen Raums werden viele Personengruppen in ihrer selbstbestimmten Mobilität behindert und die Zugänglichkeit von öffentlichen Einrichtungen erschwert. Für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen hat dies besonders gravierende Folgen. Diese Personen werden von der Nutzung des öffentlichen Raums ausgeschlossen.



*Exemplarische Situation: unebener und beschädigter Gehweg entlang der Sieverner Straße in Langen*

### ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

#### PLANUNGSZIELE

- Voraussetzungen für die gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben schaffen.
- So vielen Personen wie möglich, unabhängig von einer Behinderung oder körperlichen Einschränkung, eine **selbstbestimmte Mobilität** ohne besondere Erschwernisse ermöglichen.
- Wegeverbindungen durchgängig und über Zuständigkeitsgrenzen hinweg barrierefrei nutzbar machen.
- **Barrierefreiheit** bei jeglicher Verkehrs- und Freiraumgestaltung mitdenken und als **Querschnitts- und Daueraufgabe** verstehen und verankern.

#### LÖSUNGSANSÄTZE


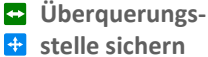
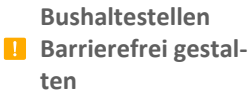
- **Flächen- und Raumbedarf** mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigen (siehe Handlungssteckbrief FV 04).
- Längs- und Querneigung von Verkehrs- und Aufenthaltsräumen so gering wie möglich halten.
- Oberflächen von Geh- und Bewegungsflächen eben, erschütterungsarm, berollbar und rutschfest ausführen.
- Hindernisse, Schwellen und Niveaubrüche abbauen, um stufenlose Wegeverbindungen zu erreichen.
- Taktile und visuell **kontrastierende Orientierungs- und Leitlinien** herstellen und verschiedene Funktionsbereiche und Verkehrsräume taktile und visuell abgrenzen.
- **Sitzgelegenheiten** zum Ausruhen und Verweilen entlang von Gehverbindungen und auf Plätzen schaffen.
- Unvermeidliche Einbauten und Möblierungselemente gut wahrnehmbar gestalten.

#### GRUNDSÄTZE

- Eine Verkehrsraumgestaltung nach dem „**Design für alle**“-Ansatz fördert die Flexibilität im Gebrauch sowie eine einfache, intuitive und belastungsarme Nutzung und **Infrastruktur, die Fehler verzeiht**. Davon profitieren alle, aber insbesondere die schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmenden. Mit Blick auf die demografische Entwicklung gewinnt dies an Bedeutung.
- Anwendung des Zwei-Kanal-Prinzips: Alle zentralen Informationen sollten mindestens über zwei der drei Sinne - Sehen, Hören oder Fühlen - übermittelt werden, um möglichst viele Menschen zu erreichen.
- Unterschiedliche Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen haben verschiedene, teils widersprüchliche, Anforderungen an ihre Umwelt. Deshalb muss die genaue Ausgestaltung in der jeweils konkreten Situation sorgfältig abgewogen werden, um die verschiedenen Anforderungen bestmöglich zu berücksichtigen.
- Sitzgelegenheiten mit Abstellflächen für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen in sichtbaren Abständen entlang von Wegen sowie an zentralen Punkten wie Eingängen, Haltestellen und Plätzen stellen sicher, dass mobilitätseingeschränkte Menschen regelmäßig Ruhepausen einlegen können und öffentliche Räume für alle zugänglich bleiben.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
	Sieverner Straße/Leher Landstraße (S04)	Sanieren der beschädigten Gehwege und Entfernen der Schwelle zur Teilung des Gehweges
	Debstedter Chaussee in Neuenwalde, Driftweg in Langen, Bergstr., Drangstedter Str. in Bederkesa	Unebene und sanierungsbedürftige Gehwege, die erneuert werden sollen.
	Alle Maßnahmen zur Sicherung von Überquerungsstellen und Knotenpunkten (P01 – P25)	Überquerungsanlagen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit ausgestalten (taktile Leitelemente und differenzierte Bordhöhen).
	Sieverner Straße auf Höhe der Einmündung Baumackerweg (P17)	Anpassung der bestehenden Überquerungsstelle mit Fußgängersignalanlage mit einer differenzierten Bordhöhe und den Regelwerken entsprechenden Leitelementen.
	Bushaltestelle Holzrburger Str. und Bahnhofstr. In Bad Bederkesa (P07)	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen im gesamten Stadtgebiet (auch für die Stadtbuslinie). In Zuge dessen, Prüfung der Einrichtung von Überquerungsstellen.

### AKTEURE

Verantwortlich:
Stadtverwaltung (Bereich Bauen / Bereich Ordnungsangelegenheiten) / private Bauherren & Eigentümer
Umsetzung gemeinsam mit:
Bauhof oder externe Baufirma / ggf. externes Planungsbüro
Unterstützung durch:
Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Zufußgehenden / Elternvertretungen

### ERSTE SCHRITTE

- Realisierung von barrierefreier Infrastruktur und dessen Kriterien als verbindliche Ziele politisch beschließen.
- Personen mit Mobilitätseinschränkungen in den Planungsprozess miteinbeziehen (z.B. bei der Bewertung des Bestandes und der Entwicklung von konkreten Lösungen).
- Bestandsaufnahme und Priorisierung: Umsetzung zuerst auf Hauptgehverbindungen und in sensiblen Bereichen rund um Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte und schutzbedürftige Personen.

<b>HANDLUNGSBEDARF</b>	■ ■ ■ ■ ■
<b>UMSETZUNGSHORIZONT</b>	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ - ⌚ ⌚ ⌚ ⌚ ∞
<b>VERWALTUNGS-AUFWAND</b>	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
<b>KOSTENBEREICH</b>	€ € € € € - € € € € €
<b>BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE</b>	FV 01; FV 03; FV 04; FV 08

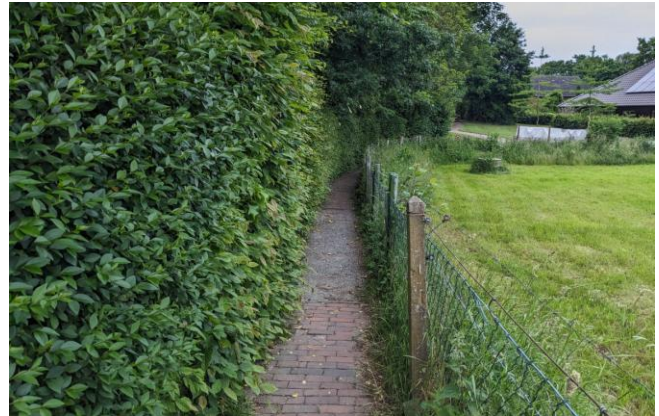


- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). FGSV, 2011.
- Norm DIN 18040-3 | 2014-12, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum.
- Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr. AGNH, 2022. [\[Link\]](#)
- Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität im Straßenverkehr. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 2023. [\[Link\]](#)
- Leitfaden Barrierefreies Bauen. Hinweise zum inklusiven Planen von Baumaßnahmen des Bundes. BMI, 2016. [\[Link\]](#)

### AUSGANGSLAGE

Viele Straßenräume in Geestland sind in ihrem Entwurf auf die Abwicklung des Kfz-Verkehrs ausgelegt. Großteils ist dies Kfz-Durchgangsverkehr ohne Quellen oder Ziele in der Gemeinde. Die Funktionen des Aufenthalts und Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sind untergeordnet.

Auch auf selbständigen Wegen (Heckenwegen) abseits der Kfz-Straßen ist die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr verbesserungswürdig. Einzelne Wege sind nicht ausreichend beleuchtet und Grünbewuchs ragt von benachbarten Grundstücken auf die Wege. Aufgrund schlecht einsehbarer und dunkler Wege entstehen Angsträume. Verschmutzungen an öffentlichen Plätzen und in Grünanlagen beeinträchtigen zudem das subjektive Sicherheitsempfinden



*Exemplarische Situation: Schmäler Heckenweg mit Bewuchs und ohne Beleuchtung in Bad Bederkesa*

### ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

#### PLANUNGSZIELE

- **Gehen** durch eine ansprechende Gestaltung von Gehverbindungen **fördern**.
- **Begegnungsorte** für Kommunikation und sozialen Austausch im öffentlichen Raum **schaffen**.
- **Öffentliche Sicherheit** auf Gehverbindungen und an Plätzen **gewährleisten**.
- **Wohn- und Aufenthaltsqualität** durch Verminderung von Lärm- und Schadstoffausstoß **verbessern**.

#### LÖSUNGSANSÄTZE

Integrierte städtebauliche & architektonische Gestaltung sowie technische Ausstattung öffentlicher Räume (*place-making*):

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch **Stadtmobiliar wie Sitzgelegenheiten, Begrünung und Wasserelemente**.
- Stärkung der sozialen Sicherheit durch ausreichend **Beleuchtung** für eine inklusive Nutzung des öffentlichen Raums durch alle Personengruppen, insbesondere in der dunklen Jahreszeit (Priorisierung der wichtigsten Gehverbindungen) und durch Herstellen **freier Sichtachsen** (z.B. Begrünung mit halbhohen Stauden anstatt dichter Hecken).
- Umgestaltung von Durchgangsstraßen zu **verkehrsberuhigten Ortsmitten** durch Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der StVO sowie bauliche Maßnahmen wie die optische Angleichung der Fahrbahn an den Seitenraum (Verwendung von gleicher Pflasterung; niveaugleich) oder mit Verschwenkungen, Fahrbahneinengungen und -anhebungen.
- Kommunale Leitlinien für eine integrierte und klimaangepasste Straßenraumgestaltung entwickeln.

Passgenaues Management öffentlicher Räume & Übernahme von Nutzungsverantwortung lokaler Akteure (*place-keeping*):



- **Regelmäßige Pflege** und Wartung des Stadtgrüns und der Möblierung **institutionalisieren**.
- Bereits bei der Planung **lokale Akteure** umfangreich **beteiligen**. Durch ein Mitgestalten verstärken sich die Akzeptanz und die Verbundenheit zu den Räumen, was die Nutzung und Verantwortungsübernahme steigern.
- **Nutzungsprogramme** für neugestaltete Plätze initiieren (z.B. wöchentliche Familien- und Sportangebote, Märkte etc.).
- An gut funktionierenden Praxisbeispielen & Leitfäden orientieren (z.B. Sicherheitspartnerschaft im Städtebau Nds.).

#### GRUNDSÄTZE

- Maßnahmen zur ansprechenden Straßenraumgestaltung sollten unter **Beteiligung der Bevölkerung** geplant werden.
- **Temporäre Maßnahmen** sind ein Mittel, um Veränderungen erfahrbar zu machen und Erkenntnisse zu gewinnen.
- Grüne Straßenräume tragen neben der Erhöhung der Aufenthaltsqualität auch zum **Klimaschutz** und zur **Klimaanpassung** bei. Bäume reduzieren im Sommer durch Verdunstung und Schatten ihre Umgebungstemperatur erheblich. Durch die Entsiegelung von Flächen wird Niederschlagswasser besser vor Ort aufgenommen und gespeichert (Prinzip der Schwammstadt). Dies macht die Ressource Wasser besser verfügbar und entlastet die bestehende Kanalinfrastruktur.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN


Maßnahme	Wo	Beschreibung
 <b>Instandhaltung und Pflege</b>	Heckenwege in Bad Bederkesa (S03)	Steigerung der Aufenthaltsqualität auf den Heckenwege durch geregelte Pflege, Reinigung der Wege und die Anlage von durchgehender Beleuchtung.
 <b>Verkehrsberuhigende Umgestaltung</b>	Nordeschweg (S06)	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums durch partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Aufpflasterungen und eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs.
	Holzackerweg (S07)	Umgestaltung des Holzackerweges zu einem verkehrsberuhigten Bereich.
<b>Straßenbeleuchtungskonzept aufstellen</b>	Gesamtes Stadtgebiet	Die Beleuchtung von Gehwegen wird als nicht ausreichend wahrgenommen. Die Beleuchtung wird früh gedimmt und zum Teil ganz ausgestellt. Bei der Gehwegbeleuchtung sind Energiesparmaßnahmen und soziale Sicherheit abzuwägen. Lösungen mit adaptiver Beleuchtung sind zu prüfen.


### AKTEURE

<b>Verantwortlich:</b> Stadtverwaltung (Bereich Bauen / Bereich Ordnungsangelegenheiten)
<b>Umsetzung gemeinsam mit:</b> Externes Planungsbüro / ggfs. Nachbarkommunen (einheitliches Vorgehen)
<b>Unterstützung durch:</b> Interessensvertretung der Zufußgehenden / Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Gemeinnützige Vereine / Lokale Unternehmen (z.B. Einzelhandel)
<b>Zu beteiligen:</b> Schulen & KITAs / Vereine / Anwohnende / Grundstückseigentümer

### ERSTE SCHRITTE

- Verantwortungen für den Unterhalt und die Pflege von Begrünung ermitteln und neu organisieren.
- Lokale Akteursgruppen in die Überplanung der Alten Bahntrasse von Beginn an einbinden
- Provisorien anlegen, um Wirkung zu erproben und Maßnahme ggf. zu verstetigen.

<b>HANDLUNGSBEDARF</b>	
<b>UMSETZUNGSHORIZONT</b>	 
<b>VERWALTUNGS-AUFWAND</b>	 
<b>KOSTENBEREICH</b>	 
<b>BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE</b>	FV 01; FV 02; FV 04; FV 05;

 Umwelt- und Aufenthaltsqualität in urbanen Quartieren. Umwelt Bundesamt (UBA), 2017. [\[Link\]](#)

- Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume – Erkenntnisse aus Klein- und Mittelstädten, BBSR 2015. [\[Link\]](#).
- Weißbuch Stadtgrün: Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft. Bundesministerium für Umwelt, 2017. [\[Link\]](#)
- Arbeitshilfe für die Planung und Bewertung öffentlicher Räume unter Sicherheitsaspekten. Sicherheitspartnerschaft im Städtebau Nds., 2013. [\[Link\]](#)
- Fußgängerfreundliche und klimagerechte Umgestaltung der Hauptstraße in Bendorf. Mobilitätsforum Bund, 2025. [\[Link\]](#)

### AUSGANGSLAGE

In Geestland gibt es mehrere große Schulstandorte. Vor allem im Umfeld des Niedersächsischen Internatsgymnasiums (NIG) und der Grundschule in Bad Bederkesa (Seminarstraße) kommt es zu Schulbeginn und zum Schulschluss zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen. Schulbusverkehr, Kinder, die mit dem Fahrrad und Zu Fuß zur Schule kommen und Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen tragen zu unübersichtlichen Situationen bei.

Eine integrierte Planung des Schulweges von KITA bis zur weiterführenden Schule sichert Wege und fördert gesunde, selbstständige und nachhaltige Mobilität.



Situation: Seminarstraße mit Busverkehr in Bad Bederkesa

### ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

#### PLANUNGSZIELE

- Verkehrssicherheit für Kinder auf dem Weg zur Schule zu Fuß und mit dem Fahrrad erhöhen.
- Verkehrsüberlastungen und sicherheitskritische Situationen zu den klassischen Hol- und Bringzeiten entschärfen.
- Das Nebeneinander von **Hol- und Bringverkehr**, Schulbusverkehr sowie von Kindern zu Fuß und mit dem Rad besser koordinieren und **verträglicher gestalten**.
- Mobilitätskompetenz und bewusstes Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen fördern.
- **Selbstständigen Schulweg** schon im Grundschulalter ermöglichen.

#### LÖSUNGSANSÄTZE

Erarbeiten eines **Schulmobilitätskonzepts**, um Ausbildungsverkehre systematisch und zielgerichtet zu entwickeln:

- Verkehrssituation der Schulstandorte im Gesamtkontext des Quartiers analysieren.
- Maßnahmen zur Lenkung, Reduzierung und Beruhigung des Verkehrs im Schulumfeld ergreifen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Einbahnstraßenregelungen, Einrichtung von Schulstraßen, bauliche Verschwenkungen etc.).
- Überquerungsstellen durch Querungshilfen und Fußgängerüberwege sichern (siehe auch Handlungsempfehlung FV 03).
- Fuß- (& Rad-)verkehrsinfrastruktur auf stark frequentierten Schulwegen gezielt verbessern (siehe FV 02, FV 04).
- Kinder und Jugendliche in Planung und Gestaltung des öffentlichen Straßenraums im Schulumfeld einbeziehen.

Umsetzung des Konzepts durch **schulisches Mobilitätsmanagement** kommunikativ und organisatorisch begleiten:

- Informationen und Angebote für betroffene Akteure (Eltern, Kinder, Anwohnende) bereitstellen.
- Schulische Aktionen zur Förderung von Mobilitätskompetenz sowie Zufußgehen und Radfahren durchführen.
- Verkehrsüberwachung im Schulumfeld verstärken.

#### GRUNDSÄTZE

- Auf sogenannten **hochfrequentierten Schulwegen** bietet die **Straßenverkehrsordnung** (StVO) Handlungsspielräume für Tempo 30 und die Einrichtung von Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“). Dabei sind u.a. Schulwegpläne maßgeblich.
- Die Aufstellung von **Schulwegplänen** ist Aufgabe der Schulträger. Zur Entwicklung wirksamer Maßnahmen sollten diese im Kontext eines **Schulmobilitätskonzepts** aufgestellt werden, welches alle Belange des Verkehrs von und zu den Schuleinrichtungen betrachtet. Es dient Politik und Akteuren vor Ort als Entscheidungsgrundlage. Eine kommunen-übergreifende Zusammenarbeit sollte dabei angestrebt werden, um der verkehrlichen Verflechtung gerecht zu werden.
- Zentral ist die **Beteiligung** und Adressierung **aller vom Schulverkehr betroffenen Akteure** (Schulträger, Schulverwaltung, Lehrpersonal, Elternvertretungen, Schülerschaft, ggf. Anwohnende, sowie bereits von KITAS und Kindergärten etc.), damit die Maßnahmen in der gesamten Kommune auf Akzeptanz stoßen und Wirkung zeigen.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE BAUSTEINE DER SCHULMOBILITÄTSPLANUNG

Baustein	Beschreibung
1. Schulwegplan aufstellen & laufend weiterentwickeln	Darstellung der sichersten Wege und bestehender Gefahrenstellen als Grundlagenplan unter Beteiligung der Kinder, Eltern, Schule, KITAs, Polizei, Kommunalverwaltung(en), und Lokalpolitik. Entwicklung von Maßnahmenempfehlungen zur Optimierung der Infrastruktur (siehe auch S05: Sofortmaßnahme Tempo 30).
2. Markierungen im Straßenverkehr	Gelbe Sprühmarkierungen zur Leitung der Kinder zu gefahrenreduzierten Überquerungsstellen. Abstimmung mit Polizei, Schule und Verkehrswacht. → Landesweite Schulanfangsaktion „Kleine Füße – sicherer Schulweg“ <a href="#">[Link]</a>
3. Bus auf Füßen / Walking Bus	Alternative Mobilitätsangebote für Kinder und Eltern schaffen: Organisation von Treffpunkten für begleitete Laufgemeinschaften. → Anleitung <a href="#">[Link]</a>
4. Hol- und Bringzonen	Einrichtung von Elternhaltestelle in geeigneter Lage (in der Regel mind. 200 m entfernt) zur Entflechtung der Verkehre im direkten Schulumfeld.

### AKTEURE

Verantwortlich:	Stadtverwaltung (Bereich Bauen / Bereich Ordnungsangelegenheiten) / Schulträger & Schulverwaltungen
Umsetzung gemeinsam mit:	Polizei / Verkehrswacht Niedersachsen / KITA / MOBILOTSIN
Unterstützung durch:	Schüler- & Elternvertretung / Lehrpersonal
Zu beteiligen:	Schüler- & Elternvertretung / Lehrpersonal / betroffene Anwohnende

### ERSTE SCHRITTE

- Zuständige und Betroffene an einen Tisch bringen und gemeinsam ein Vorgehen abstimmen.
- Schulmobilitätsverantwortliche bestimmen und Weiterbildungsangebote nutzen (z.B. Qualifizierungsseminar der MOBILOTSIN zur „Kordinatorinnen und Koordinatoren kommunales Schulisches Mobilitätsmanagement“).

<b>HANDLUNGSBEDARF</b>	■ ■ ■ ■ ■
<b>UMSETZUNGSHORIZONT</b>	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ - ⌚ ⌚ ⌚ ⌚
<b>VERWALTUNGSAUFWAND</b>	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
<b>KOSTENBEREICH</b>	€ € € € € - € € € € €
<b>BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE</b>	FV 01; FV 02; FV 03; FV 04



- Instrument Schulverkehrskonzepte. MOBILIKON [\[Link\]](#)
- Schulwegepläne leichtgemacht. Der Leitfaden. 3. Auflage, BAST. 2019. [\[Link\]](#)
- Kleine Füße – sicherer Schulweg. Verkehrswacht Niedersachsen, 2025. [\[Link\]](#)
- Walking Bus. Zukunftsnetz Mobilität NRW, 2023. [\[Link\]](#)
- Schulstrassen. Zukunftsnetz Mobilität NRW, 2024. [\[Link\]](#)
- Qualifizierung „Kordinatorinnen und Koordinatoren kommunales Schulisches Mobilitätsmanagement“, MOBILOTSIN, 2025. [\[Link\]](#)
- Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. Ivm GmbH, 2018. [\[Link\]](#)
- Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung. FGSV, 2010.

