

Bericht zur Beschlussfassung

Verkehrssicherheitskonzept für die Stadt Gifhorn

Oktober 2023

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Gifhorn

Verkehrssicherheitskonzept für die Stadt Gifhorn

Bericht zur Beschlussfassung (inhaltlicher Bearbeitungsstand: Dezember 2022)

Auftraggeber

Stadt Gifhorn

Postfach 1450

38516 Gifhorn

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus-kassel.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Dipl.-Geogr. Holger Heering

Dipl.-Ing. Dirk Bänfer

Jan Luchterhandt, M. Sc.

Anna Schwabe, B. Sc.

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Daten zur Verkehrssicherheit in Gifhorn	2
2.1	Daten der Polizei Gifhorn	2
2.2	Daten aus dem Unfallatlas Deutschland	6
2.2.1	Unfälle mit Beteiligung Fußverkehr	7
2.2.2	Unfälle mit Beteiligung Radverkehr	9
3	Schulwegsicherung	11
3.1	Elternbefragung zur Schulwegsicherheit	11
3.2	Relevante Schulwege	13
3.2.1	Grundschulen	13
3.2.2	Weiterführende Schulen	14
3.3	Mängelanalyse im direkten Schulumfeld	14
3.3.1	Begehung vor Ort	14
3.3.2	Unfall- und Verkehrsdatenanalyse	14
3.3.3	Ergebnisse	15
3.4	Anforderungen an sichere Schulwegeinfrastruktur	16
3.4.1	Gehwege	16
3.4.2	Radverkehrsanlagen	17
3.4.3	Beleuchtung	18
3.4.4	Querungsstellen	18
3.5	Mögliche Maßnahmen zur Herstellung der Schulwegesicherheit	19
3.5.1	Maßnahmen in der Verantwortung der Schulen	19
3.5.2	Maßnahmen in der Verantwortung der Stadt Gifhorn	22
3.6	Konkrete Maßnahmenvorschläge für die Schulstandorte	29
3.7	Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Schulwegsicherheit	35

Stadt Gifhorn	3.7.1	Beteiligung von Kindern und/oder Eltern	36
Verkehrssicherheits-	3.7.2	Aktionen von oder mit der Polizei	36
konzept für die	3.7.3	Plakataktionen	38
Stadt Gifhorn	3.7.4	Empfehlungen für die Stadt Gifhorn	39
Oktober 2023			
4		Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr	40
	4.1	Einsatzgrenzen von Querungsanlagen	40
	4.2	Mittelseln	41
	4.2.1	Anforderungen an Mittelseln	42
	4.2.2	Berücksichtigte Bewertungskriterien Mittelinsel	44
	4.2.3	Bewertung bestehender Mittelseln	45
	4.3	Kreisverkehrsplätze	47
	4.3.1	Allgemeine Anforderungen	48
	4.3.2	Berücksichtigte Bewertungskriterien Kreisverkehr	48
	4.3.3	Bewertung bestehender Kreisverkehre	48
	4.4	Lichtsignalanlagen	49
	4.4.1	Allgemeine Anforderungen	49
	4.4.2	Berücksichtigte Bewertungskriterien Lichtsignalanlagen	51
	4.4.3	Bewertung bestehender Lichtsignalanlagen	52
	4.5	Maßnahmenempfehlungen Querungsanlagen	52
	4.5.1	Verbesserung bestehender Anlagen	53
	4.5.2	Neueinrichtung von Querungsanlagen	54
5		Verträgliche Kfz-Geschwindigkeiten	56
	5.1	Ausgangssituation	56
	5.2	Maßnahmenspektrum	58
	5.2.1	Anordnung reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeiten	58
	5.2.2	Unterstützende Maßnahmen zur Einhaltung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten	58

5.3	Geschwindigkeitsreduzierung an Orteingängen	61
5.4	Geschwindigkeitsreduzierung innerorts	62
5.4.1	Maßnahmen zur verbesserten Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	62
5.4.2	Verkehrsberuhigung im Umfeld der Schulen	62
5.5	Grünpfeil	63
5.5.1	Grünpfeil im Kfz-Verkehr	63
5.5.2	Grünpfeil im Radverkehr	64
	Tabellenverzeichnis	66
	Abbildungsverzeichnis	66
	Kartenverzeichnis	67
	Anlagenverzeichnis	68
	Karten	69

1 Einleitung

Die Stadt Gifhorn (ca. 44.000 Einwohner*innen, Stand 31.03.2023) möchte die Verkehrssicherheit im Stadtgebiet verbessern und hat hierfür ein Verkehrssicherheitskonzept beauftragt. Dieses ist als umsetzungsorientiertes Fachkonzept auf Maßnahmenebene vorgesehen, das strategische Ziele für Verkehr und Mobilität in Gifhorn für verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheit konkretisiert und ausformuliert. Die strategischen Ziele wurden 2018 und 2019 im Leitbild Mobilität 2030 erarbeitet.

Verkehrssicherheit ist ein komplexes Thema, bei dem viele Faktoren eine Rolle spielen. Diese umfassen verschiedene verkehrliche Rahmenbedingungen und Umfeldbedingungen und schließen auch individuelles Fehlverhalten nicht aus.

Unter die wesentlichen Rahmenbedingungen fällt das Verkehrsgeschehen (Kfz-Mengen) und dessen Organisation (u.a. zulässige Höchstgeschwindigkeiten) sowie die gesamte vorhandene verkehrliche Infrastruktur (Geh- und Radwege, Querungsanlagen, Beleuchtung usw.). Das Ziel ist es, durch Verkehrsorganisation und entsprechende Gestaltung der Infrastruktur die Verkehrssicherheit so zu verbessern, dass es keine Verkehrstoten mehr gibt. Dieses übergeordnete Ziel wird auch von der Bundesregierung mit der Vision Zero verfolgt.

Der Fokus des Verkehrssicherheitskonzeptes für die Stadt Gifhorn liegt auf den drei Schwerpunkten

- Schulwegsicherung
- Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr und
- verträgliche Kfz-Geschwindigkeiten.

Als übergeordnete Grundlage, die für alle Schwerpunkte von Bedeutung ist, steht die aktuelle Verkehrssicherheitssituation in Gifhorn, die über verfügbare Daten zu Verkehrsunfällen beschrieben werden kann.

In den Schwerpunkten ist die themenbezogene Analyse der spezifischen Ausgangssituationen wesentliche Grundlage für eine Maßnahmenentwicklung. Hierzu erfolgt u.a. eine qualitative Einschätzung der Verkehrssicherheit durch die Bewertung der vorhandenen Infrastruktur in Bezug auf die Erfüllung von Standards entsprechend der relevanten Regelwerke, Richtlinien und Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) und bezüglich der Schulwegsicherung auch Durchführung von Elternbefragungen.