### AUSGANGSLAGE

In Geestland, speziell in Langen, wird an manchen Orten auf Gehwegen geparkt. Dies bildet eine erhebliche Beeinträchtigung für eine sichere, barrierefreie Mobilität zu Fuß und ist in vielen Fällen nicht rechtskonform. Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Zufußgehenden, gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden, auch im Begegnungsverkehr bleibt (VwV-StVO, 2021).

Das Freihalten von Bestandsgehwegen ist daher kommunale Pflichtaufgabe und zudem ein kostengünstiges Werkzeug zur Fußverkehrsförderung. Gemäß Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (2024 BVerwG 3 C 5.23) können Anwohnende gegen unerlaubtes Gehwegparken klagen. Drohenden Klagen können Kommunen mit einer Strategie zur Freihaltung der Gehwege entgegenwirken. Diese Strategie sollte die konkreten nächsten Schritte, das mittel- bis langfristige Vorgehen und eine Priorisierung der erforderlichen Maßnahmen für das gesamte Stadtgebiet enthalten.



*Exemplarische Situation: Gehwegparken (per Verkehrszeichen erlaubt) im Baumackerweg in Langen*

### ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

#### PLANUNGSZIELE

- **Parken** im öffentlichen Straßenraum **rechtskonform gestalten**.
- Rettungs-, Ver- und Entsorgungsverkehre gewährleisten.
- Bestehende **Gehwege durchgängig nutzbar und barrierefrei halten**.
- Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fußverkehr und rad- oder rollerfahrende Kinder, erhöhen.
- Erreichbarkeit für notwendige Kfz-Verkehre sicherstellen.

#### LÖSUNGSANSÄTZE

- Kommunale Leitlinien für ein systematisches, einheitliches und nachvollziehbares Vorgehen entwickeln.
- Alle Gehwege in der Kommune schrittweise überprüfen.
- Rechtskonforme Parkregelung durchsetzen.
  - Geltende Regelungen im Straßenraum durch Markierungen oder Einbauten verdeutlichen.
  - Zielgruppenorientiert kommunizieren (Sensibilisierung / Aufklärung) und bei Bedarf beteiligen.
  - Regelmäßig kontrollieren und Regelverstöße konsequent ahnden.
- Einführung von Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung (auch Anwohnerparken) prüfen.

#### GRUNDSÄTZE

- Auf der Fahrbahn ist eine Durchfahrtsbreite von mindestens 3,10 m notwendig (Rettungswege).
- Gehwege müssen auch im Begegnungsverkehr den unbehinderten Verkehr von Zufußgehenden, gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden, ermöglichen (siehe VwV-StVO 2021).
- Das empfohlene Mindestregelmaß für Gehwege beträgt 2,50 m (RASt 2006), bestehend aus dem Gehbereich zweier nebeneinander gehender Personen (1,80 m) und Sicherheitsräumen zur Fahrbahn (0,50 m) und Bebauung (0,20 m). Der Platzbedarf verschiedener Nutzungsgruppen (bspw. Rollstuhlnutzende) ist aktuellen Regelwerken zur Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen zu entnehmen (s.u.).
- Rad- und rollerfahrende Kinder sollen sicher unterwegs sein – ausreichende Sichtfelder und Möglichkeiten zum Ausweichen sind dafür erforderlich.
- Bei legalisiertem Gehwegparken sollten mindestens 0,50 m des Gehwegs rechtskonform freigegeben werden können, da Markierungen mit geringerer Freigabe in der Praxis häufig missachtet und überparkt werden.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHES VORGEHEN

Maßnahme:	Beschreibung
Öffentlichkeit sensibilisieren und beteiligen	Vor-Ort-Begehungen, Flyer / Broschüren veröffentlichen, Plakate & Banner im öffentlichen Raum anbringen, Pressemitteilungen, Veröffentlichung über kommunale Newsletter/Website (siehe Projekt „Faires Parken“ Stadt Karlsruhe).
Bestehenden Parkraum mobilisieren	Auf bestehende Kapazitäten hinweisen (private Garagen, Hinterhöfe, Quartiersparkplätze) und Mehrfachnutzungen ermöglichen.
Verwarnung bei Verstößen verträglich gestalten	Mahnung durch „Gelbe-Karte“ oder „Null-Euro-Bußgeldbescheid“ und erst anschließend Bußgeldverfahren anstrengen.

### AKTEURE

<b>Verantwortlich:</b>	Stadtverwaltung (Bereich Ordnungsangelegenheiten / Bereich Bauen)
<b>Umsetzung gemeinsam mit:</b>	ggf. externes Planungsbüro (Konzeptentwicklung) / ggf. Nachbarkommunen (einheitliches Vorgehen)
<b>Unterstützung durch:</b>	Kommunalpolitik (Beteiligung & Rückendeckung für Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen) / Meinungsstarke Vorbilder (bspw. aus den Bereichen Politik, Einzelhandel, Vereine, ...) / Interessensvertretung der Zuzußgehenden
<b>Zu beteiligen:</b>	Betroffene (mobilitätseingeschränkte Personen, Anwohnende, Rettungs-, Ver- und Entsorgungsverkehre, Einzelhandel und Gewerbetreibende, soziale Dienste, ...)

### ERSTE SCHRITTE

- Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 3 C 5.23) für die Kommune rechtlich einordnen.
- Gehwegparken auf Bestandsgehwegen für gesamte Kommune überschlägig erfassen.
- Kommunale Leitlinien zur Regulierung des Gehwegparkens entwickeln.
- Straßenzüge oder Quartiere priorisieren und ein Pilot-Untersuchungsgebiet festlegen.
- Verträgliche Vermeidungsstrategie des illegalen Gehwegparkens erarbeiten.
- Rechtskonforme (Neu-)Ordnung des Parkraums in der Umsetzung betreuen.  
Strategischen Plan zur Neuordnung des Straßenparkens aufstellen.

<b>HANDLUNGSBEDARF</b>	■ ■ ■ ■ ■
<b>UMSETZUNGSHORIZONT</b>	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ - ⌚ ⌚ ⌚ ⌚
<b>VERWALTUNGSAUFWAND</b>	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
<b>KOSTENBEREICH</b>	€ € € € € - € € € € €
<b>BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE</b>	FV 04; FV 05; FV 09



- Parken auf Gehwegen: Problematik, Rechtslage, Handlungsbedarf. Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V., 2024. [\[Link\]](#)
- Faires Parken in Karlsruhe: Ein Leitfaden für die Bürgervertretungen, Stadt Karlsruhe, 2016. [\[Link\]](#)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). FGVS, 2006.
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). FGVS, 2011.
- Norm DIN 18040-3 | 2014-12, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

### AUSGANGSLAGE

In Geestland sind in manchen Wohn- und Erschließungsstraßen keine Gehwege vorhanden. Der Fußverkehr wird dort im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Wenn Gehwege vorhanden sind, sind diese in manchen Fällen zu schmal und nicht barrierefrei.

Ein weiteres Problem sind laut Berichten aus der Bevölkerung hohe gefahrene Kfz-Geschwindigkeiten. Dies ist zum Teil auf linear gestaltete Straßenräume zurückzuführen werden (z.B. Nordeschweg in Langen).

Im Zuge von geplanten Sanierungen wird empfohlen ein einheitliches Vorgehen zu erarbeiten und Leitlinien zu entwickeln, die die Belange des Fußverkehrs bei der Straßenraumgestaltung priorisieren.



*Exemplarische Situation: Erschließungsstraße ohne ausgebauten Gehweg in Langen (Holzackerweg).*

### ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

#### PLANUNGSZIELE

- **Verkehrssicherheit** für alle Verkehrsteilnehmenden **erhöhen** (*Vision Zero*: keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden im Straßenverkehr).
- **Wohn- und Aufenthaltsqualität** durch Verminderung von Lärm- und Schadstoffausstoß **verbessern**.
- **Multifunktionale Straßenräume gestalten** unter Berücksichtigung der Belange der Verkehrssicherheit und Mobilität, des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes sowie der städtebaulichen Entwicklung.
- **Lesbarkeit** der Verkehrsräume durch intuitive und einheitliche Gestaltung in der Kommune **gewährleisten**.

#### LÖSUNGSANSÄTZE

- Handlungsspielräume der Straßenverkehrsordnung (StVO) für **Geschwindigkeitsbeschränkungen** ausschöpfen.
  - **Ausweichverkehre vermeiden**, durch Einbahn- und Anliegerstraßen und modale Filter (Durchlässe Fuß- & Radverkehr).
  - **Ruhenden Verkehr bedarfsgerecht anordnen**, bspw. straßenseitiger Versatz von Längsparken zur Verkehrsberuhigung.
- Selbsterklärende Straßen** mit gestalterischen & baulichen Elementen zur Unterstützung ordnungsrechtlicher Maßnahmen:
- (Interkommunale) Leitlinien für verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen & übergeordnete Straßen entwickeln.
  - Verkehrsberuhigende bauliche Maßnahmen entsprechend gezielt einsetzen. Hierzu zählen z.B. Verschwenkungen in der Straßenführung, abschnittsweise Fahrbahneinengungen durch Verbreiterung der Gehwege, Fahrbahnanhebungen durch Teilaufpflasterung sowie die optische Angleichung der Fahrbahn an den Seitenraum.
  - Ohnehin **notwendige Sanierungsmaßnahmen nutzen**, um Neuordnung von Straßenräumen umzusetzen.



#### GRUNDSÄTZE

**Integrierte Planung** (Mobilität, Städtebau & Freiraum) knapper öffentlicher Flächen gemäß aktuellem Stand der Technik:

- Orientierung an bestehenden Leitlinien des Landes/des Kreises und FGSV-Empfehlungen (insbesondere E Klima 2022).
- Mit niedrigen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs planen, um Aufenthaltsqualität und Fuß- & Radverkehr zu fördern.
- Dem Planungsgrundsatz folgen, Straßen „von außen nach innen“ zu entwickeln und dabei
- Flächen für fließenden Verkehr priorisieren, insbesondere für den Fußverkehr sowie Radverkehrsnetze und ÖPNV.
- Flächen für Aufenthalt, Stadtbegrünung und damit auch Klimaanpassung (Schatten & Regenwasser) berücksichtigen.
- Flächen für Parkstände für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Liefer- und Ladeverkehr vorsehen. Darüber hinaus Kfz-Parken vorrangig auf private Flächen verlagern.
- Versiegelung minimieren und nach dem Prinzip der Schwammstadt möglichst viel Oberflächen- und Niederschlagswasser vor Ort aufnehmen und speichern, anstatt abfließen zu lassen oder über die Kanalisation abzuleiten.
- Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche: In Nebenstraßen (bis zu 4.000 Kfz/24h) mit niveaugleicher Ausführung und barrierefreien, baulich geschützten Gehbereichen (bspw. einseitig in einem Seitenbereich).

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
 <b>Verkehrsberuhigende Umgestaltung</b>	Nordeschweg (S06)	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Nordeschweges. Mögliche Maßnahmen sind geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Aufpflasterungen ggf. in Verbindung mit Überquerungsstellen und eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs.
	Lehmkuhlsweg	Verkehrsberuhigten Bereich im Lehmkuhlsweg durch weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen wie z.B. Fahrbahnanhebungen verbessern.
 <b>Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen</b>	Holzackerweg (S07)	Umgestaltung der Straße zu einem verkehrsberuhigten Bereich: Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten durch Anpassung des Fahrbahnbelags, Fahrbahnanhebungen, Verschwenkungen und Anlage von Grünflächen. Die Gehwege sind dabei niveaugleich auszuführen oder entfallen ganz. Beschilderung mit dem VZ 325 – Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs.

### AKTEURE

Verantwortlich:
Stadtverwaltung (Bereich Bauen / Bereich Ordnungsangelegenheiten)
Umsetzung gemeinsam mit:
ggf. externes Planungsbüro / Nachbarkommunen und Landkreis / Land und Bund (Förderung)
Unterstützung durch:
Seniorenbeirat / Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Interessensvertretung der Radfahrenden und Zufußgehenden / Kinder- & Jugendvertretungen
Zu beteiligen:
Anwohnende

### ERSTE SCHRITTE

- Verantwortlichkeit bestimmen und die (Weiter)Entwicklung von Leitlinien politisch beschließen.

<b>HANDLUNGSBEDARF</b>	
<b>UMSETZUNGSHORIZONT</b>	
<b>VERWALTUNGSaufWAND</b>	
<b>KOSTENBEREICH</b>	
<b>BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE</b>	FV 02; FV 04; FV 06; FV 08



- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022). FGSV, 2022.
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). FGSV, 2006.
- Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG). FGSV, 2011.
- Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23). FGSV, 2023.
- Fachbroschüre Straßen und Plätze neu denken. Umweltbundesamt, 2017. [\[Link\]](#)
- Gute Straßen in Stadt und Dorf. Beispielsammlung und Grundlagentext zur fachlichen Einordnung der Beispielsammlung. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), 2022. [\[Link\]](#) [\[Link\]](#)
- Quantifizierung der Wirkung von Elementen des Straßenraums auf die gefahrene Geschwindigkeit. Schaffner, Studer, Kaufmann, Yilirimlar, 2022. [\[Link\]](#)

### AUSGANGSLAGE

---

Am Thema Fußverkehr sind in Geestland verschiedene Bereiche der Stadtverwaltung beteiligt (Bereich Ordnungsangelegenheiten, Bürger- und Familienservice und Bereich Bauen, Energie, Umwelt und Stadtentwicklung). In allen Abteilungen ist die Verwaltung mit einer Vielzahl an (teilweise verpflichtenden) Aufgaben betraut, bei gleichzeitig begrenzten personellen und finanziellen Kapazitäten. Hinzu kommen vielfältige und teilweise divergierende Erwartungen aus Politik und Bürgerschaft. Für eine gelungene Fußverkehrsförderung ist eine systematische Verknüpfung des Themas über alle Abteilungen erforderlich. Das Thema Fußverkehr betrifft zudem weitere Akteure, wie Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Schulen, Anwohnende etc. Diese Akteure sollten ebenfalls in die Planungsprozesse der Fußverkehrsförderung integriert werden.



*Rathaus der Stadt Geestland in Langen*

### ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

---

#### PLANUNGSZIELE

- Etablieren von Strukturen in der Verwaltung, die die Belange des Fußverkehrs bei unterschiedlichsten Aufgaben der Planung und des Unterhalts von öffentlichen Straßenräumen berücksichtigen.
- Systematische und **akteursübergreifende Förderung des Fußverkehrs** unabhängig von politischen Konstellationen.
- **Qualität und Akzeptanz von Planungen** durch frühzeitige und strukturierte Beteiligung aller Akteure verbessern.

#### LÖSUNGSANSÄTZE

- **Feste Strukturen und klare Prozesse sowie Zuständigkeiten** (z.B. Fußverkehrsbeauftragte) zur Koordination innerhalb aller an der Fußverkehrsförderung beteiligten Abteilungen und Dienststellen der Verwaltung etablieren (z.B. Jour Fixe).
- Fachliche **Aus- und Weiterbildung** der kommunalen Planung ermöglichen, z.B. durch Angebote der MOBILOTSIN.
- **Qualitätssicherung** kommunaler Planungen durch Fachbüros im Bereich Nahmobilität und Fußverkehr sicherstellen.
- **Vernetzung** mit weiteren kommunalen Akteuren fördern (Nachbargemeinden, Kreis), Synergien bilden und Aufgaben teilen.
- Frühzeitige Information und umfassende **Einbindung** politischer Akteure, um fundierte Willensbildung zu ermöglichen.
- Frühzeitige und systematische **Beteiligung** der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange (TöB) bei Planungen.
- **Dialog** zwischen Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft bei Bedarf institutionalisieren (z.B. Runder Tisch Fußverkehr).
- Fachübergreifende **Umsetzungspläne und Priorisierung** (realistische Maßnahmenprogramme für jährlich umzusetzende Maßnahmen aufstellen und jährlich fortschreiben) inkl. Bereitstellung eines Budgets.
- **Öffentliche Kommunikation und Kampagnenarbeit** zur Sensibilisierung (siehe z.B.: FV 07 Schulmobilitätsplanung).

#### GRUNDSÄTZE

- Ein offenes Klima für Mobilitätswandel und Veränderungen in Politik und Verwaltung sind Voraussetzung für eine erfolgreiche Fußverkehrsförderung. Die Politik muss konstruktiv in Planungsprozesse eingebunden werden, gleichzeitig benötigt die Verwaltung hinreichende Freiheitsgrade, um arbeitsfähig zu sein.
- Für eine erfolgreiche Beteiligung der Öffentlichkeit in Planungsprozessen sollte transparent gemacht werden, wie Ergebnisse in planerische oder politische Entscheidungen einfließen. Wird „nur“ informiert? Können die Teilnehmenden beratend ihre Meinung, Ideen und Hinweise einbringen? Oder ist eine Mitbestimmung bei Entscheidungen möglich?

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Beschreibung
Ansprechperson für Fußverkehrsförderung	Hauptverantwortliche Person in der Verwaltung als „Fußverkehrsbeauftragte/n“ bestimmen. Bei Bedarf durch Weiterbildungsangebote qualifizieren.
Verwaltungsinterner „Jour Fußverkehr“	Bereichsübergreifende Verankerung des Fußverkehrs, Klärung von inhaltlichen Schnittstellen und Zuständigkeiten. Regelmäßige Abstimmung zur Rückkopplung laufender (Infrastruktur-)Planungen mit betroffenen Arbeitsbereichen und aktueller Themen wie z.B. Wegeunterhalt, Baustellen/Umleitungen bezüglich Herausforderungen und Synergien. Alternativ: Integration des Themas in bestehende Regelabstimmungen.
Checklisten/Prüfverfahren	Einführen von verpflichtenden „Fußverkehrscheck“-Fragen in jeder Maßnahme (Bauleitplanung, Straßenentwurf, Genehmigungen, Veranstaltungen) oder Überprüfung jeder Maßnahme durch „Fußverkehrsbeauftragten“. Bei Bedarf sollte eine Überprüfung durch ein qualifiziertes Fachbüro im Bereich Nahmobilität und Fußverkehr erfolgen.
Einführung einer sachbereichsübergreifenden (GIS-)Datenbank	Bereichsübergreifende Plattform, um den Wissenstransfer und ein abgestimmtes Arbeiten zu vereinfachen. Als Problemstellenkataster, Sammlung von anstehenden Maßnahmen und Werkzeug für das Umsetzungsmonitoring.
Schulisches Mobilitätsmanagement & Kampagne zur Schulwegesicherheit	Betroffene Akteure über die unterschiedlichen institutionellen Grenzen hinweg an einen Tisch bringen, ggf. bestehende Zusammenarbeit in der Samtgemeinde zur Schulwegesicherheit vertiefen und gemeinsam vorgehen (siehe auch FV 07).

### AKTEURE

Verantwortlich:	Stadtverwaltung (Bereich Ordnungsangelegenheiten und Bereich Bauen / diverse andere Sachbereiche)
Umsetzung gemeinsam mit:	ggf. externe Beratung / Bürgermeister / Stadtvertretung
Unterstützung durch:	Beratungseinheiten des Landes Niedersachsen (wie MOBILOTSIN) / Landkreis und Nachbarkommunen
Zu beteiligen:	Interessierte Öffentlichkeit / Träger öffentlicher Belange (wie NLStBV, Schulträger, Polizei etc.)

### ERSTE SCHRITTE

- Verwaltungsinterne Ermittlung von inhaltlichen Schnittstellen des Fußverkehrs.
- Klärung von Zuständigkeiten samt Einrichtung fester Strukturen zur regelmäßigen Abstimmung.
- Politischer Beschluss zu Zielen der Fußverkehrsförderung und zur Verankerung als kommunale Querschnittsaufgabe.

<b>HANDLUNGSBEDARF</b>	■ ■ ■ ■ ■
<b>UMSETZUNGSHORIZONT</b>	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ - ⌚ ⌚ ⌚ ⌚ ∞
<b>VERWALTUNGSAUFWAND</b>	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
<b>KOSTENBEREICH</b>	€ € € € € - € € € € €
<b>BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE</b>	FV 01; FV 02; FV 03; FV 04; FV 05; FV 06; FV 07; FV 08; FV 09



- Impulse für eine erfolgreiche Mobilitätsplanung in der Kommunalverwaltung. BBSR. 2025. [\[Link\]](#)
- Modernisierung der Verwaltungsstrukturen für die Mobilität von morgen. Niemann, Seitz. 2023. [\[Link\]](#)
- Vom Wissen zum Tun. Experimentierräume und Handlungsempfehlungen für die Mobilitäts- und Verkehrswende auf kommunaler Ebene. Deutscher Städtetag. 2022. [\[Link\]](#)
- Die Kleinstadt als Hemmschuh der Mobilitätswende? Herausforderungen und Lösungsansätze für die Mobilitätswende in Kleinstädten. Birk, Bleses, Jäger. 2022. [\[Link\]](#)

## **Anlage 15**

Maßnahmenempfehlungen – Maßnahmendatenblätter  
(Kataster)

**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**



Maßnahmen-Nr.: **P01**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Bad Bederkesa

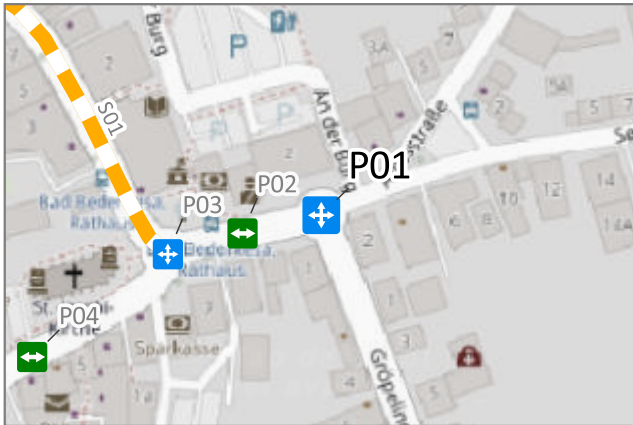
Baulast: Kommune

Verantwortlich für Umsetzung: Stadtverwaltung (Bauabteilung)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Knotenpunkt optimieren**

Straße(n): Am Markt/Gröpelinger  
Straße/Seebeckstraße

DTV: k.A.

Schulweg: Ja, mit geringem Bedarf

Sensibler Bereich:

Musterlösung(en): SON\_08

Handlungssteckbrief(e): FV\_03, FV\_05



Situation: Am Kreisverkehr sind keine geeigneten Überquerungsstellen für den Fußverkehr vorhanden.

Beschreibung: Umgestaltung des Kreisverkehrs mit bevorrechtigten Überquerungsstellen (Fußgängerüberwegen) auf allen Knotenpunktarmen in Anlehnung an die Musterlösung prüfen. Überquerungsstellen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit ausgestalten.

Begründung: Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sollen an Kreisverkehren in bebauten Gebieten Überquerungsstellen für den Fußverkehr als Fußgängerüberwege ausgebildet werden. Menschen mit Sinnesbeeinträchtigung sind hierauf für eine selbstständige Teilnahme am Verkehr angewiesen.

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P02**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Bad Bederkesa

Baulast: Kommune

Verantwortlich für Umsetzung: Stadtverwaltung (Bauabteilung)

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Straße(n): Am Markt

DTV: k.A.

Schulweg: Ja, mit geringem Bedarf

Sensibler Bereich:

Musterlösung(en): QSS\_FV\_03 /

Handlungssteckbrief(e): FV\_03, FV\_05



**Situation:** Es ist eine nicht bevorrechtigte Überquerungsstelle mit Mittelinsel vorhanden. Durch die angedeutete Furtmarkierung (weiße Pflastersteine) wird ein Vorrang für den Fußverkehr suggeriert. Die Verkehrssituation ist nicht eindeutig.

**Beschreibung:** Anpassung der Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung, um eine klare Vorfahrtsregelung herzustellen. In Abhängigkeit zu den Überquerungsstellen an den Kreisverkehren (Maßnahmen P01 und P03) auch als bevorrechtigte Querung mit einem Fußgängerüberweg zu prüfen.

**Begründung:** Eine den Regelwerken entsprechende Überquerungsstelle erhöht die Verkehrssicherheit. Der einzige Fall nach StVO, wo eine Fußgängerfurt abseits von Ampeln markiert sein darf, sind Querungsstellen, an denen zeitweise Verkehrshelfer zum Einsatz kommen.

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P03**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Bad Bederkesa

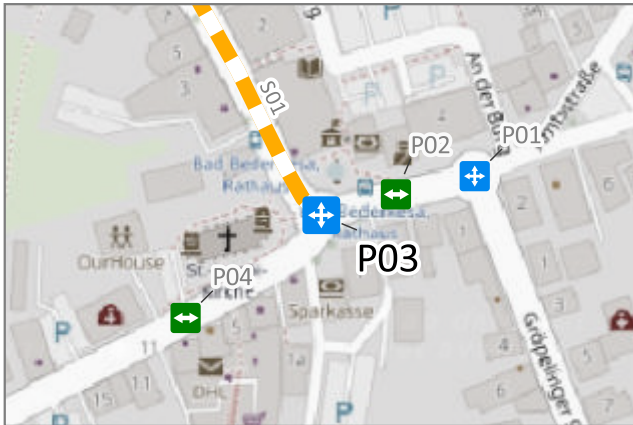
Baulast: Kommune/ Kreis

Verantwortlich für Umsetzung: Stadtverwaltung (Bauabteilung)/Landkreis Cuxhaven

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Knotenpunkt optimieren**

Straße(n): Mattenburger Straße/Bergstraße (K 38)/Am Markt

DTV: k.A.

Schulweg: Ja, mit geringem Bedarf

Sensibler Bereich:

Musterlösung(en): SON\_08

Handlungssteckbrief(e): FV\_03, FV\_05



Situation: Am Kreisverkehr sind keine geeigneten Überquerungsstellen für den Fußverkehr vorhanden.

Beschreibung: Umgestaltung des Kreisverkehrs mit bevorrechtigten Überquerungsstellen (Fußgängerüberwegen) auf allen Knotenpunktarmen in Anlehnung an die Musterlösung prüfen. Überquerungsstellen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit ausgestalten.

Begründung: Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sollen an Kreisverkehren in bebauten Gebieten Überquerungsstellen für den Fußverkehr als Fußgängerüberwege ausgebildet werden. Menschen mit Sinnesbeeinträchtigung sind hierauf für eine selbstständige Teilnahme am Verkehr angewiesen.

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P04**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Bad Bederkesa**

Baulast: **Kreis**

Verantwortlich für Umsetzung: **Landkreis Cuxhaven**

Kostenbereich: **€€€ (bis 100.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Straße(n): **Bergstraße (K 38)**

DTV: **k.A.**

Schulweg: **Ja, mit geringem Bedarf**

Sensibler Bereich:

Musterlösung(en): **QSS\_FV\_04 / QSS\_FV\_02**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_05**



Situation: **Entlang der Bergstraße gibt es keine gesicherten Überquerungsstellen für den Fußverkehr.**

Beschreibung: **Einrichtung einer Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum (ggf. in Kombination mit einem Fußgängerüberweg) entlang der Bergstraße im Umfeld der Roland-Passage prüfen. Es sind verschiedene Standorte zu prüfen. Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.**

Begründung: **Eine eingerichtete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf.**

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P05**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Bad Bederkesa

Baulast: Kommune/ Kreis

Verantwortlich für Umsetzung: Stadtverwaltung (Bauabteilung)/Landkreis Cuxhaven

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße(n): Bergstraße (K 38)/Beerster Mühlenweg

DTV: k.A.

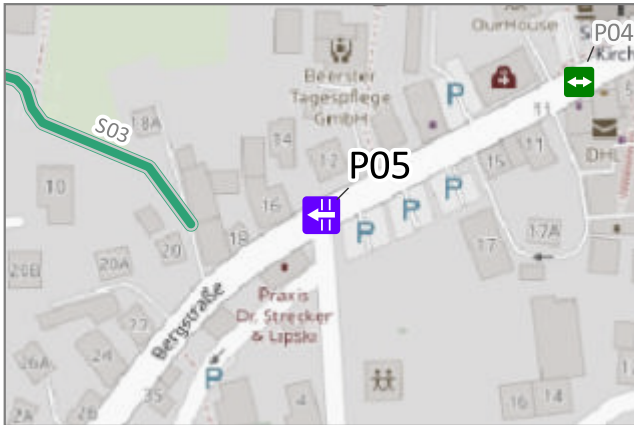
Schulweg: Ja

Sensibler Bereich:

Musterlösung(en): AES\_FV\_01

Handlungssteckbrief(e): FV\_03, FV\_05

Lage & Foto:



**Situation:** Der bestehende Gehweg quert die Einmündung des Beerster Mühlenweges auf Fahrbahnniveau und ist nicht ausreichend gut erkennbar. Der Einmündungstrichter ist großflächig ausgestaltet. Damit ist die Überquerungsstelle für den Fußverkehr nicht ausreichend sicher gestaltet.

**Beschreibung:** Einmündung durch Einrichtung einer Gehwegüberfahrt gemäß der Musterlösung sichern. Gehweg durchgängig und niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen.

**Begründung:** Gehwegüberfahrten verdeutlichen den Vorrang des Fußverkehrs und steigern die Verkehrssicherheit, da Fahrzeuge beim Abbiegen und Überfahren auf Gehende warten. Die Unterbrechung von Gehwegen durch Einmündungen auf Fahrbahnniveau beeinträchtigt zudem den Komfort beim Gehen. Insbesondere behindern sie die Fortbewegung mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren und (Elektro-)Rollstühlen, aber auch das Nutzen von Kinderwagen und beispielsweise Ziehen von Koffern.

**Sonstiges:** Die Maßnahme zur Einrichtung einer Gehwegüberfahrt ist beispielhaft auf weitere Einmündungen und Ausfahrten im Stadtgebiet anwendbar.



Maßnahmen-Nr.: **P06**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Bad Bederkesa

Baulast: Kommune

Verantwortlich für Umsetzung: Stadtverwaltung (Bauabteilung)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Knotenpunkt optimieren**

Straße(n): Mattenburger Straße/Zum Hasengarten/Im Mattenburger Feld k.A.

DTV: Ja, mit geringem Bedarf

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): KPO\_FV\_03

Handlungssteckbrief(e): FV\_03, FV\_05



**Situation:** Die Überquerungsstellen am Knotenpunkt sind nicht ausreichend sicher gestaltet. Es ist eine Mittelinsel als Überquerungsstelle in der Mattenburger Straße vorhanden. In den weiteren Knotenpunktarmen sind keine gesicherten Überquerungsstellen vorhanden. Es sind Furtmarkierungen durch weiße Pflastersteine angedeutet, die eine Bevorrechtigung des Fußverkehrs suggerieren (Fußverkehr ist wartepflichtig).

**Beschreibung:** Einrichtung von Fußgängerüberwegen in Anlehnung an die Musterlösung und unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit auf allen Knotenpunktarmen prüfen.

**Begründung:** Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf und es überqueren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (unmittelbare Nähe zur Eisdielen- und Einkaufsstraße). Die Attraktivität und Bedeutung des Fußverkehrs wird durch den Vorrang gegenüber Kfz- und Radverkehr erhöht. Der querende Fußverkehr wird gebündelt. Dadurch kann die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs auf den Fußverkehr erhöht werden. Der Kfz-Verkehr wird ausgebremst. Dies trägt zur Verkehrsberuhigung bei.

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P07**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Bad Bederkesa

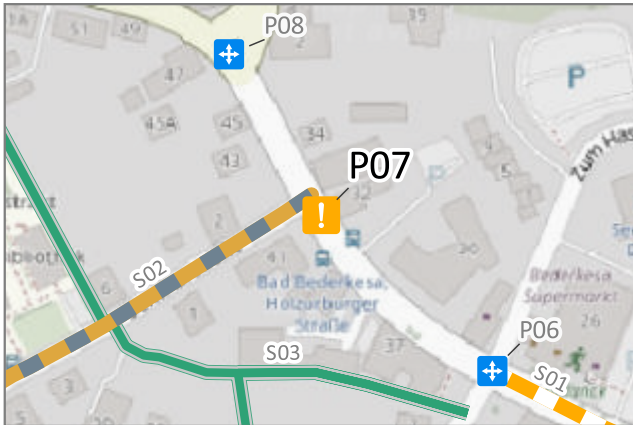
Baulast: Kommune

Verantwortlich für Umsetzung: Stadtverwaltung (Bauabteilung)

Kostenbereich: €€€€ (bis 500.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße(n): Seminarstraße/Mattenburger Straße

DTV: k.A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): AES\_FV\_01

Handlungssteckbrief(e): FV\_03, FV\_05



**Situation:** Am Knotenpunkt Seminarstraße/Mattenburger Straße quert der Gehweg die Einmündung der Seminarstraße auf Fahrbahnniveau, der Einmündungstrichter ist großflächig ausgestaltet und der Grünbewuchs auf angrenzenden Grundstücken schränkt die Sichtbeziehungen ein. Hier biegt der Schulbusverkehr in die Seminarstraße ein. Unmittelbar am Knotenpunkt befindet sich zudem die Bushaltestelle Holzburger Straße. Die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei gestaltet.

**Beschreibung:** Verbreiterung der Seitenräume und Verkleinerung der Abbiegeradien an der Einmündung Seminarstraße unter Berücksichtigung der Schleppkurven prüfen. Einrichtung einer gesicherten Überquerungsstelle in der Seminarstraße abgesetzt vom Knotenpunkt als Fußgängerüberweg prüfen (in Anlehnung an die Musterlösung). Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle Holzburger Straße. In Zuge dessen, Prüfung der Einrichtung von Überquerungsstellen der Mattenburger Straße im Bereich der Bushaltestelle.

**Begründung:** Eine gesicherte und bevorrechtigte Überquerungsstelle entlang der Einmündung der Seminarstraße erhöht die Verkehrssicherheit für querende Fußgänger. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).  
Barrierefreie Bushaltestellen ermöglichen mobilitäts- und sinnesbeeinträchtigten Menschen den Zugang zum öffentlichen Verkehr.

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P08**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Bad Bederkesa**

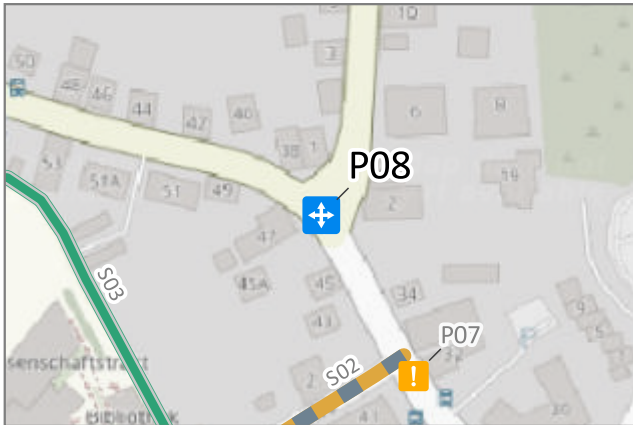
Baulast: **Land/Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **NLStBV/ Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€€€€€ (über 500.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Knotenpunkt optimieren**

Straße(n): **Mattenburger Straße/Holzrburger Straße (L 117)**

DTV: **k.A.**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich:

Musterlösung(en): **SON\_08**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_05**



Situation: Es ist keine Überquerungsstelle der Mattenburger Straße am Knotenpunkt mit der Holzrburger Straße vorhanden. Die Sichtverhältnisse sind durch die Kurve eingeschränkt. Der Einmündungstrichter der Holzrburger Straße ist großflächig ausgestaltet.

Beschreibung: Langfristig: Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr mit gesicherten Überquerungsstellen auf allen Knotenpunktarmen in Anlehnung an die Musterlösung prüfen.  
Alternativ (kurzfristig): Einrichtung einer Überquerungsstelle mit Mittelinsel im südlichen Knotenpunktarm. Kostengünstige Lösung mit Markierungen und Elementen zur Aufdübelung auf der Fahrbahn prüfen (Entfall des Rechtsabbiegestreifens der Mattenburger Straße).

Begründung: Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn, es besteht erhöhter Überquerungsbedarf und es überqueren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg). Ein Kreisverkehr reduziert die Kfz-Geschwindigkeiten und erhöht die Verkehrssicherheit.

Sonstiges: Schleppkurven erforderlicher Abbiegeradien sind in der weiteren Planung zu prüfen. Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Fußverkehrs-Check.



Maßnahmen-Nr.: **P09**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Bad Bederkesa**

Baulast: **Land**

Verantwortlich  
für Umsetzung: **NLStBV**

Kostenbereich: **€€€€ (bis 500.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Straße(n): **Mattenburger Straße (L 117)**

DTV: **2100 Kfz/24h**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **QSS\_FV\_03 / QSS\_FV\_02**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_05**



Situation: **Auf Höhe der Bushaltestelle Bahnhofstr. ist keine Überquerungsstelle der Mattenburger Straße vorhanden. Die Bushaltestellen sind nicht barrierefrei.**

Beschreibung: **Einrichtung einer Überquerungsstelle mit Mittelinsel oder vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösungen prüfen. Barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestelle.**

Begründung: **Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn, insbesondere bei hohen gefahrenen Geschwindigkeiten. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf (Bushaltestelle) und es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).**

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P10**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Bad Bederkesa**

Baulast:

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung/Schulträger**

Kostenbereich: **€ (bis 10.000 €)**

Umsetzungshorizont: **🕒 (sofort)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Selbständige Schulmobilität fördern**

Niedersächsisches

Straße(n): **Internatsgymnasium & Grundschule**

DTV: **Bederkesa**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **-**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_07**



**Situation:** Im Umfeld des NIG und der Grundschule Bederkesa (insb. der Seminarstraße) kommt es zu Schulbeginn und Schulschluss aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen. Schulbusverkehr, sowie Eltern die Ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und Schulkinder, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß kommen nutzen den beengten und zum Teil unübersichtlichen Straßenraum der Seminarstraße.

**Beschreibung:** Aufstellen eines Schulwegplans, auf dem die sichersten Wege zur Schule und bestehende Gefahrenstellen auf dem Schulweg dargestellt sind. Entwicklung von Maßnahmenempfehlungen zur Optimierung der Infrastruktur auf den Schulwegen.

**Begründung:** Schulwegpläne fördern ein selbständiges und nachhaltiges Mobilitätsverhalten schon im Grundschulalter. Durch die Erarbeitung von Maßnahmenempfehlungen wird die Umsetzung von Maßnahmen auf dem Schulweg initiiert und zum Teil erleichtert.

**Sonstiges:** Die Maßnahme S02 zur Einrichtung von temporären Durchfahrtsverboten und Einrichtung von gesicherten Überquerungsstellen ist ein Beispiel für Maßnahmen zur Optimierung der Schulwege.



Maßnahmen-Nr.: **P11**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Bad Bederkesa**

Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€€€ (bis 100.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ (kurzfristig)**

Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Straße(n): **Seminarstraße**

DTV: **k.A.**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **QSS\_FV\_04 / QSS\_FV\_01**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_05**

Lage & Foto:



**Situation:** In der Seminarstraße sind die Haupteingänge zum NIG und zur Grundschule Bederkesa. Die Bushaltestellen für die Schulbusse befinden sich in der Straße. Die Grundschulkinder queren an dieser Stelle die Straße, um zur Grundschule zu gelangen. Es ist ein vorgezogener Seitenraum vorhanden (niveaugleich ausgestaltet). Besonders zu Schulbeginn und Schulende kommt es hier zu gefährlichen Situationen bei der Querung.

**Beschreibung:** Ausgestaltung der Querungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum und Fußgängerüberweg gemäß der Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. (Eine ausreichende Beleuchtung des FGÜ soll sichergestellt werden).

**Begründung:** Eine bevorrechtigte Querung erhöht die Sicherheit und die Sichtbarkeit für die Schulkinder. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf.

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P12**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Bad Bederkesa

Baulast: Kommune

Verantwortlich für Umsetzung: Stadtverwaltung (Bauabteilung)

Kostenbereich: €€€ (bis 100.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Knotenpunkt optimieren**

Straße(n): Seminarstraße/Hauptmann-Böse-Straße/  
Jan-Bohls-Weg

DTV: k.A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): KPO\_FV\_03 /

Handlungssteckbrief(e): FV\_03, FV\_05



**Situation:** Der Knotenpunkt ist nicht von allen Seiten ausreichend gut einsehbar für den Fußverkehr. Bei der Querung der Einmündung der Seminarstraße in westlicher Richtung kann nicht weit genug in die Seminarstraße eingesehen werden. Die Querungsstrecken sind aufgrund der großen Einmündungstrichter sehr lang. Der Schulbus fährt über den Knotenpunkt (Aus der Seminarstraße in die Hauptmann-Böse-Straße).

**Beschreibung:** Einrichtung eines Fußgängerüberweges in der Seminarstraße abgesetzt vom Knotenpunkt prüfen. Auf den weiteren Knotenpunktarmen Fußgängerüberwege prüfen (in Anlehnung an die Musterlösung).

**Begründung:** Durch ausgestaltete und bevorrechtigte Überquerungsstellen erhöht sich die Verkehrssicherheit. Verkleinerte Abbiegeradien reduzieren die Kfz-Abbiegegeschwindigkeit. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

**Sonstiges:** Schleppkurven erforderlicher Abbiegeradien sind in der weiteren Planung zu prüfen.



Maßnahmen-Nr.: **P13**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Bad Bederkesa**

Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€ (bis 10.000 €)**

Umsetzungshorizont: **🕒 (sofort)**

Maßnahmentyp: **Knotenpunkt optimieren**

Straße(n): **Hoffmann-von-Fallersleben-Straße/  
Hauptmann-Böse-Straße**

DTV: **k.A.**

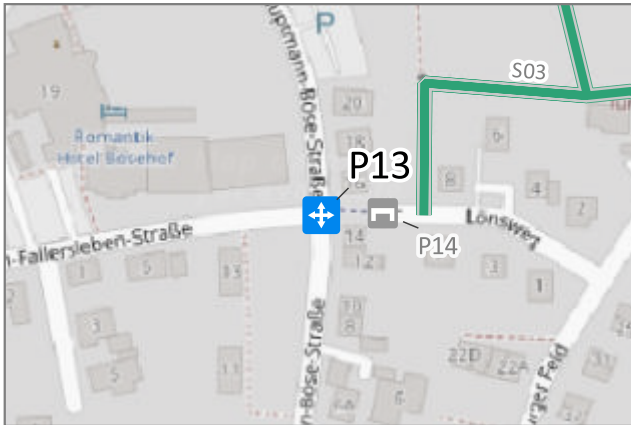
Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **KPO\_FV\_02 /**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_05**

Lage & Foto:



Situation: Die Gehwege der Hoffman-von-Fallersleben-Straße hören an der Einmündung zur Hauptmann-Böse-Straße auf. Es sind keine gesicherten Überquerungsstellen zur Anbindung an den östlichen Gehweg vorhanden. Die Sichtbeziehungen sind eingeschränkt.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in der Hauptmann-Böse-Straße in Anlehnung an die Musterlösung mit Markierungen und Sperrpfosten prüfen.