Für die Maßnahmenentwicklung werden sowohl grundsätzliche Maßnahmenoptionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Schwerpunkten herausgearbeitet als auch konkrete Maßnahmenempfehlungen vor Ort benannt. Die Maßnahmen werden abschließend priorisiert – sowohl in den Schwerpunktthemen als auch übergreifend. Hierbei fließen auch die Ergebnisse des parallel beauftragten Radverkehrskonzeptes ein.

Stadt Gifhorn
Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn

Oktober 2023

2 Daten zur Verkehrssicherheit in Gifhorn

Die Einschätzung der aktuellen Verkehrssicherheitssituation in Gifhorn erfolgt über verfügbare Daten zum Unfallgeschehen. Diese liegen zu Unfällen aus den Jahren 2017 bis 2019 aus dem Unfallatlas Deutschland und aus den Statistiken der Polizei zu Unfällen in den letzten 10 Jahren vor:

- Fußgänger- und Radfahrerunfälle 2016/2017-2019 (verortet, mit differenzierten Angabe u.a. zum Zeitpunkt, Kategorie, Typ, Art, ...)
→ Unfallatlas und Angaben der Polizei zu 2019¹
- Unfallhäufungsstellen 2019 (Polizei Gifhorn)
- Unfälle im Zeitverlauf 2009 – 2019/2020 (Polizei Gifhorn)

Die Unfalldaten sind fester Bestandteil der konkreten Betrachtung in den einzelnen Schwerpunktthemen.

2.1 Daten der Polizei Gifhorn

Die vorliegenden Auswertungen der Polizei Gifhorn zum Unfallgeschehen umfassen die Daten zu sämtlichen Verkehrsunfällen der Jahre 2009 bis 2020 (Januar - August). Zusätzlich wurden durch die Polizei aus der Verortung der Unfälle Unfallhäufungsstellen ausgewiesen (Stand 2019).

Insgesamt wurden im Zeitraum 2009-2020 14.326 Verkehrsunfälle durch die Polizei Gifhorn aufgenommen. Sie umfassen Unfälle mit Sachschaden (12.388) und Unfälle mit Personenschaden (2.244). Die folgenden Aussagen beziehen sich immer auf das Unfallgeschehen mit Personenschaden.

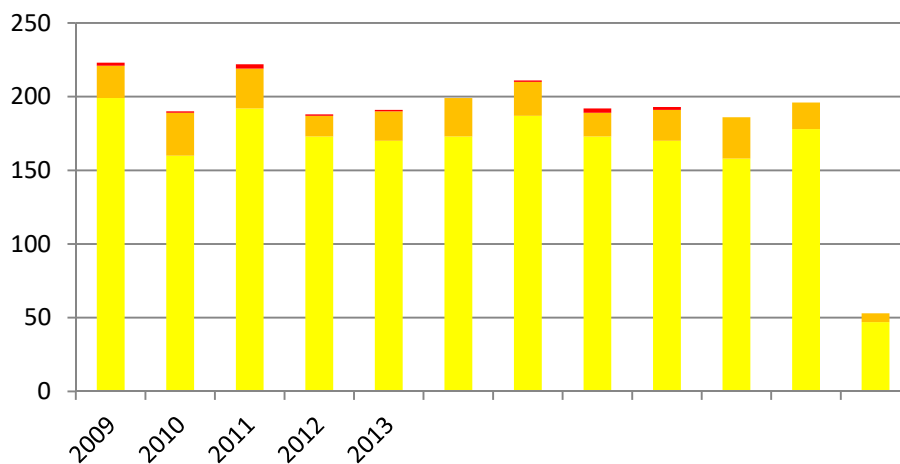
Bei der Entwicklung der Unfälle ist über die Jahre keine Tendenz auszumachen, lediglich leichte Schwankungen sind in der Summe der Verkehrsunfälle deutlich (siehe Abbildung 1). Leicht erhöhte Werte traten in den Jahren 2009, 2011 und 2015 auf.

Auch bei Betrachtung der Unfallschwere lassen sich keine Tendenzen über den Verlauf der Jahre feststellen. Unfälle mit Leichtverletzten machen den größten Anteil der Gesamtunfälle mit Personenschaden aus, auch hier stechen die Jahre 2009, 2011 und 2015 negativ heraus. Lediglich im Jahr 2014 und von 2018 bis 2020 gab es keine Getöteten bei Verkehrsunfällen.

¹ Aufbereitung der Unfalldaten 2019 durch das Büro Böregio im Rahmen des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Gifhorn

Die geringe Gesamtanzahl von Verkehrsunfällen im Jahr 2020 ist dadurch begründet, dass hier nur Daten bis zum August vorliegen und diese wiederum durch die Corona-Pandemie bedingten Lockdowns nicht repräsentativ sind.

● **Abbildung 1:** Unfallgeschehen Gifhorn mit Personenschaden (2009-2020)



Bei der Unfallbeteiligung wird auf die am Unfall beteiligten Verkehrsmittel/Personen abgestellt. Pro Unfall kann es auch mehrere beteiligte Verkehrsmittel/Personen geben, z.B. bei einem Zusammenstoß von Pkw und Fahrrad, weshalb die Zahl der Beteiligten die Zahl der Unfälle mit Personenschaden übersteigt.

Bei den 2.244 Verkehrsunfällen mit Personenschaden im untersuchten Zeitraum kam es zu 2.989 Verunglückten: 2.686 Leichtverletzte, 289 Schwerverletzte und 14 Getötete.

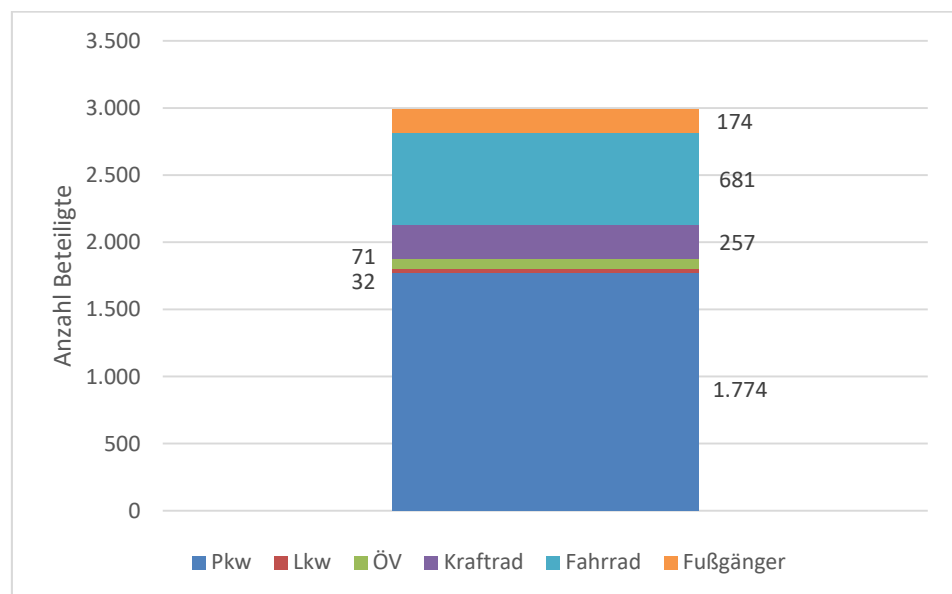
● **Abbildung 2:** Unfallschwere der Beteiligten mit Personenschaden in Gifhorn (2009 – 2020)

Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

Über die Hälfte der Unfallbeteiligungen mit Personenschaden entfallen auf den Pkw-Verkehr, knapp unter 1/3 der Unfallbeteiligten waren Radfahrer*innen, die übrigen Verkehrsmittel weisen geringere Werte auf. Auffällig ist dabei, dass Radfahrer*innen deutlich häufiger geschädigt sind als Fußgänger*innen.

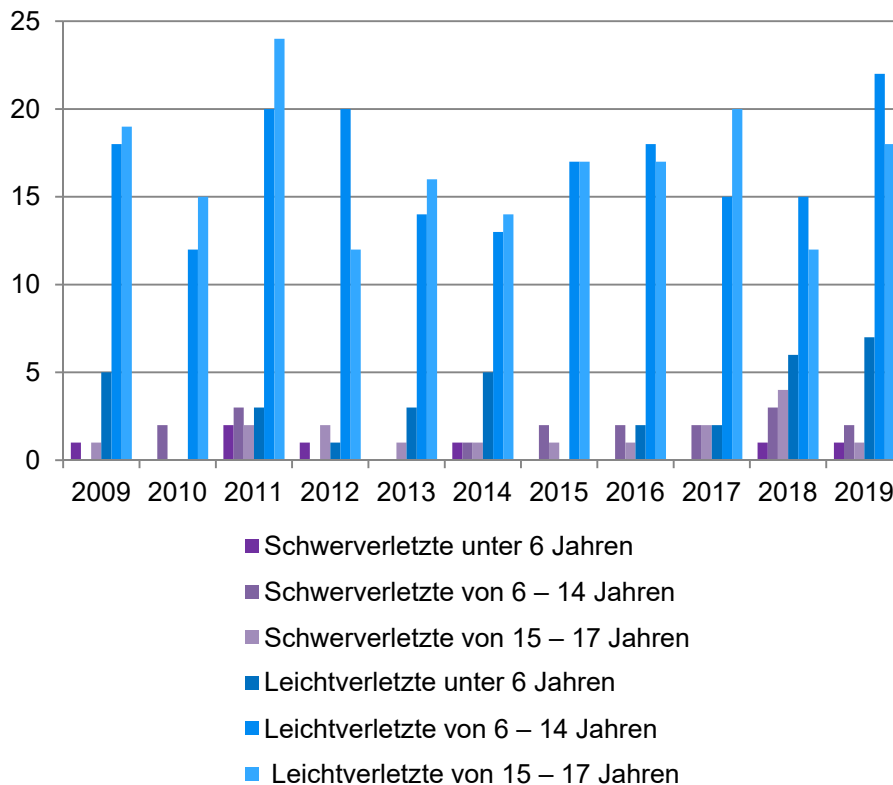
● **Abbildung 3:** Beteiligte bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden in Gifhorn (2009 - 2020)



Die Unfallbeteiligung von leicht- und schwerverletzten Kindern in den Jahren 2009 bis 2019 – unabhängig von den beteiligten Verkehrsmitteln – weist in der Entwicklung keine Tendenz auf, die Zahlen schwanken mitunter stark. Auffällig ist jedoch ein Anstieg auf 51 beteiligte Kinder im Jahr 2019 unter den Verletzten, nachdem sich dieser Wert in den Vorjahren bei ca. 40 eingependelt hatte.

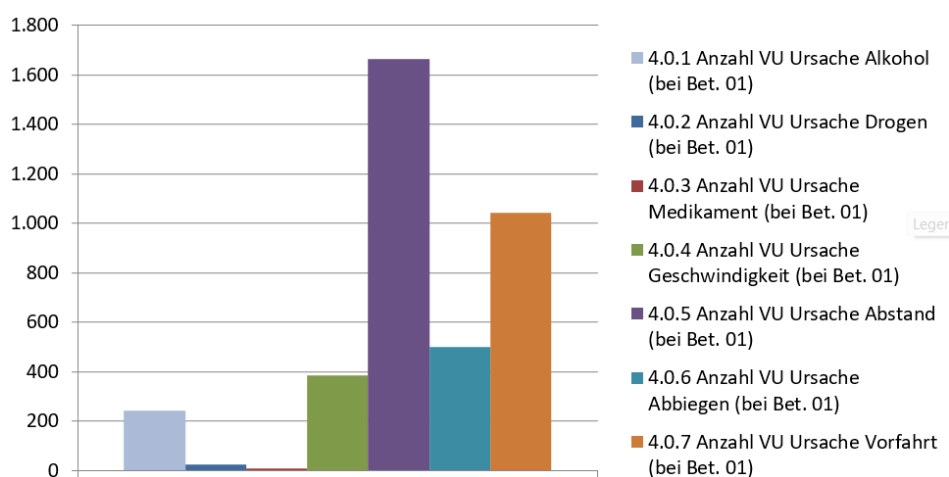
Der Anteil von verletzten Kindern an den Gesamtverletzungen bewegt sich zwischen 11% und 16%, mit einem Anstieg auf fast 20% im Jahr 2019.

● **Abbildung 4:** Unfallbeteiligung Kinder



Von den anteilig überwiegenden Unfällen mit Pkw-Beteiligung ist die Unfallursache am häufigsten ein zu gering eingehaltener Abstand gefolgt von Missachtungen von Vorfahrtsregelungen. Weniger häufig treten Unfälle beim Abbiegen, durch überhöhte Geschwindigkeiten oder den Einfluss von Alkohol auf.