Begründung: Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn.

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P14**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Bad Bederkesa

Baulast: Kommune

Verantwortlich für Umsetzung: Stadtverwaltung (Bauabteilung)

Kostenbereich: € (bis 10.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ (sofort)

Maßnahmentyp: **Einbauten (Poller, Umlaufsperrre etc.) optimieren**

Straße(n): Heckenweg

DTV: k.A.

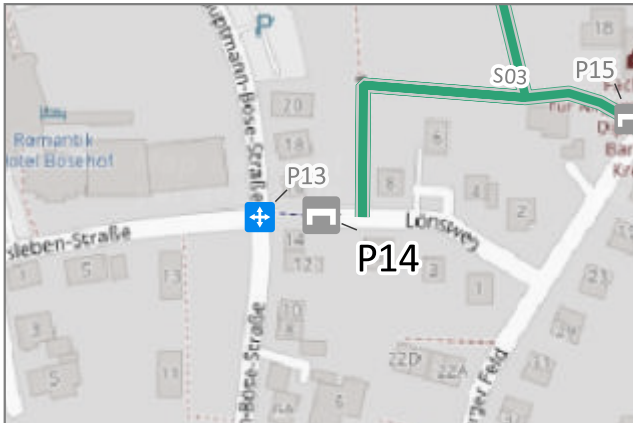
Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): DPO\_04

Handlungssteckbrief(e): FV\_05

Lage & Foto:



Situation: An der betrachteten Stelle befinden sich hinderliche Umlaufsperrren.

Beschreibung: Umlaufsperrren in Anlehnung an die Musterlösung anpassen (keine Überlappung, Mindestabstand 2,50 m) oder durch Sperrpfosten ersetzen.

Begründung: Nicht den Regelwerken entsprechende Umlaufsperrren behindern z.B. Personen mit Kinderwagen.

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **P15**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Bad Bederkesa**

Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€ (bis 10.000 €)**

Umsetzungshorizont: **🕒 (sofort)**

Maßnahmentyp: **Einbauten (Poller, Umlaufsperrre etc.) optimieren**

Straße(n): **Heckenweg**

DTV: **k.A.**

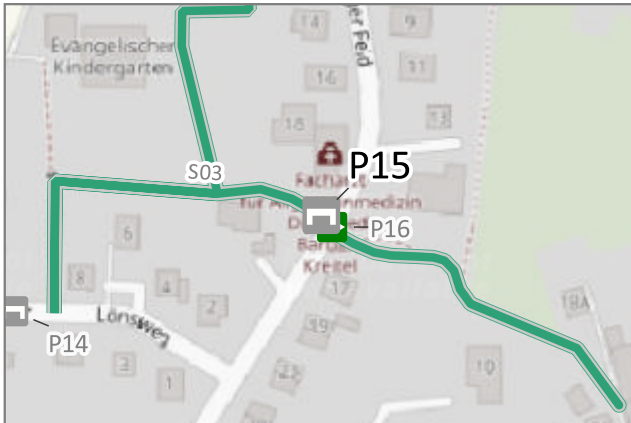
Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **DPO\_04**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_05**

Lage & Foto:



Situation: **An der betrachteten Stelle befinden sich hinderliche Umlaufsperrren.**

Beschreibung: **Umlaufsperrren in Anlehnung an die Musterlösung anpassen (keine Überlappung, Mindestabstand 2,50 m) oder durch Sperrpfosten ersetzen.**

Begründung: **Nicht den Regelwerken entsprechende Umlaufsperrren behindern z.B. Personen mit Kinderwagen.**

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P16**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Bad Bederkesa**

Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€€€ (bis 100.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ (kurzfristig)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Straße(n): **Im Mattenburger Feld**

DTV: **k.A.**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **QSS\_FV\_02 / QSS\_FV\_01**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03**



**Situation:** Die Straße im Mattenburger Feld wird an dieser Stelle von einem Heckenweg gekreuzt. Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt. Dies ist ein direkter Weg zur Schule.

**Beschreibung:** Ausgestaltung der Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum (und Fahrbahnanhebung) in Anlehnung an die Musterlösung. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.

**Begründung:** Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn. Es überqueren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P17**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

Baulast: **Land/Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **NLStBV/ Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€€ (bis 30.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ (kurzfristig)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Straße(n): **Sieverner Straße (L 135)**

DTV: **5900 Kfz/24h**

Schulweg: **Ja, mit geringem Bedarf**

Sensibler Bereich:

Musterlösung(en): **QHA\_18**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_05**



**Situation:** Die taktilen Leitelemente an der Fußgängersignalisierung sind nicht einheitlich und zum Teil nicht korrekt. Auf der westlichen Seite ist ein Sperrfeld am Fahrbahnrand markiert, auf der östlichen Seite nicht. Der Auffindestreifen ist auf der westlichen Seite mit Noppen und auf der östlichen Seite mit Rillen ausgestaltet.

**Beschreibung:** Gestaltung der Fußgängersignalisierung mit differenzierten Bordhöhen und erneuern der taktilen Leitelemente, die den Standards der Barrierefreiheit entsprechen.

**Begründung:** Nicht korrekte Leitelemente können blinde und sehbeeinträchtigte Menschen in ihrer Orientierung stark beeinträchtigen und insbesondere beim Queren von Straßen erhebliche Gefahren darstellen.

**Sonstiges:** Alle weiteren bestehenden Überquerungsstellen für den Fußverkehr im Stadtgebiet sollten auf die, den Regelwerken entsprechende, Verwendung von taktilen Leitsystemen überprüft werden.



Maßnahmen-Nr.: **P18**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

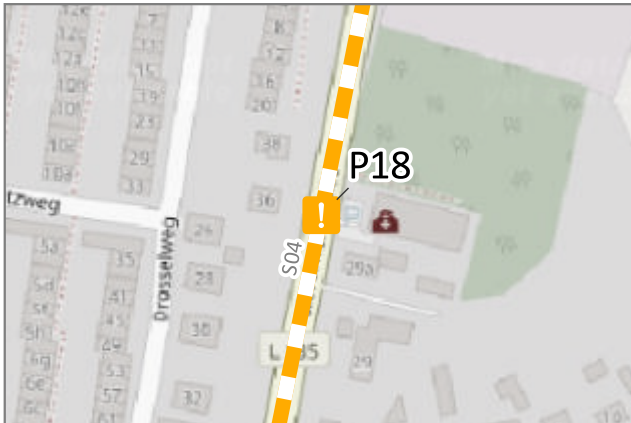
Baulast: **Land/ Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **NLStBV/ Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€€€ (bis 100.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße(n): **Sieverner Straße (L 135)**

DTV: **k.A.**

Schulweg: **Nein**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **QSS\_FV\_03 / QSS\_FV\_02**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03**



**Situation:** Auf der östlichen Seite der Sieverner Straße befindet sich ein Ärztehaus. Es gibt nur wenige Parkplätze. Mit einem Hinweisschild wird darum gebeten, auf der westlichen Seite der Straße auf dem Parkstreifen zu parken. Es ist keine sichere Überquerungsstelle vorhanden. Die nächste Überquerungsstelle ist die geschützte Überquerungsstelle mit Fußgängersignalisierung ca. 140 m südlich vom Ärztehaus. Kfz halten daher häufig am östlichen Straßenrand vor dem Ärztehaus.

**Beschreibung:** Einrichtung von Parkständen auf der östlichen Seite vor dem Ärztehaus ggf. mit Verschwenkung der Fahrbahn prüfen.  
Zusätzlich ist eine Überquerungsstelle auf Höhe des Ärztehauses zu prüfen. Dies ist im Kontext der Maßnahmen S04 zu sehen.

**Begründung:** Den Besuchern des Ärztehauses ist eine möglichst direkte und barrierefrei Wegführung von den Parkständen zum Ärztehaus zu ermöglichen. Die Parksituation soll für alle Verkehrsteilnehmende klar erkennbar sein.

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P19**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€€€ (bis 100.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ (kurzfristig)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Straße(n): **Nordeschweg**

DTV: **k.A.**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich:

Musterlösung(en): **QSS\_FV\_04 / DPO\_04**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_05**



Situation: Die Überquerungsstelle ist mit einer Furt und einer roten Markierung auf der Fahrbahn gekennzeichnet. Der Fuß- und Radverkehr sind nicht bevorrechtigt. Das VZ „Vorfahrt gewähren“ ist aufgestellt.

Beschreibung: Einrichtung einer bevorrechtigten Überquerungsstelle (Fußgängerüberweg) unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit prüfen.  
Mit Sperrpfosten oder anderen Einbauten die Geschwindigkeit der Radfahrenden vor der Überquerung aus dem Wald verringern.

Begründung: Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf und es überqueren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).  
Die aktuelle Gestaltung der Überquerungsstelle ist missverständlich und suggeriert den Gehenden und Radfahrenden eine Bevorrechtigung.

Sonstiges: -



Maßnahmen-Nr.: **P20**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

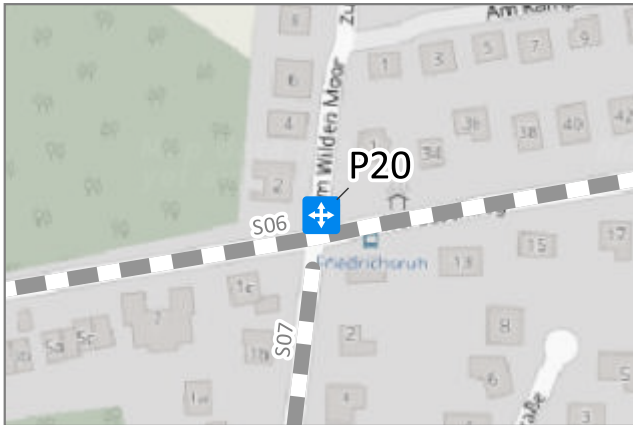
Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€€ (bis 30.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ (kurzfristig)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Knotenpunkt optimieren**

Straße(n): **Zum Wilden Moor/Nordeschweg**

DTV: **k.A.**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich:

Musterlösung(en): **KPO\_FV\_03 / KPO\_FV\_02**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_05**



**Situation:** Der bestehende getrennte Geh- und Radweg quert einen Knotenpunktarm (Einmündung Zum Wilden Moor) auf Fahrbahnniveau. Die Fahrbahn ist großflächig ausgestaltet. Die Überquerungsstelle ist für den Fußverkehr nicht ausreichend sicher gestaltet.

**Beschreibung:** Zur Umgestaltung des Knotenpunkts die Verbreiterung der Seitenräume und Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) im Knotenpunktarm durch Eckausrundungen, die Anhebung der Fahrbahn sowie zusätzlich die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs prüfen. Zusätzlich ist für den Radweg eine Radverkehrsfurt zu markieren.

**Begründung:** Durch kürzere Querungswege für den Fußverkehr und reduzierte Kfz-Abbiegegeschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht. Durch die Bevorrechtigung am Knotenpunkt soll ein zügiges und komfortables Vorankommen gewährleistet werden. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P21**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€ (bis 10.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ (sofort)**

Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße(n): **Schulzentrum Langen/Nordeschweg**

DTV: **k.A.**

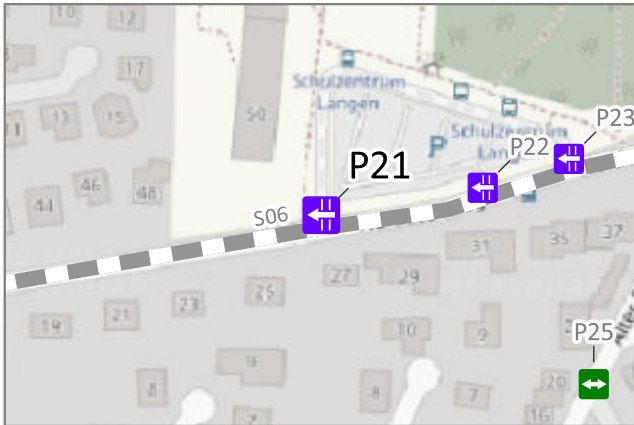
Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **AES\_FV\_01 / GVA\_01**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_05**

Lage & Foto:



**Situation:** Der bestehende straßenbegleitende getrennte Geh- und Radweg quert die Einmündung der Bushaltestelle am Schulzentrum Langen auf Fahrbahnniveau. Es ist keine Radverkehrsfurt markiert. Die Sichtbeziehungen sind zum Teil eingeschränkt.

**Beschreibung:** Markieren einer Radverkehrsfurt und Anlage eines Fußgängerüberweges (in Kombination mit einer Gehwegüberfahrt) prüfen.

**Begründung:** Eine bevorrechtigte Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Einmündung für den Fußverkehr. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg). Zudem stellt die fehlende Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen an Ausfahrten und Einmündungen ein Sicherheitsrisiko für den Radverkehr dar.

**Sonstiges:** Schleppkurven erforderlicher Abbiegeradien sind in der weiteren Planung zu prüfen.



Maßnahmen-Nr.: **P22**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€ (bis 10.000 €)**

Umsetzungshorizont: **🕒 (sofort)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße(n): **Schulzentrum Langen/Nordeschweg**

DTV: **k.A.**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **AES\_FV\_01**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_05**



Situation: Der bestehende Gehweg quert eine abgesenkte Ausfahrt des Parkplatzes vom Schulzentrum Langen und ist nicht ausreichend gut erkennbar.

Beschreibung: Ausfahrt durch Einrichtung einer Gehwegüberfahrt sichern. Gehweg in Anlehnung an die Musterlösung durchgängig und mit Einfahrtsteinen niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen.

Begründung: Gehwegüberfahrten verdeutlichen den Vorrang des Fußverkehrs und steigern die Verkehrssicherheit, da Fahrzeuge beim Abbiegen und Überfahren auf Gehende warten. Ausfahrten müssen für sehbehinderte Menschen erkennbar sein. Abgesenkte Ausfahrten beeinträchtigen zudem den Komfort beim Gehen. Insbesondere behindern sie die Fortbewegung mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren und (Elektro-)Rollstühlen, aber auch das Nutzen von Kinderwagen und beispielsweise Ziehen von Koffern. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P23**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€ (bis 10.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ (sofort)**

Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße(n): **Schulzentrum Langen/Nordeschweg**

DTV: **k.A.**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **AES\_FV\_01 / GVA\_01**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_05**

Lage & Foto:



**Situation:** Der bestehende straßenbegleitende getrennte Geh- und Radweg quert die Einmündung der Bushaltestelle am Schulzentrum Langen auf Fahrbahnniveau. Es ist keine Radverkehrsfurt markiert. Die Sichtbeziehungen sind zum Teil eingeschränkt.

**Beschreibung:** Markieren einer Radverkehrsfurt und Anlage eines Fußgängerüberweges (in Kombination mit einer Gehwegüberfahrt) prüfen.

**Begründung:** Eine bevorrechtigte Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Einmündung für den Fußverkehr. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg). Zudem stellt die fehlende Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen an Ausfahrten und Einmündungen ein Sicherheitsrisiko für den Radverkehr dar.

**Sonstiges:** Schleppkurven erforderlicher Abbiegeradien sind in der weiteren Planung zu prüfen.



Maßnahmen-Nr.: **P24**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

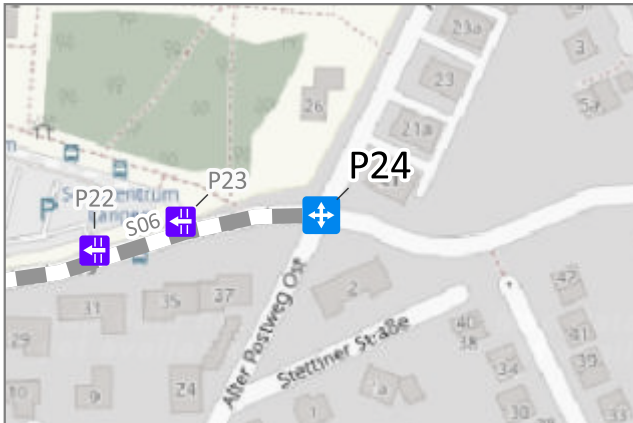
Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€€€€ (bis 500.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Knotenpunkt optimieren**

Straße(n): **Nordeschweg/Alter Postweg  
Ost/Stettiner Straße**

DTV: **k.A.**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **KPO\_FV\_03 / SON\_08**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_05**



**Situation:** Am Knotenpunkt sind auf den Knotenpunktarmen des Nordeschweges und der Stettiner Straße Überquerungsstellen mit Mittelinseln vorhanden. Die Mittelinseln sind sehr schmal und nicht barrierefrei. Im nördlichen Knotenpunktarm ist eine Furt mit roter Farbe als Überquerungsstelle auf der Fahrbahn markiert, die Vorrang für den Fuß- und Radverkehr suggeriert (Fußverkehr ist hier wartepflichtig). Zum Teil sind die Sichtbeziehungen eingeschränkt.

**Beschreibung:** Umgestaltung des Knotenpunktes. Vergrößerung der Mittelinseln und Einrichtung von bevorrechtigten Überquerungsstellen für den Fußverkehr (Fußgängerüberwegen) prüfen.  
Alternativ: Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr mit Fußgängerüberwege auf jeder Kreisverkehrszufahrt prüfen.

**Begründung:** Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf und es überqueren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

**Sonstiges:** Die Anlage eines Kreisverkehrsplatz ist laut Prüfung der Stadt Geestland nicht möglich.



Maßnahmen-Nr.: **P25**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€€ (bis 30.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ (kurzfristig)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Straße(n): **Alter Postweg Ost**

DTV: **k.A.**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich:

Musterlösung(en): **QSS\_FV\_01**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_05**



Situation: Gehende aus dem Hermann-Harms-Weg queren hier in südliche Richtung den Alten Postweg-Ost um auf den östlichen Gehweg zu gelangen. Es ist keine Überquerungsstelle vorhanden.

Beschreibung: Ausgestaltung einer Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum (und Fahrbahnanhebung) in Anlehnung an die Musterlösung.

Begründung: Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn. Es überqueren zum Teil besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **P26**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

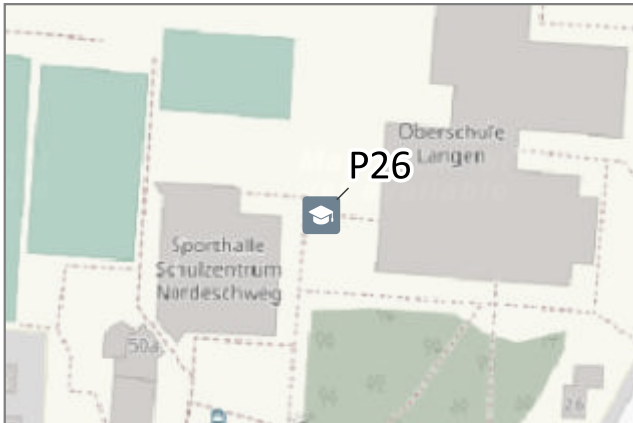
Baulast:

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung/Schulträger**

Kostenbereich: **€ (bis 10.000 €)**

Umsetzungshorizont: **🕒 (sofort)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Selbständige Schulmobilität fördern**

Straße(n): -

DTV: k.A.

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): -

Handlungssteckbrief(e): **FV\_07**



Situation: Im Umfeld des Schulzentrums Langen kommt es zum Teil zu den Stoßzeiten (Schulbeginn und Schulschluss) zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen.

Beschreibung: Aufstellen eines Schulwegplans, auf dem die sichersten Wege zur Schule und bestehende Gefahrenstellen auf dem Schulweg dargestellt sind. Entwicklung von Maßnahmenempfehlungen zur Optimierung der Infrastruktur auf den Schulwegen.

Beispiel für eine Maßnahme: Ausweisen von Hol- und Bringzonen z.B. entlang des Nordeschweges.

Begründung: Schulwegpläne fördern ein selbständiges und nachhaltiges Mobilitätsverhalten für alle Schulkinder. Durch die Erarbeitung von Maßnahmenempfehlungen wird die Umsetzung von Maßnahmen auf dem Schulweg initiiert und zum Teil erleichtert.

Sonstiges: Schulwegpläne sollten für alle Schulen in Geestland aufgestellt werden.



Maßnahmen-Nr.: **S01**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Bad Bederkesa

Baulast: Kommune

Verantwortlich für Umsetzung: Stadtverwaltung (Bauabteilung)

Kostenbereich: € (bis 10.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ (sofort)

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße(n): Mattenburger Straße

Länge: Ca. 340 Meter DTV: k.A.

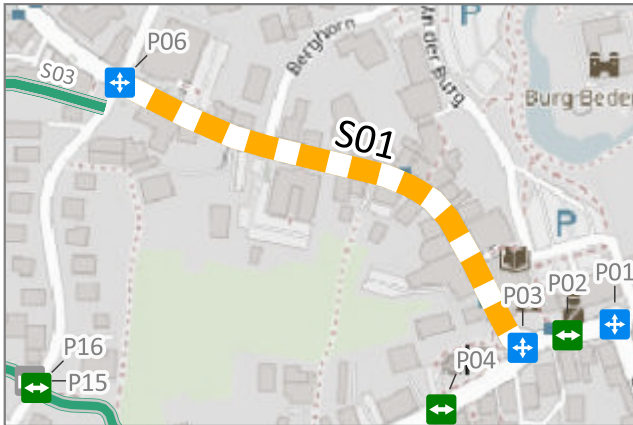
Schulweg: Ja, mit geringem Bedarf

Sensibler Bereich:

Musterlösung(en): -

Handlungssteckbrief(e): FV\_04, FV\_06

Lage & Foto:



**Situation:** Die Gehwege und die Fahrbahn der Mattenburger Straße sind niveaugleich ohne Bord gestaltet. Parkstände, Fahrradabstellanlagen, Begrünung und Sitzgelegenheiten dienen zum Teil als Barrieren zwischen Fahrbahn und Gehweg. Die Kfz-Geschwindigkeit wird als zu hoch wahrgenommen. Der Kfz-Verkehr weicht im Begegnungsfall auf die Gehwege aus. Die Mattenburger Straße wurde erst vor Kurzem umgestaltet. Verschiedene Varianten zur Verkehrsführung wurden dabei geprüft.

**Beschreibung:** Durchführung einer Analyse und Erhebung zur Verkehrssituation in der Mattenburger Straße: Verkehrsstärke, Kfz-Geschwindigkeit, Anzahl der Ausweichvorgänge auf die Gehwege. Evaluierung mit ggf. einer Bürgerbeteiligung der umgesetzten Maßnahmen in der Mattenburger Straße.

**Begründung:** Die Mattenburger Straße wird in ihrer aktuellen Gestaltung als unattraktiv für den Fußverkehr wahrgenommen. Eine Verkehrserhebung kann die Einschätzungen validieren und die Grundlage für weitere Diskussionen bilden.

Sonstiges:



Maßnahmen-Nr.: **S02**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Bad Bederkesa

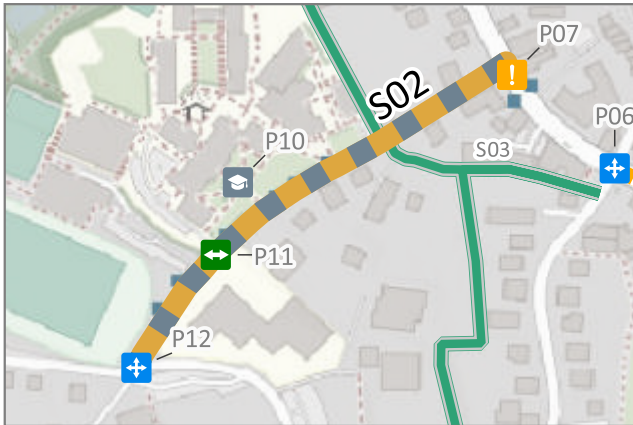
Baulast: Kommune

Verantwortlich für Umsetzung: Stadtverwaltung/Straßenverkehrsbehörde

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Schulstraße einrichten**

Straße(n): Seminarstraße

Länge: Ca. 320 Meter DTV: k.A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): QSS\_FV\_04

Handlungssteckbrief(e): FV\_03, FV\_07



**Situation:** In der Seminarstraße befinden sich die Haupteingänge zum NIG und zur Grundschule Bederkesa und die Schulbusse halten hier. Die Seminarstraße ist eine Einbahnstraße mit Fahrrichtung Südwesten. Es bestehen Gehwege auf beiden Seiten. Es gibt Überquerungsstellen ausgestaltet als vorgezogene Seitenräume, aber keine Fußgängerüberwege. Zu Schulbeginn und Schulschluss kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen mit Schulbusverkehr und Elterntaxis. Bei der Überquerung der Seminarstraße kommt es zu gefährlichen Situationen.

**Beschreibung:** Im bestehenden Straßenraum sollen zeitlich beschränkte Durchfahrtsverbote (z.B. Einrichtung einer sog. „Temporären Schulstraße“) geprüft werden. Im Zuge dessen die Ausweisung von Hol- und Bringzonen z.B. entlang der Hauptmann-Böse-Straße am Sportplatz prüfen.  
Einrichtung eines Fußgängerüberweges im Umfeld des Eingangs zur Grundschule in Anlehnung an die Musterlösung. Dabei sind verschiedene Standorte für die Überquerungsstelle zu prüfen.

**Begründung:** Durch die Zufahrtsbeschränkung des Kfz-Verkehrs und die Entflechtung des Hol- und Bringverkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Ausgestaltete Überquerungsstellen ermöglichen das sichere Überqueren der Fahrbahn. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es überqueren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

**Sonstiges:** In Verbindung mit der Aufstellung von Schulwegplänen (P10) ganzheitlich als Schulmobilitätsplanung betrachten (FV 07 Schulmobilitätsplanung etablieren).



Maßnahmen-Nr.: **S03**

Begehungs-Nr. & Datum: 1, Mi 10.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: Bad Bederkesa

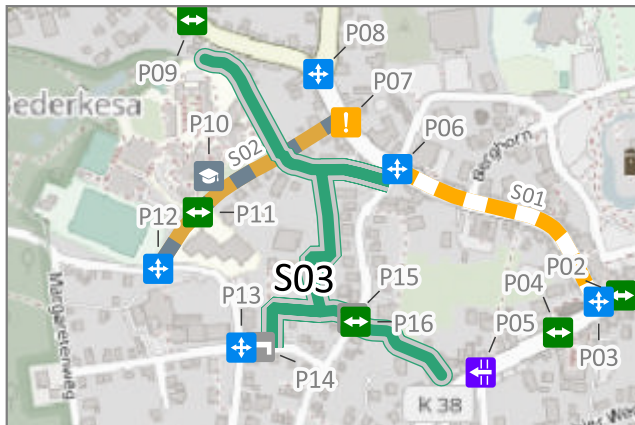
Baulast: Kommune

Verantwortlich für Umsetzung: Stadtverwaltung

Kostenbereich: €€ (bis 30.000 €)

Umsetzungshorizont: ⌚ ⌚ (kurzfristig)

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Öffentlichen Raum aufwerten**

Straße(n): Heckenwege

Länge: Ca. 1070 Meter DTV: k.A.

Schulweg: Ja

Sensibler Bereich: Ja

Musterlösung(en): -

Handlungssteckbrief(e): FV\_02, FV\_04, FV\_05, FV\_06



**Situation:** Die Heckenwege in Bederkesa sind zum Teil sehr schmal und unbefestigt oder uneben. Grünbewuchs von angrenzenden Grundstücken ragt auf die Wege und verkleinert die nutzbare Breite. Es ist zum Teil keine Beleuchtung vorhanden.

**Beschreibung:** Aufstellen eines Nutzungs-/Instandhaltungskonzept für die Heckenwege im gesamten Stadtgebiet. Die Durchführung eines regelmäßigen Grünschnitts, die Herstellung einer angemessenen Beleuchtung und die Sanierung der Wege soll durch das Konzept geregelt werden. Bei einer Sanierung der Wege sind Belange der Naherholung und des Naturschutzes gegen Komfort und Barrierefreiheit abzuwägen. Für eine barrierefreie Herstellung der Wege bestehen Herausforderungen (Längsneigung, vorhandene Breite), die im Einzelfall zu prüfen sind.

**Begründung:** Die Heckenwege werden als Schulwege und Alternativen (zum Teil steigungsarm) zu den Gehwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen genutzt.  
Eine Aufwertung erhöht die Verbindungs- und Aufenthaltsqualität der Heckenwege für den Alltagsfußverkehr.

**Sonstiges:** Alle Heckenwege der Stadt sollen berücksichtigt werden. Die Wege im Umfeld der Grundschule und des NIG wurden bei der Begehung beispielhaft betrachtet und haben aufgrund ihrer Funktion als Schulweg ein hohes Potenzial.



Maßnahmen-Nr.: **S04**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

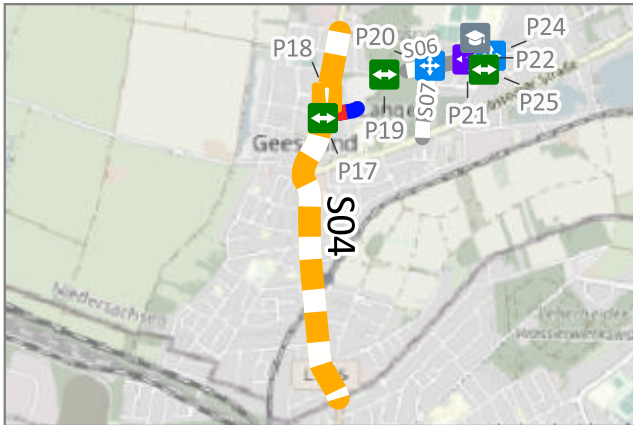
Baulast: **Land/ Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **NLStBV/ Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€€€€€ (über 500.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße(n): **Sieverner Straße/ Leher Landstraße (L 135)**

Länge: **Ca. 2510 Meter** DTV: **5900 Kfz/24h**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **RVM\_03 / AES\_FV\_01**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_04, FV\_05**



**Situation:** Es bestehen zum Teil zu schmale Gehwege auf der westlichen Seite (Baulast der Stadt) und sanierungsbedürftige Gehwege mit einer optischen Trennung auf der östlichen Seite der L 135 (Baulast des Landes). Der Gehweg auf der westlichen Seite ist für den Radverkehr in Fahrtrichtung Süden freigegeben. Der Weg auf der östlichen Seite ist zum Teil weder als Gehweg, noch als getrennter Geh- und Radweg beschildert. Es bestehen nicht ausreichend Überquerungsstellen für den Fußverkehr. Die Überquerungen der Einmündungen und Ausfahrten entlang der L 135 sind nicht ausreichend sicher gestaltet.

**Beschreibung:** Trennung von Fuß- und Radverkehr durch die Schaffung von Flächen für Radfahrstreifen/Schutzstreifen (z.B. durch den Wegfall von Parkständen und Verschmälerung des Gehweges auf der östlichen Seite in der Sieverner Straße) prüfen. Sanierung der östlichen Gehwege.  
Kurzfristig die Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn als Schutzstreifen oder Piktogrammketten im Bestand prüfen.  
Einrichtung von Gehwegüberfahrten (in Anlehnung an die Musterlösung) für alle Einmündungen und Ausfahrten entlang der L 135 prüfen. Einrichtung von Überquerungsstellen als Mittelinsel oder Fußgängersignalisierung (ca. alle 150 m).

**Begründung:** Eine Trennung von Fuß- und Radverkehr vermeidet Konflikte und erhöht die Verkehrssicherheit und Attraktivität. Breitere Gehwege ermöglichen Begegnungsverkehr (vor allem bei Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen problematisch). Es handelt sich um eine wichtige Verbindungsachse mit vielen Quellen und Zielen für den Fußverkehr, eine vollständige Barrierefreiheit der Gehwege ist anzustreben.

**Sonstiges:** Die gesamte Achse Sieverner Straße/Leher Landstraße sollte in einer Planung betrachtet werden.



Maßnahmen-Nr.: **S05**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung (Ordnungsamt)**

Kostenbereich: **€ (bis 10.000 €)**

Umsetzungshorizont: **🕒 (sofort)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Gehwegparken regulieren**

Straße(n): **Baumackerweg**

Länge: **Ca. 230 Meter** DTV: **k.A.**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich:

Musterlösung(en): **-**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_04, FV\_05, FV\_08**



**Situation:** Im Bestand ist das Parken und Halten von Kfz auf den Gehwegen zum Teil per Anordnung gestattet (Verkehrszeichen 315). Die stehenden Fahrzeuge bilden ein Hindernis für den Fußverkehr und die verfügbare Restbreite des Gehweges ist nicht StVO-konform.

**Beschreibung:** Prüfung der Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn. Die Herstellung eines StVO-konformen Zustands sollte gegenüber Anliegenden frühzeitig kommuniziert und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

**Begründung:** Das Parken und Halten auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Gehenden gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden auch im Begegnungsverkehr bleibt (VwV-StVO, 2021).

**Sonstiges:** Im Bereich des Baumackerweges bis zum Lankenweg findet Schulbusverkehr statt.



Maßnahmen-Nr.: **S06**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

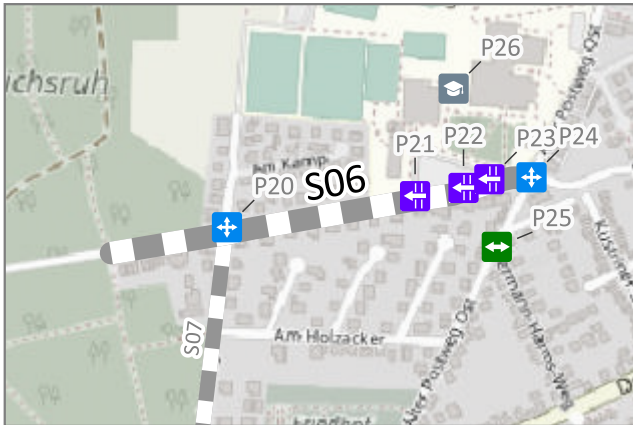
Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Stadtverwaltung (Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€€€€€ (über 500.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ ⌚ ⌚ (langfristig)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Verkehrsberuhigende Umgestaltung**

Straße(n): **Nordeschweg**

Länge: **Ca. 570 Meter** DTV: **k.A.**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **VUG\_01**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_03, FV\_04, FV\_06, FV\_09**



**Situation:** Entlang der Nordseite des Nordeschweges befindet sich ein getrennter Geh- und Radweg. Grünbewuchs von angrenzenden Grundstücken ragt zum Teil auf den Weg. Abschnittsweise ist der Weg uneben und sanierungsbedürftig. Es liegt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vor, ab dem Bereich mit angrenzender Bebauung ist der Nordeschweg Teil einer Tempo-30-Zone. Der Nordeschweg ist breit und verläuft geradlinig. Es sind Längsparkstände an der Nordseite der Fahrbahn markiert. An den Knotenpunkten sind die Einmündungen der Querstraßen sehr großflächig ausgestaltet (lange Überquerungswege).

**Beschreibung:** Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Mögliche Maßnahmen sind geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Aufpflasterungen ggf. in Verbindung mit Überquerungsstellen und eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs.  
Sanieren der unebenen Abschnitte des Gehweges. Aufhebung der Benutzungspflicht für den getrennten Geh- und Radweg für den Radverkehr im Bereich der Tempo-30-Zone. Einrichtung eines Übergangs vom Radweg auf die Fahrbahn am Beginn der Tempo-30-Zone.  
Umgestaltung der Knotenpunkte mit Verbreiterung der Seitenräume und Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) am Einmündungstrichter durch Eckausrundungen.

**Begründung:** Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Gehweg entlang des Nordeschweges wird von besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmende genutzt (Schulweg).

**Sonstiges:** Die Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radverkehr wird aktuell bereits umgesetzt.



Maßnahmen-Nr.: **S07**

Begehungs-Nr. & Datum: 2, Do 11.09.25, 18 bis 20 Uhr

Stadtteil/Ortsteil: **Langen**

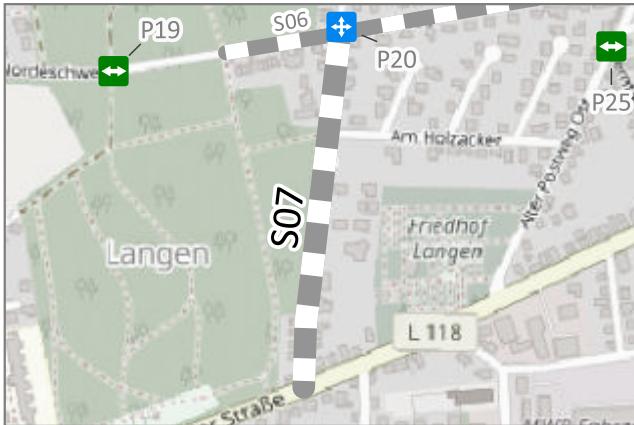
Baulast: **Kommune**

Verantwortlich für Umsetzung: **Straßenverkehrsbehörde/Stadtverwaltung (Ordnungsamt & Bauabteilung)**

Kostenbereich: **€€€€ (bis 500.000 €)**

Umsetzungshorizont: **⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)**

Lage & Foto:



Maßnahmentyp: **Verkehrsberuhigende Umgestaltung**

Straße(n): **Holzackerweg**

Länge: **Ca. 460 Meter** DTV: **k.A.**

Schulweg: **Ja**

Sensibler Bereich: **Ja**

Musterlösung(en): **-**

Handlungssteckbrief(e): **FV\_04, FV\_06, FV\_09**



**Situation:** Entlang des Holzackerwegs bestehen keine Gehwege. Der Holzackerweg ist innerhalb einer Tempo-30-Zone. Zur Verkehrsberuhigung sind Pflanzkübel am Fahrbahnrand aufgestellt. Aufgrund der Nähe zum Stadtwald Friedrichsruh und der Bäume entlang der Straße ist es hier sehr dunkel.

**Beschreibung:** Einrichtung und Umgestaltung des Holzackerweges zu einem verkehrsberuhigten Bereich. Verschwenkung und Versatz der Fahrbahn, Ordnung des ruhenden Verkehrs, ggf. Anlage von niveaugleichen, baulich geschützten Gehbereichen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Modernisierung der Straßenbeleuchtung.







**Begründung:** Verkehrsberuhigte Bereiche steigern die Verkehrssicherheit und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Kfz dürfen hier nur Schrittgeschwindigkeit fahren. Es nutzen besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende den Holzackerweg (Schulweg).



**Sonstiges:** Laut Wegesatzung müssen die Kosten für eventuell anfallende Baumaßnahmen auf die Anwohner umgelegt werden.

## **Anlage 16**

Maßnahmenempfehlungen – Sofortprogramm (Tabelle)

**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**












Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulastträger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
P10	Selbständige Schulmobilität fördern	Aufstellen eines Schulwegplans, auf dem die sichersten Wege zur Schule und bestehende Gefahrenstellen auf dem Schulweg dargestellt sind. Entwicklung von Maßnahmenempfehlungen zur Optimierung der Infrastruktur auf den Schulwegen.	Kommune	Stadtverwaltung/ Schulträger	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_07
P13	Knotenpunkt optimieren	Einrichtung einer Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in der Hauptmann-Böse-Straße in Anlehnung an die Musterlösung mit Markierungen und Sperrpfosten prüfen.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_03, FV_05
P14	Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optimieren	Umlaufsperrren in Anlehnung an die Musterlösung anpassen (keine Überlappung, Mindestabstand 2,50 m) oder durch Sperrpfosten ersetzen.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_05
P15	Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optimieren	Umlaufsperrren in Anlehnung an die Musterlösung anpassen (keine Überlappung, Mindestabstand 2,50 m) oder durch Sperrpfosten ersetzen.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_05
P21	Ausfahrt/Einmü ndung sichern	Markieren einer Radverkehrsfurt und Anlage eines Fußgängerüberweges (in Kombination mit einer Gehwegüberfahrt) prüfen.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_03, FV_05
P22	Ausfahrt/Einmü ndung sichern	Ausfahrt durch Einrichtung einer Gehwegüberfahrt sichern. Gehweg in Anlehnung an die Musterlösung durchgängig und mit Einfahrtsteinen niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_03, FV_05

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulastträger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
P23	Ausfahrt/Einmündung sichern	Markieren einer Radverkehrsfurt und Anlage eines Fußgängerüberweges (in Kombination mit einer Gehwegüberfahrt) prüfen.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_03, FV_05
P26	Selbständige Schulmobilität fördern	Aufstellen eines Schulwegplans, auf dem die sichersten Wege zur Schule und bestehende Gefahrenstellen auf dem Schulweg dargestellt sind. Entwicklung von Maßnahmenempfehlungen zur Optimierung der Infrastruktur auf den Schulwegen. Beispiel für eine Maßnahme: Ausweisen von Hol- und Bringzonen z.B. entlang des Nordeschweges.	Kommune	Stadtverwaltung/ Schulträger	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_07
S01	Sonstiges	Durchführung einer Analyse und Erhebung zur Verkehrssituation in der Mattenburger Straße: Verkehrsstärke, Kfz-Geschwindigkeit, Anzahl der Ausweichvorgänge auf die Gehwege. Evaluierung mit ggf. einer Bürgerbeteiligung der umgesetzten Maßnahmen in der Mattenburger Straße.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_04, FV_06
S05	Gehweg-parken regulieren	Prüfung der Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn. Die Herstellung eines StVO-konformen Zustands sollte gegenüber Anliegenden frühzeitig kommuniziert und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.	Kommune	Stadtverwaltung (Ordnungsamt)	€ (bis 10.000 €)	 (sofort)	FV_04, FV_05, FV_08

## **Anlage 17**

Maßnahmenempfehlungen – Planungsprogramm (Tabelle)