● **Abbildung 5:** Unfallursachen bei Unfällen mit Pkw-Beteiligung (2009-2020)



Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

Durch die Polizei Gifhorn wurden zudem Unfallhäufungsstellen ermittelt (Stand 2019). Diese liegen vor, wenn sich auf einem Streckenabschnitt von 300m oder an einem Knotenpunkt mindestens fünf Unfälle des gleichen Typs oder mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb von drei Jahren ereignet haben.

Festgestellt wurden folgende Unfallhäufungsstellen:

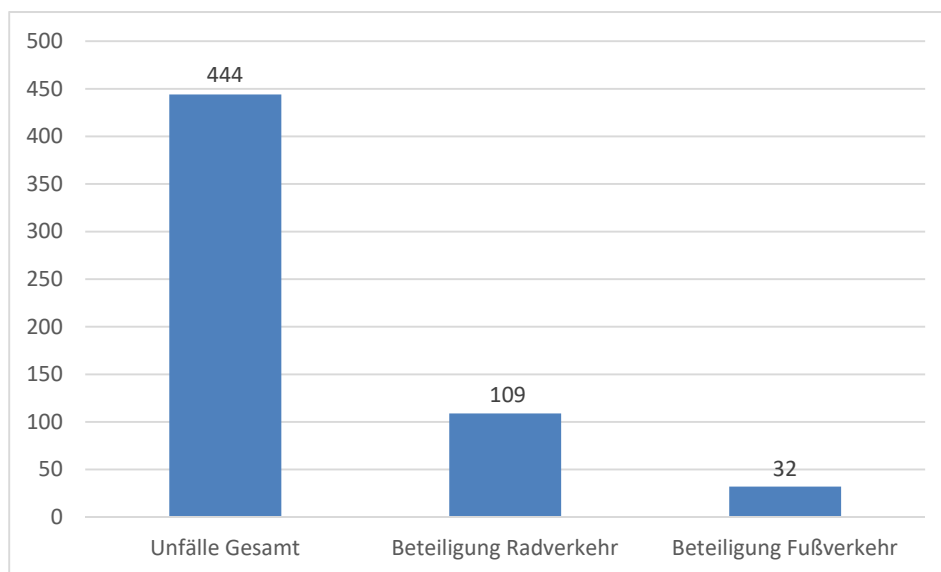
- Gemarkung Gamsen, Bruno-Kuhn-Straße/Neubokeler Straße
- Gem. Gifhorn, K 114 - Dannenbütteler Weg
- Gem. Gifhorn, K 114, II. Koppelweg
- Gifhorn, BS-Straße-Eyßelheideweg/Wolfsburger Straße
- Gifhorn, Calberlaher Damm - Bergstraße/Lehmweg
- Gifhorn, Calberlaher Damm - Dannenbütteler Weg/Fallerslebener Straße
- Gifhorn, Heidlandkreuzung
- Gifhorn, Lüneburger Straße/Konrad-Adenauer- Straße
- Gifhorn, B 188-Lüneburger Straße "Christinenstiftkreuzung"

2.2 Daten aus dem Unfallatlas Deutschland

Neben den durch die Polizei Gifhorn zur Verfügung gestellten Daten wurde der Unfallatlas Deutschland als Quelle herangezogen. Dieser umfasst Unfalldaten der statistischen Ämter des Bundes und der Länder mit Personenschaden. In diesem sind Daten zu Unfallursachen und den Unfallbeteiligten enthalten. Die vorliegenden Daten umfassen die Jahre 2017 bis 2019. Über diese können Unfälle mit Beteiligung des Rad- und Fußverkehrs verortet und so problematische Bereiche im Stadtgebiet deutlich gemacht werden. Aufgezeigt werden hier zudem die jeweiligen Unfallursachen.²

² Der durch die Polizei zur Verfügung gestellte Datensatz zum Unfallgeschehen der Jahre 2009 - 2020 umfasst keine Daten zu den Unfallursachen des Fuß- und Radverkehrs, weshalb dazu nur auf die Jahre 2017-2019 eingegangen werden kann.

● **Abbildung 6:** Unfallgeschehen 2017 – 2019 mit Personenschaden



Von 444 im Unfallatlas der statistischen Ämter des Bundes und der Länder enthaltenen Unfälle mit Personenschaden der Jahre 2017 – 2019 ist bei 109 (25%) eine Beteiligung des Radverkehrs und bei 32 (7%) eine Beteiligung des Fußverkehrs gegeben.

2.2.1 Unfälle mit Beteiligung Fußverkehr

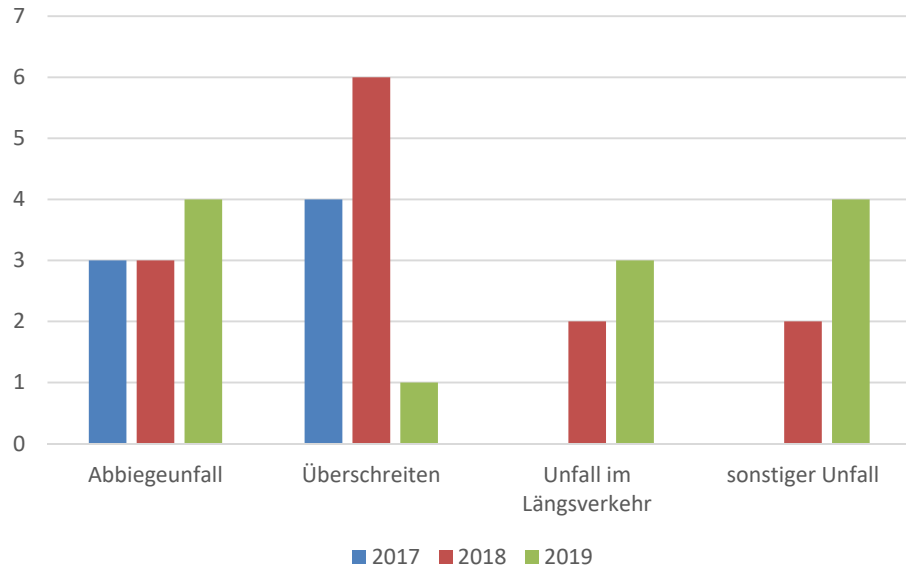
Bei Unfällen mit beteiligtem Fußverkehr sind die Unfälle in Abbiegeunfälle, Überschreiten-Unfälle (Konflikt zwischen Fahrzeug und Fußgänger*in beim Queren der Fahrbahn), Unfälle im Längsverkehr und sonstige Unfälle (alle „Sonderunfälle“, die sich sonst keiner Kategorie zuweisen lassen) kategorisiert. Der genaue Unfallhergang ist nicht bekannt.