**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulastträger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
P01	Knotenpunkt optimieren	Umgestaltung des Kreisverkehrs mit bevorrechtigten Überquerungsstellen (Fußgängerüberwegen) auf allen Knotenpunktarmen in Anlehnung an die Musterlösung prüfen. Überquerungsstellen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit ausgestalten.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€€ (bis 100.000 €)	  (kurzfristig)	FV_03, FV_05
P02	Überquerungs- stelle sichern	Anpassung der Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung, um eine klare Vorfahrtsregelung herzustellen. In Abhängigkeit zu den Überquerungsstellen an den Kreisverkehren (Maßnahmen P01 und P03) auch als bevorrechtigte Querung mit einem Fußgängerüberweg zu prüfen.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€ (bis 30.000 €)	  (kurzfristig)	FV_03, FV_05
P03	Knotenpunkt optimieren	Umgestaltung des Kreisverkehrs mit bevorrechtigten Überquerungsstellen (Fußgängerüberwegen) auf allen Knotenpunktarmen in Anlehnung an die Musterlösung prüfen. Überquerungsstellen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit ausgestalten.	Kommune/ Kreis	Stadtverwaltung (Bauabteilung)/ Landkreis Cuxhaven	€€€ (bis 100.000 €)	  (kurzfristig)	FV_03, FV_05
P04	Überquerungs- stelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum (ggf. in Kombination mit einem Fußgängerüberweg) entlang der Bergstraße im Umfeld der Roland-Passage prüfen. Es sind verschiedene Standorte zu prüfen. Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.	Kreis	Landkreis Cuxhaven	€€€ (bis 100.000 €)	   (mittelfristig)	FV_03, FV_05
P05	Ausfahrt/Einmü- ndung sichern	Einmündung durch Einrichtung einer Gehwegüberfahrt gemäß der Musterlösung sichern. Gehweg durchgängig und niveaugleich gestalten. Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen.	Kommune/ Kreis	Stadtverwaltung (Bauabteilung)/ Landkreis Cuxhaven	€€ (bis 30.000 €)	  (kurzfristig)	FV_03, FV_05

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulastträger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
P06	Knotenpunkt optimieren	Einrichtung von Fußgängerüberwegen in Anlehnung an die Musterlösung und unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit auf allen Knotenpunktarmen prüfen.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_03, FV_05
P07	Sonstiges	Verbreiterung der Seitenräume und Verkleinerung der Abbiegeradien an der Einmündung Seminarstraße unter Berücksichtigung der Schleppkurven prüfen. Einrichtung einer gesicherten Überquerungsstelle in der Seminarstraße abgesetzt vom Knotenpunkt als Fußgängerüberweg prüfen (in Anlehnung an die Musterlösung). Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle Holzburger Straße. In Zuge dessen, Prüfung der Einrichtung von Überquerungsstellen der Mattenburger Straße im Bereich der Bushaltestelle.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€€€ (bis 500.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_03, FV_05
P08	Knotenpunkt optimieren	Langfristig: Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr mit gesicherten Überquerungsstellen auf allen Knotenpunktarmen in Anlehnung an die Musterlösung prüfen. Alternativ (kurzfristig): Einrichtung einer Überquerungsstelle mit Mittelinsel im südlichen Knotenpunktarm. Kostengünstige Lösung mit Markierungen und Elementen zur Aufdübelung auf der Fahrbahn prüfen (Entfall des Rechtsabbiegestreifens der Mattenburger Straße).	Land/Kommune	NLStBV/ Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€€€€ (über 500.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_03, FV_05
P09	Überquerungs- stelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsstelle mit Mittelinsel oder vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösungen prüfen. Barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestelle.	Land	NLStBV	€€€€ (bis 500.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_03, FV_05

Nr.	Maßnahmen-typ	Beschreibung	Baulastträger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kostenbereich	Umsetzungs-horizont	Bezüge zu Handlungs-steckbriefen
P11	Überquerungs-stelle sichern	Ausgestaltung der Querungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum und Fußgängerüberweg gemäß der Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. (Eine ausreichende Beleuchtung des FGÜ soll sichergestellt werden).	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_03, FV_05
P12	Knotenpunkt optimieren	Einrichtung eines Fußgängerüberweges in der Seminarstraße abgesetzt vom Knotenpunkt prüfen. Auf den weiteren Knotenpunktarmen Fußgängerüberwege prüfen (in Anlehnung an die Musterlösung).	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_03, FV_05
P16	Überquerungs-stelle sichern	Ausgestaltung der Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum (und Fahrbahnanhebung) in Anlehnung an die Musterlösung. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_03
P17	Überquerungs-stelle sichern	Gestaltung der Fußgängersignalisierung mit differenzierten Bordhöhen und erneuern der taktilen Leitelemente, die den Standards der Barrierefreiheit entsprechen.	Land/ Kommune	NLStBV/ Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€ (bis 10.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_03, FV_05
P18	Sonstiges	Einrichtung von Parkständen auf der östlichen Seite vor dem Ärztehaus ggf. mit Verschwenkung der Fahrbahn prüfen. Zusätzlich ist eine Überquerungsstelle auf Höhe des Ärztehauses zu prüfen. Dies ist im Kontext der Maßnahmen S04 zu sehen.	Land/ Kommune	NLStBV/ Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_03

Nr.	Maßnahmen-typ	Beschreibung	Baulastträger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kostenbereich	Umsetzungs-horizont	Bezüge zu Handlungs-steckbriefen
P19	Überquerungs-stelle sichern	Einrichtung einer bevorrechtigten Überquerungsstelle (Fußgängerüberweg) unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit prüfen. Mit Sperrpfosten oder anderen Einbauten die Geschwindigkeit der Radfahrenden vor der Überquerung aus dem Wald verringern.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€€ (bis 100.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_03, FV_05
P20	Knotenpunkt optimieren	Zur Umgestaltung des Knotenpunkts die Verbreiterung der Seitenräume und Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) im Knotenpunktarm durch Eckausrundungen, die Anhebung der Fahrbahn sowie zusätzlich die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs prüfen. Zusätzlich ist für den Radweg eine Radverkehrsfurt zu markieren.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€ (bis 30.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_03, FV_05
P24	Knotenpunkt optimieren	Umgestaltung des Knotenpunktes. Vergrößerung der Mittelinseln und Einrichtung von bevorrechtigten Überquerungsstellen für den Fußverkehr (Fußgängerüberwegen) prüfen. Alternativ: Umgestaltung des Knotenpunkts zu einem Kreisverkehr mit Fußgängerüberwege auf jeder Kreisverkehrszufahrt prüfen.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€€€ (bis 500.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_03, FV_05
P25	Überquerungs-stelle sichern	Ausgestaltung einer Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum (und Fahrbahnanhebung) in Anlehnung an die Musterlösung.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€ (bis 30.000 €)	⌚ ⌚ (kurzfristig)	FV_03, FV_05

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulastträger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
S02	Schulstraße einrichten	Im bestehenden Straßenraum sollen zeitlich beschränkte Durchfahrtsverbote (z.B. Einrichtung einer sog. „Temporären Schulstraße“) geprüft werden. Im Zuge dessen die Ausweisung von Hol- und Bringzonen z.B. entlang der Hauptmann-Böse-Straße am Sportplatz prüfen. Einrichtung eines Fußgängerüberweges im Umfeld des Eingangs zur Grundschule in Anlehnung an die Musterlösung. Dabei sind verschiedene Standorte für die Überquerungsstelle zu prüfen.	Kommune	Stadtverwaltung/Straßenverkehrsbehörde	€€ (bis 30.000 €)	 (kurzfristig)	FV_03, FV_07
S03	Öffentlichen Raum aufwerten	Aufstellen eines Nutzungs-/Instandhaltungskonzept für die Heckenwege im gesamten Stadtgebiet. Die Durchführung eines regelmäßigen Grünschnitts, die Herstellung einer angemessenen Beleuchtung und die Sanierung der Wege soll durch das Konzept geregelt werden. Bei einer Sanierung der Wege sind Belange der Naherholung und des Naturschutzes gegen Komfort und Barrierefreiheit abzuwägen. Für eine barrierefreie Herstellung der Wege bestehen Herausforderungen (Längsneigung, vorhandene Breite), die im Einzelfall zu prüfen sind.	Kommune	Stadtverwaltung	€€ (bis 30.000 €)	 (kurzfristig)	FV_02, FV_04, FV_05, FV_06

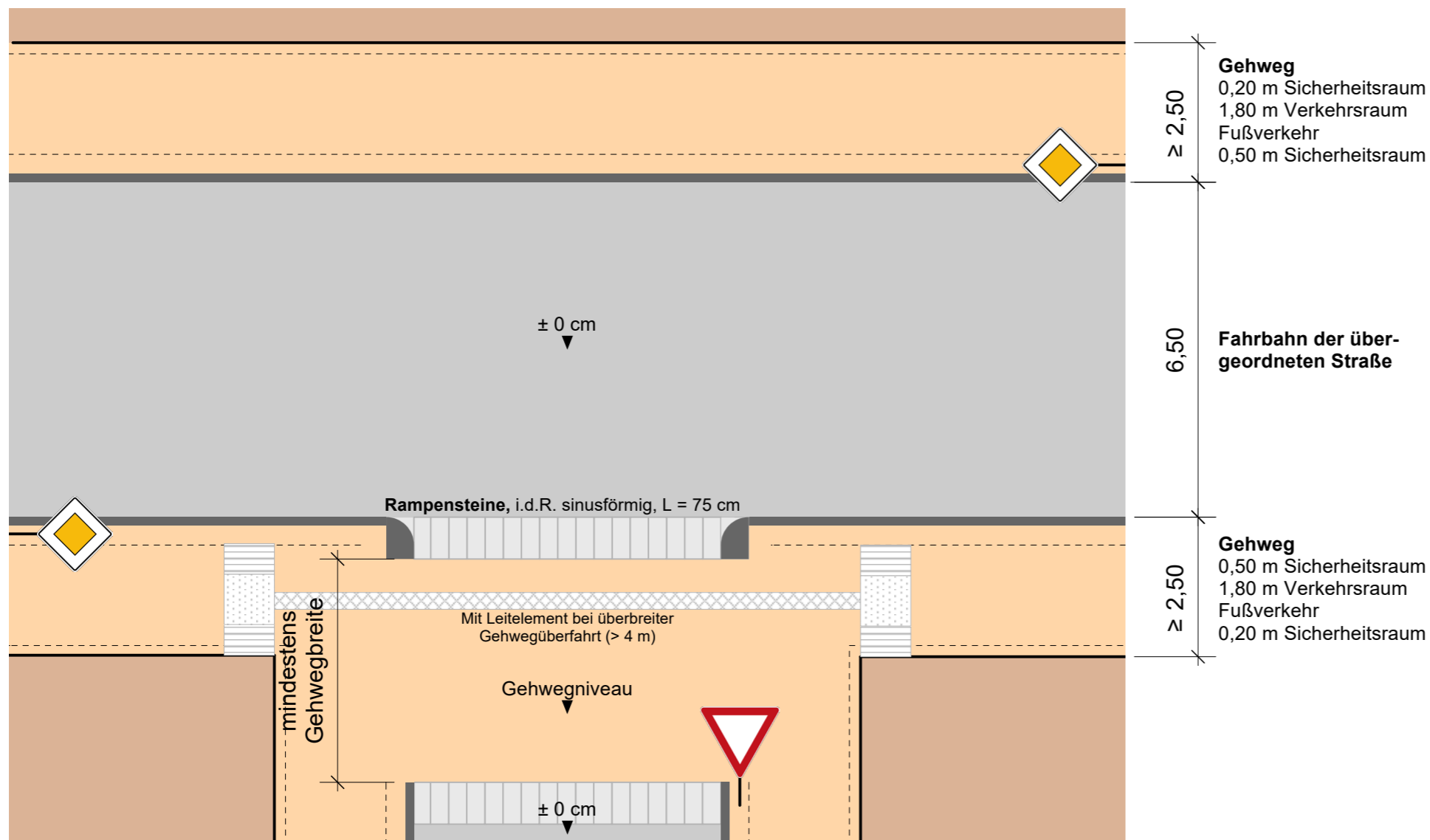
Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulastträger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
S04	Sonstiges	Trennung von Fuß- und Radverkehr durch die Schaffung von Flächen für Radfahrstreifen/Schutzstreifen (z.B. durch den Wegfall von Parkständen und Verschmälerung des Gehweges auf der östlichen Seite in der Sievener Straße) prüfen. Sanierung der östlichen Gehwege. Kurzfristig die Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn als Schutzstreifen oder Piktogrammketten im Bestand prüfen. Einrichtung von Gehwegüberfahrten (in Anlehnung an die Musterlösung) für alle Einmündungen und Ausfahrten entlang der L 135 prüfen. Einrichtung von Überquerungsstellen als Mittelinsel oder Fußgängersignalisierung (ca. alle 150 m).	Land/ Kommune	NLStBV/Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€€€€ (über 500.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_03, FV_04, FV_05
S06	Verkehrs- beruhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Mögliche Maßnahmen sind geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Aufpflasterungen ggf. in Verbindung mit Überquerungsstellen und eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs. Sanieren der unebenen Abschnitte des Gehweges. Aufhebung der Benutzungspflicht für den getrennten Geh- und Radweg für den Radverkehr im Bereich der Tempo-30-Zone. Einrichtung eines Übergangs vom Radweg auf die Fahrbahn am Beginn der Tempo-30-Zone. Umgestaltung der Knotenpunkte mit Verbreiterung der Seitenräume und Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) am Einmündungstrichter durch Eckausrundungen.	Kommune	Stadtverwaltung (Bauabteilung)	€€€€€ (über 500.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ ⌚ (langfristig)	FV_03, FV_04, FV_06, FV_09

Nr.	Maßnahmen- typ	Beschreibung	Baulastträger	Verantwortlich für die Umsetzung	Kosten- bereich	Umsetzungs- horizont	Bezüge zu Handlungs- steckbriefen
S07	Verkehrs- beruhigende Umgestaltung	Einrichtung und Umgestaltung des Holzackerweges zu einem verkehrsberuhigten Bereich. Verschwenkung und Versatz der Fahrbahn, Ordnung des ruhenden Verkehrs, ggf. Anlage von niveaugleichen, baulich geschützten Gehbereichen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Modernisierung der Straßenbeleuchtung.	Kommune	Straßenverkehrsbehörde/Stadtverwaltung (Ordnungsamt)	€€€€ (bis 500.000 €)	⌚ ⌚ ⌚ (mittelfristig)	FV_04, FV_06, FV_09

## **Anlage 18**

Maßnahmenempfehlungen – Musterlösungen

**Fußverkehrs-Check Stadt Geestland**



**Funktion**

Gehwege, die im Einmündungsbereich von Erschließungsstraßen durchgezogen werden („Gehwegüberfahrt“), geben dem Fußverkehr die Möglichkeit, sich durchgängig auf einem Niveau zu bewegen. Sie reduzieren die Abbiegegeschwindigkeit, da Autofahrende beim Abbiegen eine Schwelle überfahren und den Gehweg kreuzen müssen. Außerdem sind die Gehwege durch das durchgängige Hochbord barrierefrei und komfortabel. Davon profitieren bei der Radverkehrsführung im Seitenraum auch die Radfahrenden.  
 - Siehe ergänzend auch Orientierungshilfe ORH-03

ohne Vorrang	mit Vorrang	zeitliche Trennung
ohne bauliche Unterstützung		mit baulicher Unterstützung

**Einsatzbereich und Voraussetzungen**

- Gewährleistung der Sichtbeziehungen durch Freihalten der notwendigen Sichtfelder, siehe Grundlagen-Musterelemente B-01 und B-02
- Empfohlen bei 30 km/h, bei 50 km/h möglich
- Breite des Gehweges im Bereich der Überfahrt  $\geq 2,50$  m, vorzugsweise 4,00 m  
 (Hinweis: die notwendigen Sichtfelder können ein weiteres Kriterium bezüglich der Bemessung sein.)
- ungeeignet bei regelmäßigem Linienbusverkehr, hohem Schwerverkehrsaufkommen und regelmäßig zu erwartenden Rettungswagen (z. B. im Bereich von Krankenhäusern) in der Abbiegerelation
- Wesentliche Regelungen: - RAS (2006): Kap. 6.2.1.1 / 6.3.7.1  
 - EFA (2002): Kap. 3.1.2.6 / 3.3.6.1

**StVO und VwV-StVO**

- § 8 StVO mit VwV-StVO zu § 8
- Zeichen 306 "Vorfahrtstraße"
- VwV-StVO zu Zeichen 306



- alternativ statt Zeichen 306
- Zeichen 301 "Vorfahrt"
  - VwV-StVO zu Zeichen 301



**Hinweise zur Barrierefreiheit**

Eine barrierefreie Gestaltung ist zu gewährleisten. Dabei sind insbesondere folgende Quellen zu beachten:

- DIN 18040-3 (12/2014) und DIN 32984 (04/2023)
- H BVA (2011)
- Broschüre "Barrierefreies Bauen" des Landes BW (2022)
- Siehe auch Grundlagen-Musterelemente C-01 und C-02

**Hinweise zum Radverkehr**

Wird der Radverkehr nicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, sind die Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg in der aktuellsten Fassung zu beachten.

**Weitere Regelungen**

- E Klima (2022)

**Hinweise**

Bei der Gestaltung ist eine höhenmäßige und optische Durchgängigkeit des Gehwegs anzustreben. Absenkungen, Borde oder Materialwechsel sollten die Gehwegüberfahrt demnach nicht unterbrechen.

Um die Querneigung des Gehwegs nicht zu erhöhen, ist die Breite für die Höhenüberwindung zur Fahrbahn möglichst gering zu halten (30 cm bis 75 cm). Die Anhebung sollte über vorgefertigte, sinusförmige Rampensteine erfolgen, die i. d. R. eine Länge von 75 cm haben. Alternativ kann die Anrampung in Pflaster- oder Asphaltbauweise hergestellt werden. Im Bereich der Anrampung sollte insbesondere bei der Asphaltbauweise eine klare und gut sichtbare Markierung vorgesehen werden, um die Anrampung eindeutig zu kennzeichnen.

Gehwegüberfahrten dienen der Geschwindigkeitsdämpfung und ermöglichen mobilitätseingeschränkten Personen ein angenehmes Queren der Einmündung. Sie sind geeignet, den Wechsel des Entwurfsprinzips (z. B. Einfahrt in eine Tempo-30-Zone) sowie den Vorrang des Fußverkehrs (und des Radverkehrs im Seitenraum) optisch zu unterstützen.

Aus Sicht des Fußverkehrs ist die Gehwegüberfahrt gegenüber der Teilaufpflasterung zu bevorzugen.

## Verdeutlichung der Wartepflicht für den Radverkehr

### Situation:

Selbstständig geführte oder weit von der Fahrbahn abgesetzte Radwege überqueren bevorrechtigte Straßen mit Kfz-Verkehr. Dabei ist die Vorfahrtsregel nicht selbsterklärend und intuitiv begreifbar.

Eine Sondersituation besteht bei hohen Geschwindigkeiten des Radverkehrs (bspw. Gefälle Strecken) und / oder schlechten Sichtbeziehungen.

### Maßnahmen:

- Schaffung einer eindeutigen Verkehrsregelung mit Verkehrszeichen.
- Markierung des Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ ca. 5 Meter vor der Kreuzung.
- Markierung von Haltelinien.
- Freihalten der Sichtfelder.
- Anlage von taktilen Elementen quer zum Radweg.
- Demontieren von Umlaufsperrn.
- In Ausnahmefällen: Montage von Umlaufsperrn in ausreichendem Abstand zueinander, ohne Überlappung und mit umlaufender Markierung.

### Angestrebte Wirkung:

- Die Wartepflicht des Radverkehrs soll eindeutig und gut erkennbar sein.
- Die Aufmerksamkeit für die wartepflichtige Überquerungsstelle soll erhöht werden.
- Ein sicheres Befahren soll möglich sein.
- Die Geschwindigkeit des Radverkehrs soll vor der wartepflichtigen Überquerungsstelle reduziert werden.



Abbildung 2: Bodenmarkierung und eindeutige Beschilderung im Vorfeld einer wartepflichtigen Überquerung einer Straße (eigene Aufnahme)



Abbildung 1: Taktile Elemente im Vorfeld einer wartepflichtigen Querung einer Straße (eigene Aufnahme)

### Hinweise:

- Umlaufsperrn dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage (bspw. fehlende Sichtbeziehungen, späte Erkennbarkeit Straße) angeordnet werden.
- Umlaufsperrn müssen mindestens 6 Meter von der querenden Straße abgesetzt sein, um Radfahrenden (insbesondere Gruppen) das zügige Räumen des Kreuzungsbereiches zu ermöglichen.
- Nicht regelkonform ausgeführte Umlaufsperrn stellen Hindernisse für Spezialfahrräder / Fahrräder mit Anhängern dar und erhöhen bei unsicheren Radfahrenden die Sturzgefahr.
- Umlaufsperrn sollen umlaufende Markierungen bekommen und reflektieren.