Die Gesamtanzahl von Unfällen mit Fußgängerbeteiligung ist von 7 im Jahr 2017 auf 12 im Jahr 2019 angestiegen. Während bei den Überschreiten-Unfällen von 2018 bis 2019 ein starker Rückgang zu verzeichnen ist, steigen die Zahlen in den anderen Bereichen an.

Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

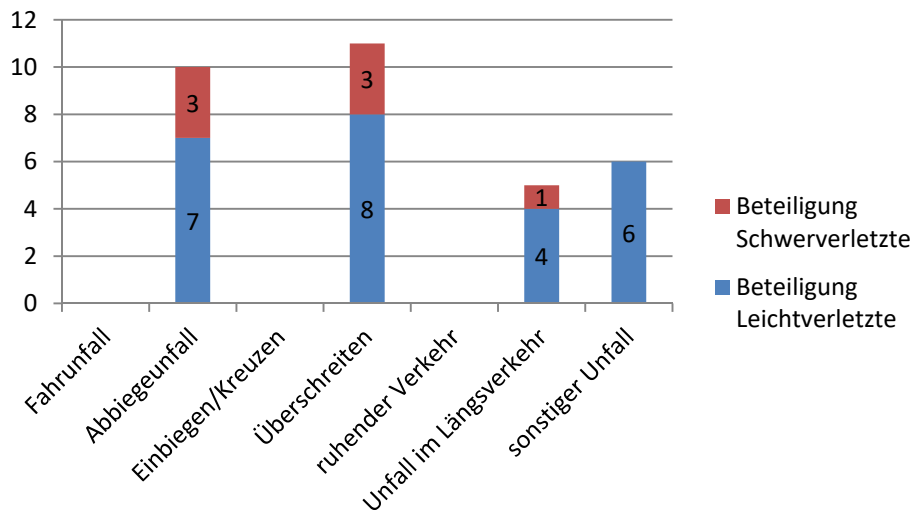
Oktober 2023

● **Abbildung 7:** Unfallentwicklung Fußverkehr



In den Jahren 2017 - 2019 gab es 32 Verletzte bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung. Schwerverletzte machen unter diesen ca. 22% aus und Leichtverletzte 78%. Tote gab es in diesem Zeitraum nicht.

● **Abbildung 8:** Anteile Verletzte bei Beteiligung Fußverkehr 2017 -2019



Räumliche Konzentrationen bei Unfällen mit Beteiligung des Fußverkehrs und Personenschaden treten vor allem im Bereich der Altstadt auf. Die sonstigen Unfälle verteilen sich auf das Stadtgebiet, nehmen aber in Richtung der Randgebiete ab. Fast sämtliche Unfälle finden auf den von Grundschüler*innen genutzten Routen zu den Schulen statt.

● **Karte 1:** Unfallstellen mit Beteiligung Fußverkehr (2017 – 2019)

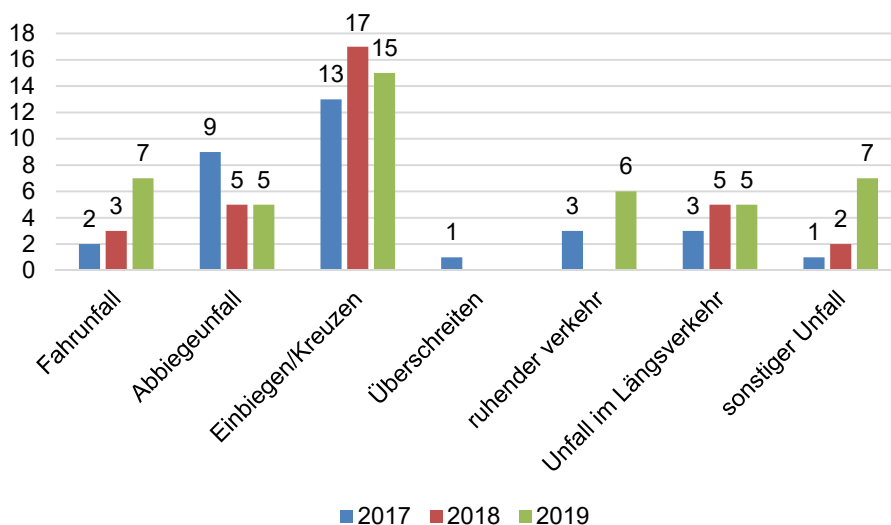
2.2.2 Unfälle mit Beteiligung Radverkehr

Unfälle mit Beteiligung von Radverkehr sind in Fahrunfälle (Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug ohne das Zutun eines anderen Verkehrsteilnehmers), Abbiegeunfälle, Unfälle beim Einbiegen/Kreuzen, Überschreiten-Unfälle (Konflikte zwischen Fahrzeug und Fußgänger*in, beim Queren der Fahrbahn), Unfälle mit dem ruhenden Verkehr, Unfälle im Längsverkehr und sonstige Unfälle (alle „Sonderunfälle“, die sich sonst keiner Kategorie zuweisen lassen) kategorisiert. Der genaue Unfallhergang ist jeweils nicht bekannt.

Die Gesamtanzahl von Unfällen mit Radfahrbeteiligung ist in den Jahren 2017 und 2018 mit 32 Unfällen konstant geblieben. 2019 lässt sich jedoch ein Anstieg auf 45 Unfälle verzeichnen, welcher besonders auf starke Anstiege bei Fahrunfällen, Unfällen mit dem ruhenden Verkehr und sonstige Unfälle zurückzuführen ist.

Die häufigste Unfallursache über alle drei Jahre hinweg stellen jedoch Unfälle beim Einbiegen/Kreuzen dar.

● **Abbildung 9:** Unfallentwicklung Radverkehr

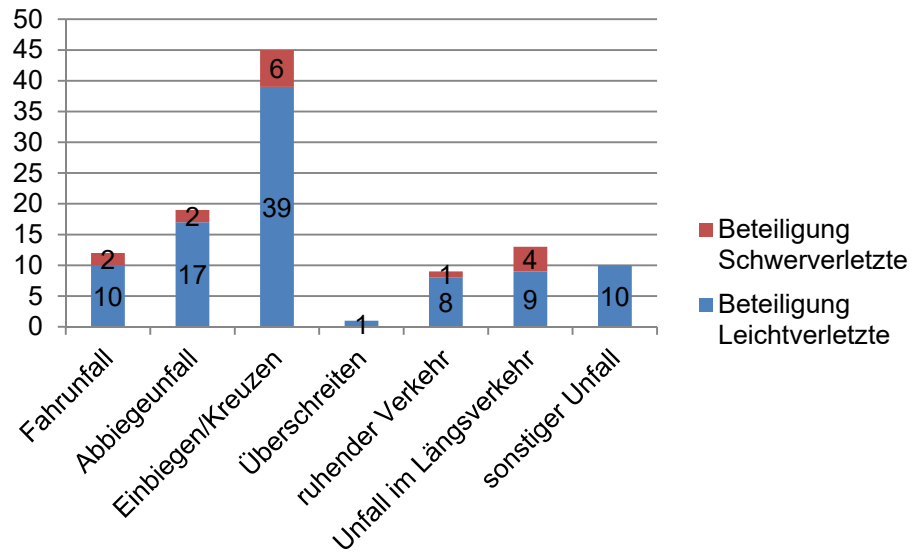


In den Jahren 2017 - 2019 gab es 109 Verletzte bei Unfällen mit Radfahrbeteiligung. Schwerverletzte machen unter diesen ca. 14% aus, Leichtverletzte 86%. Tote gab es in diesem Zeitraum nicht.

Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

● **Abbildung 10:** Anteile Verletzte bei Beteiligung Radverkehr 2017-2019



Es ist eine Unfallkonzentration entlang stark frequentierter Straße wie z.B. der Braunschweiger Straße, des Calberlaher Damms und des Dannenbütteler Wegs erkennbar. Die Unfälle verteilen sich auf das gesamte Stadtgebiet, nehmen aber in Richtung Norden ab der Bromer Straße ab.

Wie beim Fußverkehr liegt auch beim Radverkehr die große Mehrzahl der Unfälle entlang der von Grundschulern genutzten Schulwege.³

● **Karte 2:** Unfallstellen mit Beteiligung Radverkehr (2017 – 2019)

³ Die genutzten Schulwege wurden im Rahmen einer Elternbefragung erarbeitet, siehe auch Kapitel 3.2

3 Schulwegsicherung

In Gifhorn gibt es acht Grundschulen, jeweils eine Haupt- und Gesamtschule, zwei Realschulen mit einer Außenstelle, zwei Gymnasien mit zwei Außenstellen, drei berufsbildende Schulen und drei Förderschulen.

Berufsschulen wurden nicht betrachtet. Somit sind Gegenstand der Untersuchung die folgenden 17 Schulen in der Stadt Gifhorn:

Schulform	Schulen
Grundschule (GS)	Adam-Riese-Grundschule, Albert-Schweitzer-Schule, Astrid-Lindgren-Schule, Gebrüder-Grimm-Schule, Immanuelsschule, Isetal Schule, Michael-Ende-Schule, Wilhelm-Busch-Schule
Realschule (RS)	Dietrich-Bonhoeffer-Realschule, Fritz-Reuter-Schule
Gesamtschule (IGS)	IGS Gifhorn
Gymnasium	Humboldt Gymnasium, Otto-Hahn-Gymnasium
Hauptschule (HS)	Freiherr-vom-Stein-Schule
Förderschule (FS)	Allerschule, Pestalozzischule, Rischbornschule

Folgende Arbeitsschritte sind zum Themenfeld Schulwegsicherung durchgeführt worden:

- Elternbefragung zur Schulwegsicherheit
- Bestimmung der relevanten Schulwege
- Mängelanalyse Infrastruktur im direkten Umfeld der Schulen
- Unfall- und Verkehrsdatenanalyse
- Maßnahmenentwicklung zur Verbesserung der Schulwegsicherheit
- Aufzeigen von Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Schulwegsicherheit

3.1 Elternbefragung zur Schulwegsicherheit

Anfang Oktober 2020 wurde an allen Grundschulen in Gifhorn eine Elternbefragung zu den Schulwegen ihrer Kinder und möglichen Problemen auf diesen durchgeführt. Die Fragebögen wurden hierzu in allen Klassen der Grundschulen durch die Klassenlehrer*innen über die Schüler*innen ausgeteilt und nach einer vorgegebenen Ausfüllfrist wieder eingesammelt.

Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

Im Fragebogen wurden die Eltern nach der Haushaltsgröße, der Anzahl und dem Alter der Kinder, den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, den Verkehrsmitteln, die für den Schulweg verwendet werden, dem Schulweg sowie Problemstellen auf dem Schulweg und Wünschen für den Schulweg gefragt.

Eine ausführliche Auswertung erfolgte in einem gesonderten Bericht (siehe Anlage 1).

- **Anlage 1:** Ergebnisdokumentation Elternbefragung an den Grundschulen in Gifhorn

Gemäß den Rückmeldungen durch die Eltern wurden insgesamt 989 Problem-
schwerpunkte benannt, die sich auf die folgenden 12 Kategorien aufteilen
(Reihenfolge nach Häufigkeit der Nennung):