### Quellen:

- ERA 202X (Entwurf) - Umlaufsperrn - Kap. 11.5.2
- Erlass „Verkehrshindernisse und Verkehrseinrichtungen auf Straßen und Straßenteilen“ des Hessischen Ministeriums für Verkehr, 2017

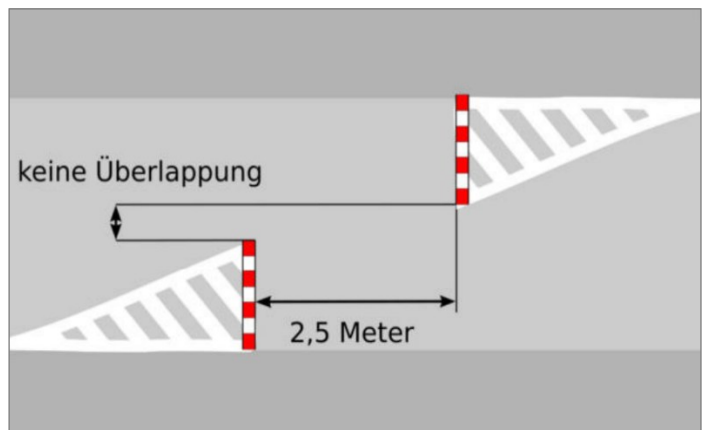


Abbildung 3: Skizze der empfohlenen Ausgestaltung von Umlaufsperrn bei besonderer Gefahrenlage. (maßstabslos, eigene Darstellung)

## Musterlösung: Ausfahrt / Einmündung sichern - 01

### Situation:

Innerörtliche Zweirichtungsführungen des Radverkehrs sind vor allem an stark frequentierten Ausfahrten wie Tankstellen oder Lebensmittelmärkten unfallauffällig, da der Kfz-Verkehr nicht mit von rechts kommenden Radfahrenden rechnet. Oftmals ist zudem die Beschilderung für den Kfz-Verkehr unvollständig und damit die Schuldfrage im Falle eines Unfalls unklar.

### Maßnahme:

Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr sollen im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Zur Verdeutlichung, dass Radfahrende aus beiden Richtungen kommen, werden Radpiktogramme mit Doppelpfeil angebracht. Der Kfz-Verkehr wird mit StVO-Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" und dem Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" beschildert. Um die Aufmerksamkeit noch stärker zu erhöhen und die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verringern ist eine Aufpflasterung hilfreich.



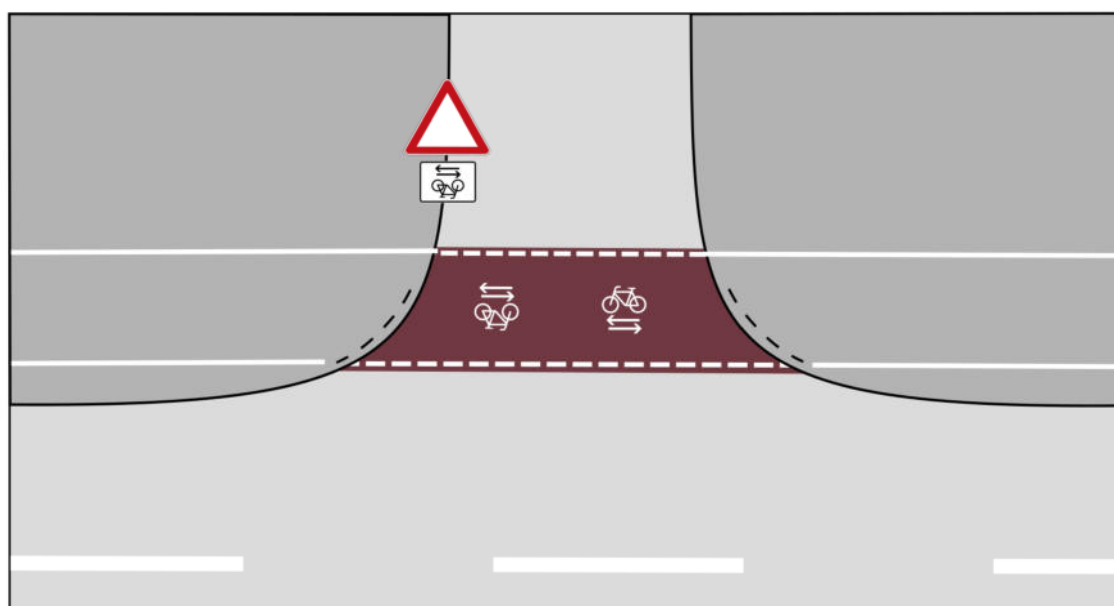
Rot eingefärbter Zweirichtungsradweg

### Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verdeutlichung der Vorfahrssituation
- Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer an einer möglichen Gefahrenstelle

### Hinweise:

Zweirichtungsradwege sollen innerorts vermieden werden. Es ist grundsätzlich zu prüfen, ob es eine Alternative zum Zweirichtungsradweg gibt. Bei verträglichen Kfz-Stärken ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Betracht zu ziehen (siehe FGSV ERA 2010). Bei besonders stark frequentierten Ein- und Ausfahrten wird zusätzlich zur Markierung und Beschilderung eine Aufpflasterung empfohlen.



Führung von Radfahrenden an einer gefährlichen Ein- bzw. Ausfahrt bei Zweirichtungsradweg

maßstabslos

## Knotenpunkt mit vorgezogenen Seitenräumen als Überquerungshilfen

### Situation:

Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind im Zuge von Gehwegen an Einmündungen und Kreuzungen erforderlich. In Tempo-30-Zonen kann bei geringerem Querungsbedarf auf eine Sicherung mittels Lichtsignalanlage oder Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) verzichtet werden.

### Maßnahmen:

- Eckausrundungen zur Verbreiterung der Seitenräume am Einmündungstrichter und zur Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) mittels Markierung von Sperrflächen in den Kurvenbereichen
- Ergänzende Markierung von Sinnbildern „Fußgänger“
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige, barrierefreie Elemente
- Anlage barrierefreier Übergänge

### Angestrebte Wirkung:

Das Queren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Insbesondere straßenseitige Parkstände schränken die Sichtfelder des querenden Fußverkehrs häufig ein. Dies gilt vor allem für Rollstuhlfahrende oder kleinere Personen wie Kinder.

Durch einen vorgezogenen Seitenraum können querende Personen bis zur Sichtlinie geschützt vorgehen, wodurch die Sichtbeziehungen zwischen Fußverkehr und Rad- sowie Kfz-Verkehr verbessert werden. Die Querungsstrecke wird somit verkürzt und die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erhöht.



Abbildung 2: Fußgängerüberweg an Einmündung mit markierten, vorgezogenen Seitenraum (eigene Aufnahme)

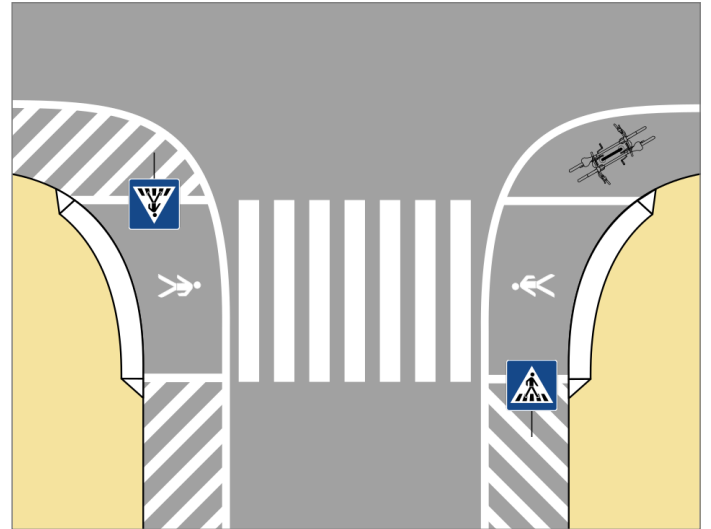


Abbildung 1: Einmündung mit markierten, vorgezogenen Seitenräumen in Kombination mit Fußgängerüberweg (eigene Darstellung)

### Hinweise:

- Bei hohem Querungsbedarf oder bei erhöhtem Aufkommen schutzbedürftiger Personengruppen (bspw. Kinder) können ergänzend Fußgängerüberwege in Einmündungsbereichen von Knotenpunkten angelegt werden.

### Quellen:

- RStVO - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Kap. 6.1.8.1
- RStVO - Sichtfelder: S. 88 - Kap. 6.1.8.1
- RStVO - Vorgez. Seitenräume: S. 89 - Kap. 6.1.8.4
- RStVO - Fahrbahnanhebungen: S. 103 - Kap. 6.2.1.1
- EFA02 - Knotenpunkte: S. 25 - Kap. 3.3.6
- R-FGÜ 2001 - Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen



Abbildung 3: Fahrbahnanhebung und Markierung von Sperrflächen im Bereich der Einmündung (eigene Aufnahme)

## Fußgängerüberweg an Knotenpunkten

### Situation:

Gesicherte Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind an innerörtlichen Knotenpunkten mit Hauptverkehrsstraßen in der Regel erforderlich. Dies gilt insbesondere dann, wenn die entsprechende Wegebeziehung eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr hat.

Fußgängerüberwege (FGÜ) dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von  $\leq 50$  km/h eingesetzt werden. Der Einsatz von FGÜ ist in der Regel bis zu einer Kfz-Verkehrsstärke von 750 Kfz/h möglich.

### Maßnahmen:

- Markierungen und Beschilderung des FGÜ nach RMS und StVO.
- Ausreichende Beleuchtung, sodass Zufußgehende bei Dunkelheit und regennasser Fahrbahn erkennbar sind.
- Freihalten der Sichtfelder mittels Markierungen, Pollern oder anderen, die Sicht nicht behindernden Elementen.
- Bei weiten Überquerungswegen: Verbreiterung der Seitenräume und Reduzierung der Abbiegeradien am Einmündungstrichter durch Eckausrundungen. In Ergänzung bzw. alternativ Einrichtung einer Mittelinsel.
- Anlage barrierefreier Elemente.

### Angestrebte Wirkung:

Das Überqueren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Die Attraktivität und Bedeutung des Fußverkehrs wird durch den Vorrang gegenüber Kfz- und Radverkehr erhöht. Der querende Fußverkehr wird gebündelt. Dadurch kann die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs auf den Fußverkehr erhöht werden.



Abbildung 2: FGÜ an Einmündung einer Hauptverkehrsstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

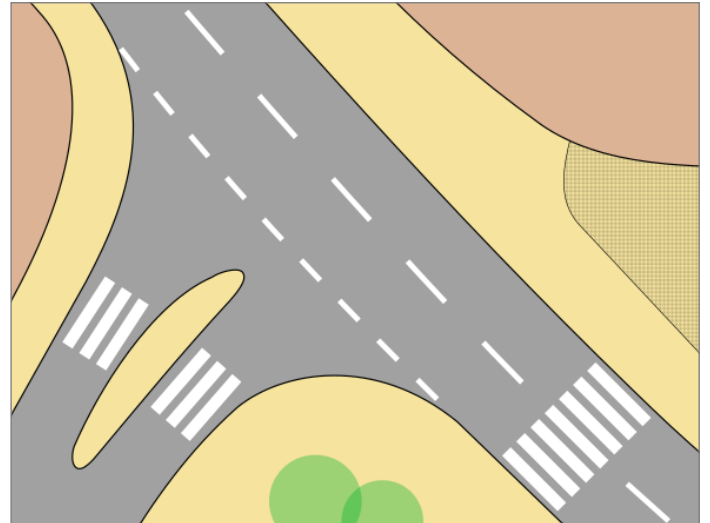


Abbildung 1: Skizze eines Knotenpunktes im Zuge einer Hauptverkehrsstraße (innerorts) mit Fußgängerüberwegen (Quelle: Eigene Skizze).

### Hinweise:

- FGÜ können mit Mittelinseln, vorgezogenen Seitenräumen und Fahrbahnanhebungen kombiniert werden.
- Die Sichtbarkeit (Sichtweiten bei Tempo 50: 100 m, bei Tempo 30: 50 m) und Erkennbarkeit muss gewährleistet sein.
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben.

### Quellen / weitere Informationen:

- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen - R-FGÜ 2001 (FGSV)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen - RAST 06 Abschnitt 6.1.8.5 (FGSV)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA 2002 (FGSV)
- Richtlinie für die Markierung von Straßen - RMS 1993 (FGSV)
- Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr. AGNH, 2022

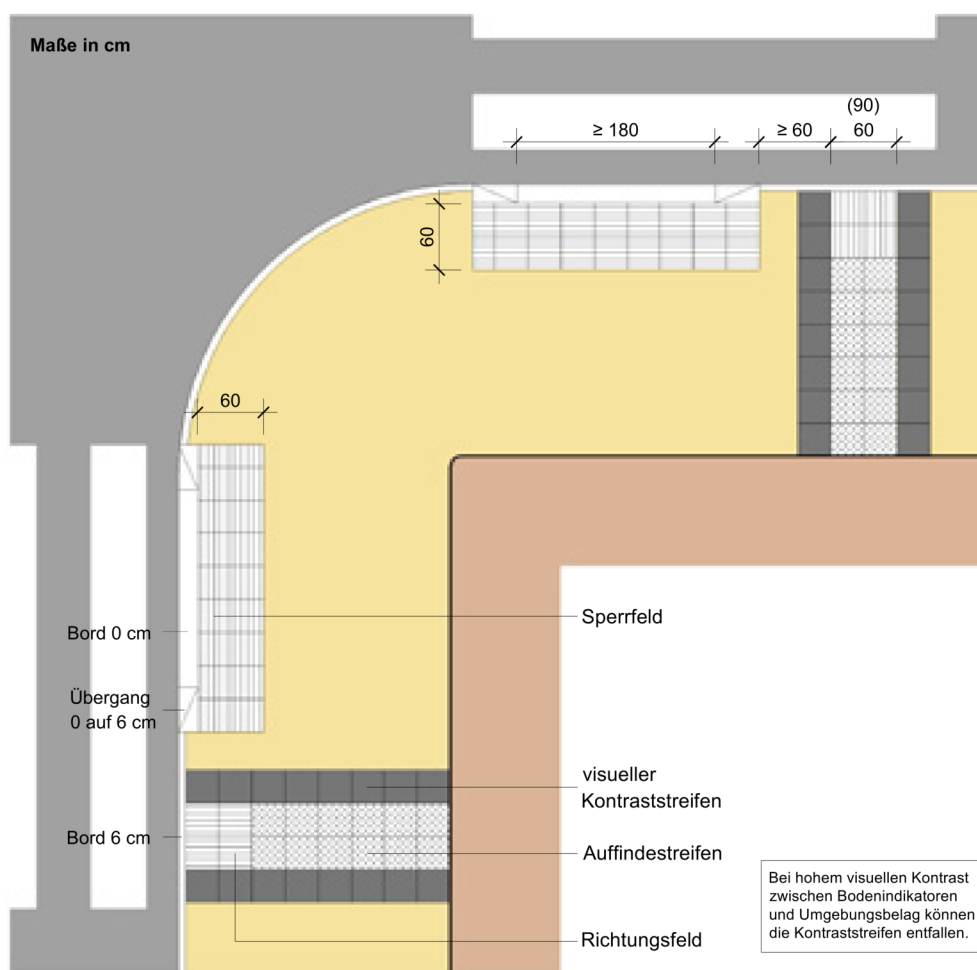


Abbildung 3: FGÜ an allen vier Knotenarmen (Quelle: eigene Aufnahme)

## MUSTERZEICHNUNGEN

### Querungsstelle mit Überweg

Der Querungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen muss auf der kreuzungsabgewandten Seite liegen. Abstand zwischen Richtungs- und Sperrfeld  $\geq 60$  cm.



#### Hinweise

- Die Nullabsenkung (für Rollstuhl- und Rollator) liegt immer auf der kreuzungszugewandten Seite.
- Die Breite der Nullabsenkung ist gemäß DIN EN 17210  $\geq 1,80$  m (nach DIN 18040-3: 2014-12 noch  $\geq 1,00$  m).
- Blinde und sehbehinderte Menschen werden vor der Nullabsenkung durch ein Sperrfeld gewarnt.
- Eine mit Zebrastreifen gesicherte Querung wird für blinde und sehbehinderte Menschen durch einen Auffindestreifen (Noppen) bis zum Richtungsfeld angezeigt.
- Die Rippen des Richtungsfeldes zeigen in Querungsrichtung.
- Der Bord vor dem Richtungsfeld hat eine Höhe von 6 cm, davon mindestens 4 cm senkrecht.
- Blinde Menschen müssen von der Nullabsenkung ferngehalten werden. Deshalb ist ihr Querungsbereich mindestens 60 cm vom Sperrfeld entfernt.
- Zwischen Fahrbahn und Gehweg oder Bord muss ein deutlicher visueller Kontrast vorhanden sein.

## Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum

### Situation:

Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind insbesondere dort sinnvoll, wo ein erhöhter Überquerungsbedarf des Fußverkehrs besteht. Dieser ergibt sich aus Quellen und Zielen in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Existieren straßenseitige Parkstände können die erforderlichen Flächen durch den Entfall von Parkständen gewonnen werden. Fußgängerüberwege (FGÜ) dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von  $\leq 50$  km/h eingesetzt werden.

### Maßnahmen:

- Baulich vorgezogener Seitenraum oder vorgezogener Seitenraum durch Markierungen mit Sinnbildern „Fußgänger“ (§39 StVO) inklusive durchgehender Linie (Schmalstrich), (ein- oder beidseitig)
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige Elemente
- Bauliche Fahrbahnanhebung
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung und differenzierten Bordhöhen

### Angestrebte Wirkung:

- Steigerung der Attraktivität und der Verkehrssicherheit
- Senkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten durch Fahrbahnanhebung
- Verbesserung der Sichtverhältnisse, insbesondere für kleinere Personen wie z.B. Kinder oder Rollstuhlfahrende, da sie bis zur Sichtlinie geschützt vorgehen können



Abbildung 2: Wartepflichtige und bevorrechtigte Überquerungsstellen mit vorgezogenem Seitenraum innerhalb eines Knotenpunktes (eigene Aufnahme)

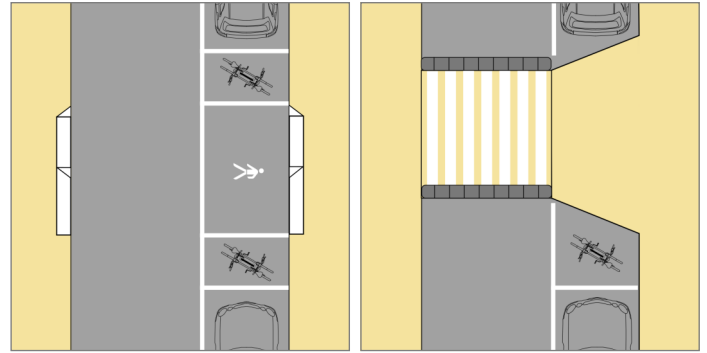


Abbildung 1 links: Skizze einer ungesicherten Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum (Wartepflicht für den FV) / Abbildung 1 rechts: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle mit baulich vorgezogenem Seitenraum, Fahrbahnanhebung und FGÜ (FV bevorrechtigt) / (maßstablos; eigene Darstellung)

- mögliche Bündelung des Fußverkehrs erhöht die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs

### Hinweise:

- Die Mindestbreiten der verbleibenden Fahrgassen richten sich nach den Tabellen 7 und 11 der RAST 06
- Eine möglichst geringe zul. Höchstgeschwindigkeit (Tempo 20 / Tempo 30) ist anzustreben
- Bei wartepflichtigen Überquerungsstellen sollen keine Elemente / Markierungen eingesetzt werden, die den Vorrang des Fußverkehrs suggerieren
- Die Anlage eines Fußgängerüberwegs („Zebrastrreifen“) ist bei hohem Überquerungsbedarf ergänzend möglich und steigert die Verkehrssicherheit und die Attraktivität

### Quellen / weitere Informationen:

- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen—R-FGÜ 2001 (FGSV 288)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen—RASt 06 (FGSV 200) Abschnitt 6.1.8.4
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen — EFA 2002 (FGSV 288)



Abbildung 3: bevorrechtigte Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum ohne Fahrbahnanhebung (eigene Aufnahme)

## Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum (Hauptverkehrsstraße)

### Situation:

An Hauptverkehrsstraßen sollen Überquerungsstellen für den Fußverkehr immer vorhanden sein. Sie sind dort sinnvoll, wo ein erhöhter Überquerungsbedarf des Fußverkehrs, insbesondere von schutzbedürftigen Personen wie Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen besteht. Dieser ergibt sich aus Quellen und Zielen in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Bei einem Kfz-Verkehrsaufkommen von  $\leq 500$  Kfz/h sollen Überquerungsstellen mit Fahrbahneinengungen geprüft werden.

### Maßnahmen:

- Bauliche Fahrbahnverengung
- Freihalten der angrenzenden Flächen und Sichtfeldern durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige Elemente
- Klare Vorfahrtsregelung für den sich begegnenden Kfz-Verkehr
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung mit differenzierten Bordhöhen
- Eine bauliche Fahrbahnanhebung im Überquerungsbe-  
reich und / oder die Anlage eines Fußgängerüberwegs  
(„Zebrastrifen“) ist ergänzend möglich

### Angestrebte Wirkung:

- Steigerung der Attraktivität + der Verkehrssicherheit
- Verkürzung der Überquerungsstrecke und damit Ver-  
ringerung des potenziellen Konfliktbereichs
- Verbesserung der Sichtverhältnisse, insbesondere für  
kleinere Personen wie z.B. Kinder oder Rollstuhlfah-  
rende
- Bei einer Fahrbahnanhebung sinkt die gefahrene Kfz-  
Geschwindigkeit



Abbildung 2: Beidseitig vorgezogener Seitenraum an Hauptverkehrsstraße außerhalb von Knotenpunkten mit Fußgängerüberweg (eigene Aufnahme)

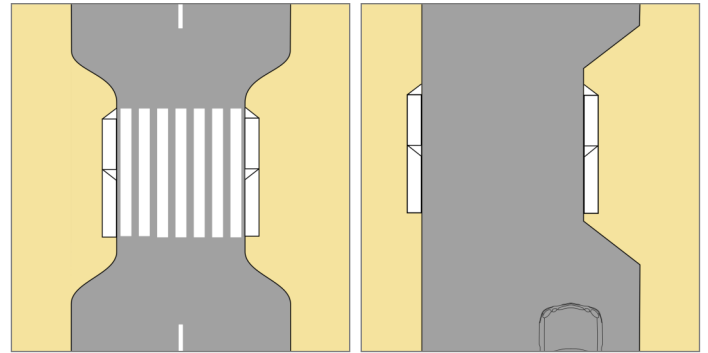


Abbildung 1 links: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle (FGÜ) mit beidseitig baulich vorgezogenem Seitenraum (Fußverkehr bevorrechtigt) / Abbildung 1 rechts: Skizze einer ungesicherten Überquerungsstelle mit einseitig baulich vorgezogenem Seitenraum (Fußverkehr wartepflichtig) / (maßstablos; eigene Darstellung)

### Hinweise:

- Die Mindestfahrgassenbreite von zweistreifigen Fahrbahnen liegt je nach Verkehrsaufkommen zwischen 5,50 m und 7,50 m, bei einstreifigen Fahrbahnen zwischen 3,75 m und 4,25 m
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben
- Es sollen keine Elemente / Markierungen eingesetzt werden, die den Vorrang des Fußverkehrs suggerieren, wenn dieser wartepflichtig ist
- Kurzfristige Lösungen können mit aufgedübelten Kunststoffelementen umgesetzt werden

### Quellen / weitere Informationen:

- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen — R-FGÜ 2001 (FGSV)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen—RAST 06 (FGSV) - Abschnitt 6.1.8.4, sowie die Tabellen 7 und 11
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen — EFA 2002 (FGSV)



Abbildung 3: Einseitig vorgezogener Seitenraum außerhalb von Knotenpunkten mit baulicher Fahrbahnanhebung und Rotmarkierung (eigene Aufnahme)

## Überquerungsstelle mit Mittelinsel im Straßenverlauf

### Situation:

Überquerungsstellen mit Mittelinseln sind insbesondere dort sinnvoll, wo ein erhöhter Überquerungsbedarf des Fußverkehrs besteht oder dieser besonders schutzbedürftig ist. Erhöhter Überquerungsbedarf ergibt sich aus Quellen und Zielen in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz. Auch Freizeitverbindungen abseits von Quellen und Zielen können sichere Querungsstellen erfordern.

Der Einsatz von Mittelinseln empfiehlt sich bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ab 250 Kfz/h, bei 30 km/h ab 500 Kfz/h. Ab einem Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 1.500 Kfz/h sollten Überquerungsstellen signalisiert oder Unter- bzw. Überführungen angelegt werden. Mittelinseln sollten nur bei zweistreifigen Straßen angelegt werden.

### Maßnahmen:

- Anlage einer Mittelinsel mit einer Breite von  $\geq 2,50$  m und einer Länge der Wartefläche von  $\geq 4,00$  m (höhere Breiten mit steigender Nutzungsintensität und Nutzung durch Radverkehr).
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige Möblierungselemente.
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung und differenzierten Bordhöhen.

### Angestrebte Wirkung:

Das Überqueren der Straße soll sicherer werden. Zufußgehende müssen lediglich den Kfz-Verkehr aus einer Fahrtrichtung beachten. Die Wartezeit für den Fußverkehr verringert sich, da die Straße in zwei Zügen überquert werden kann.



Abbildung 2: Querungsstelle (ungesichert) mit Mittelinsel und differenzierten Bordhöhen (Quelle: eigene Aufnahme)

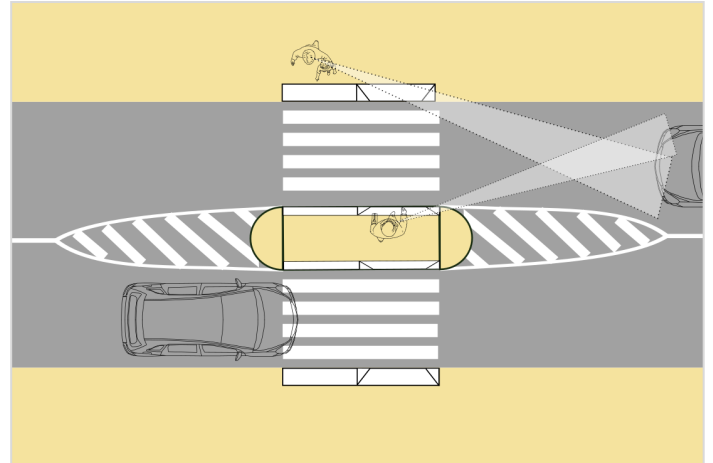


Abbildung 1: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle mit Mittelinsel und FGÜ, Fußverkehr bevorrechtigt (maßstabslos, Quelle: eigene Skizze)

### Hinweise:

- Die verbleibenden Fahrgassen müssen mindestens 3,50 m breit sein bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung.
- Die Mittelinsel sollte möglichst beleuchtet sein.
- Kombinationen mit vorgezogenen Seitenräumen (insb. bei Parkständen oder Multifunktionsstreifen), Fahrbahnanhebungen und Fußgängerüberwegen (FGÜ) sind möglich.
- Außerhalb der Wartefläche können Mittelinseln überfahrbar ausgebildet werden (für Nutzung Schwerlastverkehr, Einfahrt in Grundstücke).

### Quellen:

- RAST06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Ab. 6.1.8.1
- RAST06 - Sichtfelder: S. 88 - Ab. 6.1.8.1
- RAST06 - Mittelinseln: S. 89 - Ab. 6.1.8.2
- EFA02 - Mittelinseln: S. 21 - Abschnitt 3.3.3.1



Abbildung 3: Mittelinsel mit gedübelten Elementen und FGÜ, gesicherte Überquerungsstelle, Fußverkehr bevorrechtigt (Quelle: eigene Aufnahme)

## Fußgängerüberweg im Straßenverlauf bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen

### Situation:

Gesicherte Überquerungsstellen sind insbesondere dort erforderlich, wo ein hoher Überquerungsbedarf des Fußverkehrs bei gleichzeitig hohem Kfz-Verkehrsaufkommen besteht. Dieser ergibt sich aus der Dichte der Quellen und Ziele in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Fußgängerüberwege (FGÜ, ugs.: „Zebrastreifen“) dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von  $\leq 50$  km/h eingesetzt werden. Dabei ist besonders die Kfz-Verkehrsstärke ( $\leq 750$  Kfz/h) und die Fußverkehrsstärke in der Spitzenstunde zu berücksichtigen.

### Maßnahmen:

- Markierungen und Beschilderung des FGÜ gemäß Regelwerken.
- Ausreichende Beleuchtung, sodass Zufußgehende bei Dunkelheit und nasser Fahrbahn früh erkennbar sind.
- Freihalten der Sichtfelder mittels vorgezogenem Seitenraum, Markierungen, Pollern oder anderen Elementen, die die Sicht nicht einschränken.
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung mit differenzierten Bordhöhen

### Angestrebte Wirkung:

Das Überqueren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Auch die Attraktivität und Bedeutung des Fußverkehrs werden durch den Vorrang gegenüber Kfz- und Radverkehr deutlich erhöht.

Bündelungseffekte des Fußverkehrs können erzielt werden. Dadurch kann die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs auf den Fußverkehr erhöht werden.



Abbildung 2: gesicherte Überquerungsstelle (FGÜ) mit Mittelinsel an Hauptverkehrsstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

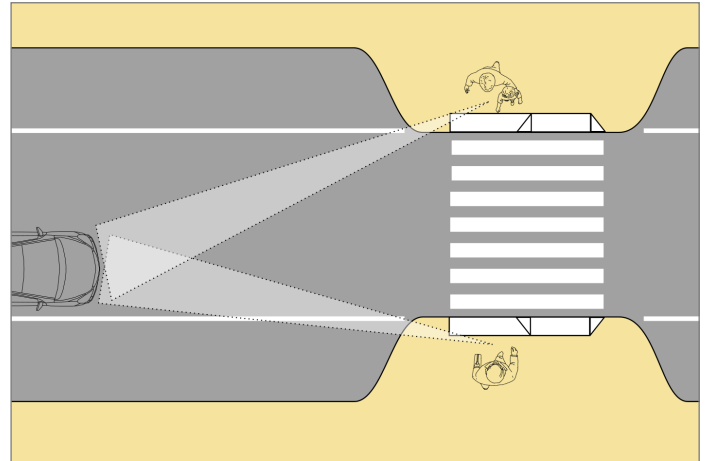


Abbildung 1: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle mittels FGÜ und baulich vorgezogenem Seitenraum. Verdeutlichung der freizuhaltenen Sichtbeziehungen zwischen Fuß- und durchfahrendem Verkehr. (maßstabslos, Quelle: eigene Skizze)

### Hinweise:

- FGÜ können mit Mittelinseln, vorgezogenen Seitenräumen und Fahrbahnanhebungen kombiniert werden.
- Die Sichtbarkeit (Sichtweiten bei Tempo 50: 100 m, bei Tempo 30: 50 m) und Erkennbarkeit muss gewährleistet sein.
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben.

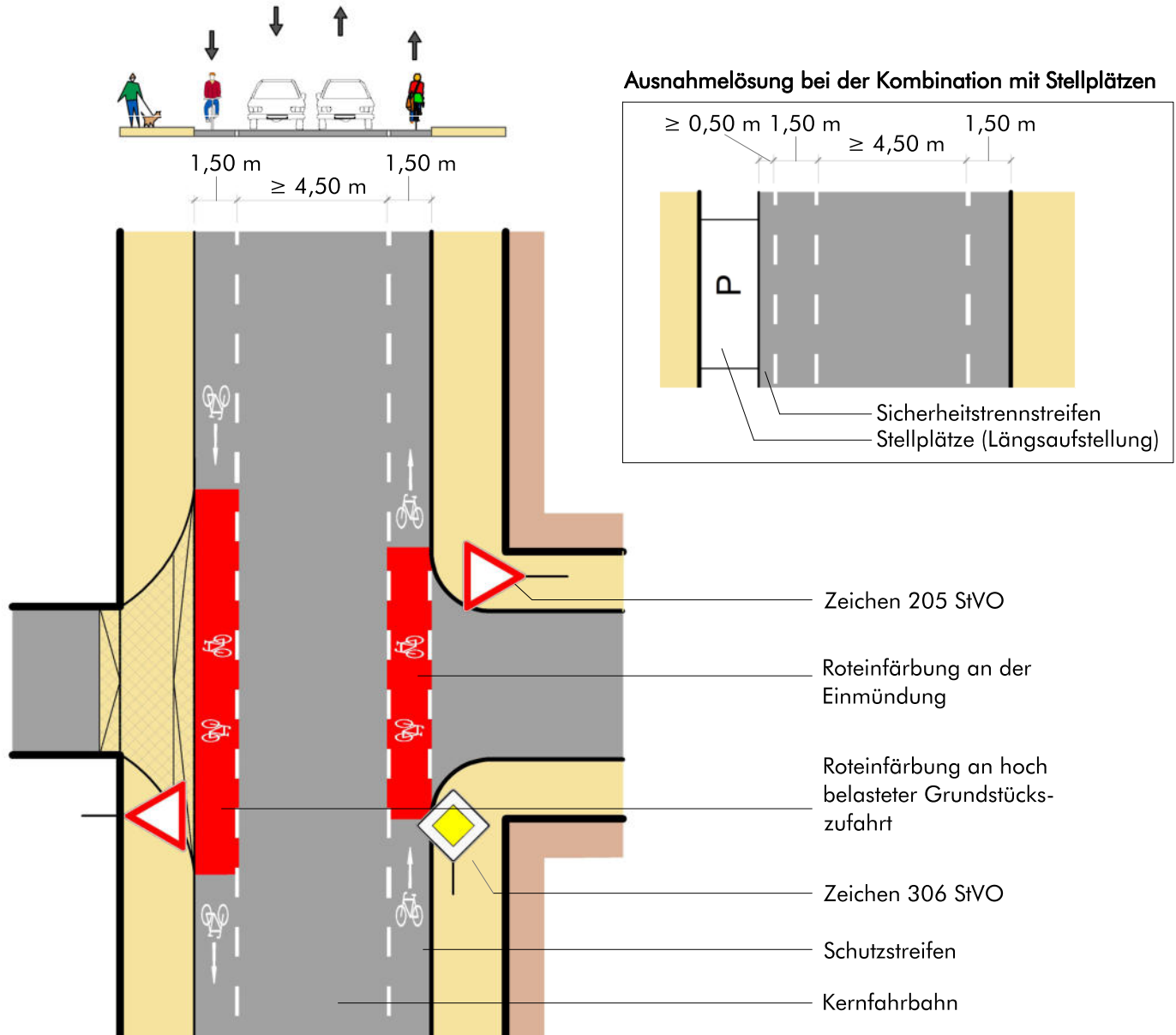
### Quellen:

- R-FGÜ 2001 - Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
- EFA 2002 - Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen: S. 22/23 - Kap. 3.3.4
- RAS06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Kap. 6.1.8.1



Abbildung 3: gesicherte Überquerungsstelle (FGÜ) mit Fahrbahnanhebung (Quelle: eigene Aufnahme)

## Führung auf Schutzstreifen innerorts bei beengten Verhältnissen



### Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.3

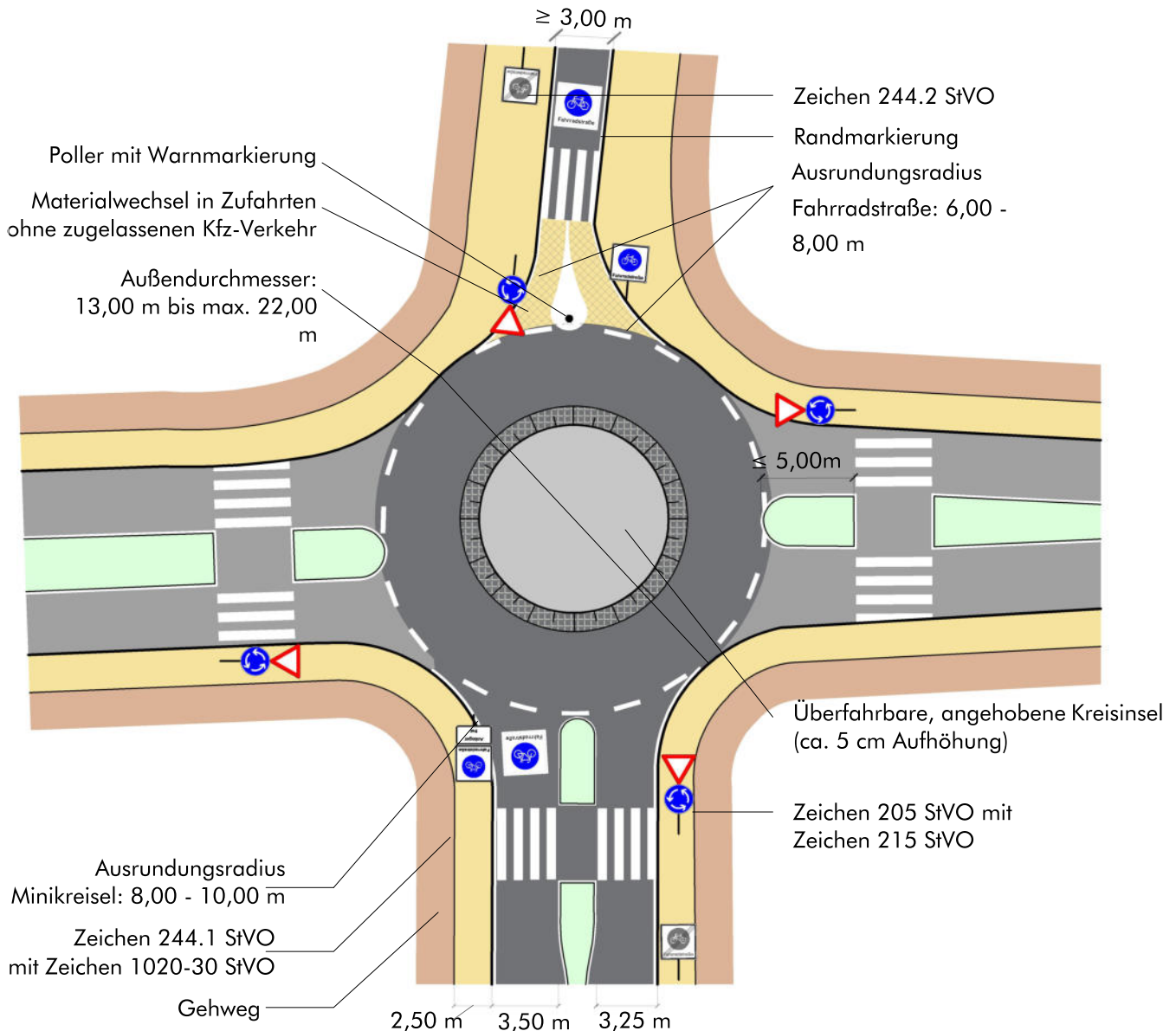
### Anwendungsbereiche:

- Hauptverkehrsstraßen mit Belastungsbereich II nach ERA

### Hinweise:

- Schutzstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen z. B. auf angrenzenden Grundstücken von Kfz überquert werden.
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z. B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen.
- Sollten z. B. durch rückspringende Bebauung einzelne Parkstände vorhanden sein, ist ein Sicherheitsabstand von mehr als 0,50 m zu markieren (siehe Radfahrstreifen).
- Bei einer Kernfahrbahnbreite von 4,50 m darf es nur zu einer geringen Begegnungshäufigkeit mit LKW kommen.

## Minikreisverkehr innerorts



### Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.2

### Anwendungsbereiche:

- Gleichberechtigte Lösung bei Straßen mit mittlerer Verkehrsbedeutung
- Radverbindung kreuzt als Fahrradstraße oder selbstständig geführt
- Erschließungs- und Sammelstraßen, Knotenbelastung bis 1.200 Kfz / h

### Hinweise:

- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Auf eine deutliche Umlenkung für Kfz und Radfahrende bei Einfahrt in den Kreisverkehr ist zu achten
- Bei langen Abschnitten durch Wohngebiete zur Brechung der Kfz-Geschwindigkeiten sinnvoll
- Das Einfahrtsverbot für Kfz in die Fahrradstraße muss ggf. in der Vorwegweisung angekündigt werden. Die Entscheidung hierüber fällt die örtliche Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall
- Nicht geeignet für innerörtliche Hauptstraßen

## Verkehrsberuhigende Umgestaltung – geringe/mittlere Kfz-Belastung

### Situation:

Bei geringen Straßenraumbreiten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Meter sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt auf Grund von Geschwindigkeitsdifferenzen zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und senkt die Attraktivität des Radfahrens. Radfahrende weichen als Folge regelwidrig auf die Gehwege aus. Daraus resultieren Konflikte mit dem Fußverkehr.

### Maßnahmen:

- Verbreiterung der Gehwege.
- Einrichtung von Querungshilfen.
- Kombination unterschiedlicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Fahrbahnanhebung, Belagsveränderungen, Einengungen etc.).
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- Bei Einzelhandel und Gastronomie Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches.

### Angestrebte Wirkung:

- Senkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten.
- Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmende wie bspw. Schulkinder oder Mobilitätseingeschränkte Personen.
- Reduzierung des Lärms und des Schadstoffausstoßes.
- Verlagerung insbesondere von kurzen Kfz-Fahrten auf Rad- und Fußverkehr.



Abbildung 2: Fahrbahnanhebung zur Verkehrsberuhigung (eigene Aufnahme)

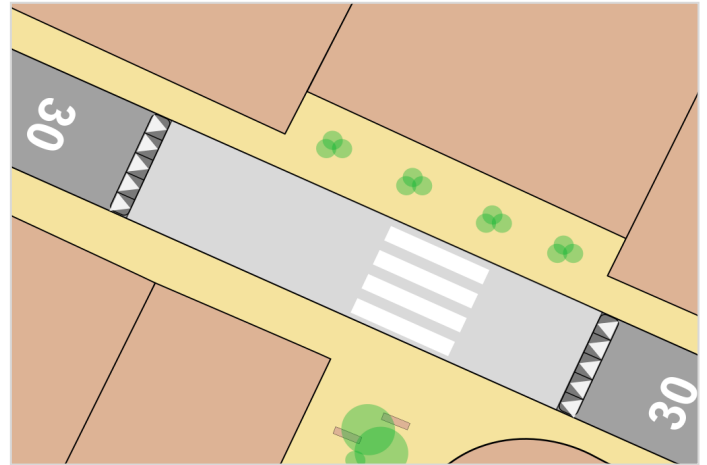


Abbildung 1: Skizze Straßenverlauf mit unterschiedlichen Elementen der Verkehrsberuhigung. (maßstabslos, eigene Darstellung)

### Hinweise:

- Verkehrsberuhigungen sind auch ohne hohen baulichen Aufwand mit gedübelten Kunststoffelementen umsetzbar.
- Das Zusammenspiel von einzelnen verkehrsberuhigenden Maßnahmen führt i.d.R. zu signifikanten Wirkungen.
- Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist ohne begleitende bauliche Maßnahmen in der Regel nicht ausreichend.

### Quellen:

- ESG 2011 - Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete
- RAST06 - Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen: S. 103-105 - Kap. 6.2.1



Abbildung 3: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Belagswechsel und linearer Querungshilfe (eigene Aufnahme)