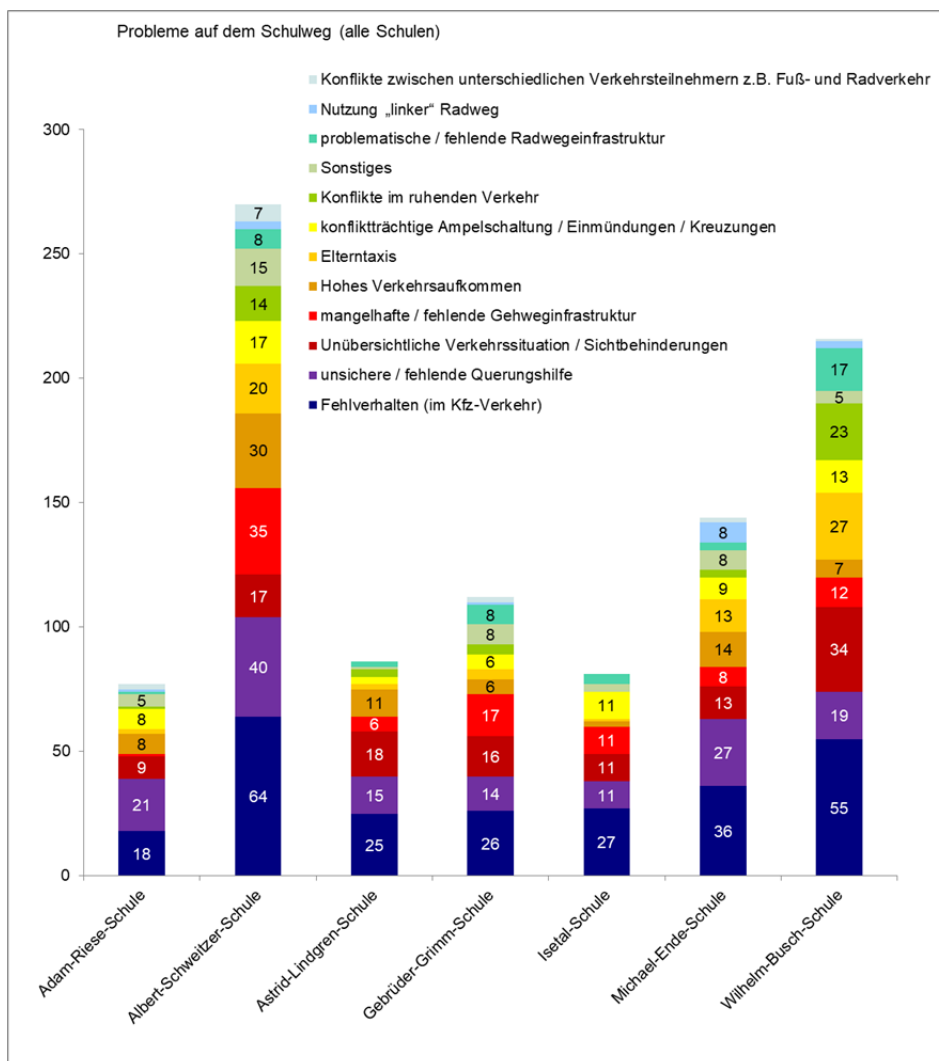
- Fehlverhalten (im Kfz-Verkehr)
- Unsichere/fehlende Querungshilfe
- Unübersichtliche Verkehrssituation/Sichtbehinderung
- Mangelhafte/fehlende Gehweginfrastruktur
- Hohes Verkehrsaufkommen
- Elterntaxi
- Konfliktträchtige Ampelschaltung/Einmündungen/Kreuzungen
- Konflikt mit Ruhendem Verkehr
- Problematische/fehlende Radweginfrastruktur
- Nutzung „Linker“ Radweg (gegen Fahrtrichtung)
- Konflikt zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern (z.B. Fuß- und Radverkehr) und
- Sonstiges

aufgeteilt.

Bei so gut wie allen Schulen (wegen geringer Beteiligung ohne Immanuelsschule) kam es auf der Straße direkt vor den Schulen sowie entlang der Hauptverkehrsstraßen (Calberlaher Damm, Alter Postweg, Allerstraße, Hauptstraße/Hamburger Straße) zu einer Häufung von Problemstellen.

Die Ergebnisse der Elternbefragung werden im Folgenden bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

● **Abbildung 11:** Probleme auf dem Schulweg (Ergebnis Elternbefragung)



3.2 Relevante Schulwege

Die Ermittlung relevanter Schulwege erfolgt mit dem Ziel, diese bei Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit besonders in den Fokus zu nehmen. Die ermittelten Schulwege fließen auch als Grundlage zur Priorisierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Themenfeldern Querungsanlagen und stadtverträgliche Geschwindigkeiten ein.

3.2.1 Grundschulen

Für die Grundschulen werden insbesondere die Schulwege im fußläufigen Bereich herausgearbeitet. Zur Bestimmung der Schulwege werden die Ergebnisse der Elternbefragung (siehe 3.1) herangezogen. Die dort genannten

Schulwege, die zu Fuß (auch Teilstrecken), mit dem Roller oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sind dort in den Karten zu den jeweiligen Schulen dargestellt (vgl. 3.1, Anlage 1) und bilden die Grundlage für weitere Betrachtungen.

3.2.2 Weiterführende Schulen

Für die weiterführenden Schulen stützt sich das Schulwegenetz aufgrund der großen Einzugsgebiete vorrangig auf das entwickelte Radroutennetz und die Wege zu den nächstgelegenen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Überlagerungen mit Schulwegen zu den Grundschulen werden ebenfalls berücksichtigt.

3.3 Mängelanalyse im direkten Schulumfeld

Im direkten Umfeld der 8 Grundschulen und der 11 Standorte der weiterführenden Schulen wurden Analysen der Verkehrsbelastungs- und Unfallsituation sowie der Verkehrsorganisation⁴ und der Infrastruktur per Begehung vor Ort vorgenommen.

- **Anlage 2:** Schulsteckbriefe für die Grundschulen und weiterführenden Schulen

3.3.1 Begehung vor Ort

Die Begehung des direkten Umfelds der 19 untersuchten Schulstandorte erfolgte an mehreren Tagen zu unterschiedlichen Zeiten. Im Fokus der Begehung standen die Aufnahme der Bestandssituation u.a. mit der Verkehrsorganisation, der Geh- und Radweginfrastruktur, der Lage der ÖPNV-Haltestellen, der vorhandenen Querungsanlagen im Schulumfeld, sowie von sonstigen Merkmalen und Auffälligkeiten im Schulumfeld.

3.3.2 Unfall- und Verkehrsdatenanalyse

Die Unfalldaten basieren auf den Daten des Unfallatlas Deutschland (2017 – 2019) und sind in den Steckbriefen im direkten Umfeld der Schulen verortet. Dargestellt werden in diesem Zusammenhang nur Unfälle mit Beteiligung von Fuß- oder Radverkehr. Eine Unterscheidung des Unfaltyps oder der Unfallschwere erfolgt nicht.

⁴ Unfall- und Verkehrsdaten stammen aus den in Kapitel 2.1 und 2.2 verwendeten Quellen

Die dargestellten Verkehrsbelastungsdaten sind aus dem Verkehrsmodell, Analyse 2018, entnommen.

3.3.3 Ergebnisse

Die Ergebnisse der Analysen und Erhebungen wurden in den Steckbriefen festgehalten. Darüber hinaus enthalten die Steckbriefe allgemeine Daten zur jeweiligen Schule, darunter die Schüleranzahl, die Namen der nächstgelegene Haltestelle oder weitere relevante Informationen und Besonderheiten.

Mängel

Die Bewertung der Analysen und Erhebungen mündete in die Herausarbeitung folgender Mängel, die im Nachfolgenden genauer beschrieben sind:

- Fehlende oder zu schmale Gehwege
- unklare Radverkehrsführung
- Mängel an Querungsanlagen
- Ampel mit langer Wartezeit für den Fußverkehr
- potentielle Gefahrenstelle
- Unfallorte
- Fehlende Beleuchtung
- Schuleingang nur über Kfz-Parkplatz erreichbar

Die Gehwegbreite wird als mangelhaft bewertet, wenn sie unter den Maßen der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)⁵ von 2,50m liegt. Breiten kleiner 1,50m oder fehlende Gehwege werden differenziert davon gekennzeichnet. Für gemeinsame Geh-/Radwege oder für den Radverkehr freigegebene Gehwege gilt auch ein Mindestmaß von 2,50m, Breiten darunter sind ebenfalls als Mangel bewertet.

In einigen Schulumfeldern ist die Radverkehrsführung nicht eindeutig erkennbar. In der Regel konnte hier eine Nutzung der Gehwege angenommen werden. Liegt die Gehwegbreite unter 2,50m, wurde dies als Mangel gekennzeichnet.

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV Verlag, Köln

Mängel an Querungsanlagen beziehen sich auf Querungsanlagen ohne Ampelbezug, i.d.R. auf Mittelinseln und bewerten ebenfalls in Anlehnung an die EFA die Breite der Mittelinsel. In den EFA wird eine Breite von 2,50m empfohlen, bei weniger als 2,00m wird die Mittelinsel als defizitär gekennzeichnet. Im Kapitel 4 werden alle Querungsanlagen der Stadt Gifhorn detailliert analysiert.

An lichtsignalgesteuerten Querungen werden Wartezeiten für den Fußverkehr von über 30 Sekunden entsprechend der EFA als mangelhaft bewertet.

Potentielle Gefahrenstellen basieren auf der Einschätzung der Situation vor Ort und sind nicht abschließend. Weitere Hinweise dazu lassen sich aus den Elternbefragungen an den Grundschulen ableiten. Die in den Steckbriefen angezeigten Stellen beziehen auf schlechte Sichtbeziehungen oder das Vorhandensein von freien Rechtsabbiegern. Die in der Elternbefragung angegebenen Mängel sind nicht Bestandteil der Steckbriefe.

Führt der Weg zum Schuleingang über einen Parkplatz, wird dies ebenfalls als Mangel betrachtet. Grund dafür sind mögliche Konfliktsituationen zwischen Schüler*innen und Kraftfahrzeugen, insbesondere beim Ein- und Ausparken.

Die bei der Mängelanalyse im Schulfeld am häufigsten festgestellten Mängel bestehen in Bezug auf die Gehwegeinfrastruktur.

3.4 Anforderungen an sichere Schulwegeinfrastruktur

Für eine sichere Schulwegeinfrastruktur gelten in den meisten Fällen die gleichen Anforderungen wie allgemein an eine gute Infrastruktur für den Fußverkehr entlang von Straßen oder zur Querung von diesen. Da es sich bei Schulkindern um eine besonders schutzbedürftige Gruppe im Straßenverkehr handelt, die im direkten Schulumfeld gebündelt auftritt, sollte auf diesen Bereichen ein besonderer Fokus liegen.

3.4.1 Gehwege

Außer in verkehrsberuhigten Bereichen oder reinen Wohnstraßen/-wegen sind grundsätzlich durchgehende Gehwege erforderlich. Auf die Anlagen separater Gehwege [in Wohnstraßen] kann zwar grundsätzlich verzichtet werden, wenn eine Belastung von 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz/24h) nicht überschritten wird. Zur Sicherung des Fußgängerverkehrs sollte auf diesen Straßen aber eine mäßige Fahrgeschwindigkeit sichergestellt werden.⁶ Dies gilt insbesondere für Schulumfelder. Für diese können verkehrsberuhigte Bereiche mit Schrittge-

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV Verlag, Köln, S. 13.

schwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer sinnvoll sein, wenn keine (ausreichende) Gehweginfrastruktur möglich ist und der Kfz-Verkehr auf ein Mindestmaß reduziert werden kann.

Im Umkreis u.a. von Schulen gelten aufgrund regelmäßiger Nutzung durch Fußgänger*innen besondere Ansprüche an die Gehweginfrastruktur. Gehwege sollten im Umkreis von Schulen mindestens 2,50m breit sein. Bei Grundschulen gilt diese Anforderung in einem Radius von mindestens 200m, bei weiterführenden Schulen in einem Radius von mindestens 300m.⁷ Grundsätzlich entsprechen diese Maße den Empfehlungen der EFA für Straßen mit geschlossener Bebauung, im Umfeld von Schulen besteht eine erhöhte Dringlichkeit, diese Maße einzuhalten. Zu berücksichtigen ist hier an Grundschulen, dass Kinder bis 10 Jahren auch mit dem Fahrrad auf dem Gehweg unterwegs sind. Bei einer Unterschreitung der Gehwegbreite von 2,50m soll eine Verbreiterung angestrebt werden. Die notwendigen Flächen hierfür können sowohl durch Erweiterung des Seitenraums (ggf. sind Grundstücksankäufe zu prüfen) als auch durch Flächenumverteilung im Straßenraum (Fahrbahnflächen, Flächen für ruhenden Kfz-Verkehr) generiert werden. In verschiedenen Orten in Niedersachsen wurden zur Schulwegesicherung bereits Fahrbahnen verschmälert, um Gehwege zu verbreitern (z.B. Ganderkese, Kirchseen).

3.4.2 Radverkehrsanlagen

Auf Schulwegen sollte eine Radverkehrsführung möglichst abseits von Hauptverkehrsstraßen angestrebt werden, bei Querungsbedarf über Hauptverkehrsstraßen sollen geeignete Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Entlang von Straßen mit Geschwindigkeiten > 30 km/h sollen Radverkehrsanlagen eine sichere Führung ermöglichen.

Bei Radwegen ist eine Befahrung in Gegenrichtung zur Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs zu vermeiden bzw. zu unterbinden. Dies beinhaltet, dass keine Radwege im Zweirichtungsverkehr bzw. mit linksseitigem Radverkehr angeordnet werden sollen. Außerdem ist die falsche Benutzung von Radwegen zu unterbinden.

Bei im Seitenraum geführten Radwegen sind an Einmündungen ausreichende Sichtfelder für den (abbiegenden) Kfz-Verkehr zu gewährleisten (Freihalten u.a. von parkenden Kfz). Im direkten Schulumfeld soll das Parken zur Vermeidung von Dooring und anderen Gefährdungen des Radverkehrs reduziert werden, insbesondere bei Führung auf der Fahrbahn (in T30-Zonen).

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen, FGSV Verlag, Köln, S. 15-17 und Tabelle 4.

Fuß- und Radverkehr sollten nicht gemeinsam geführt werden, wenn die Straße besonders oft durch Kinder genutzt wird.⁸ Im Schulumfeld bzw. auf Schulwegen ist generell von einer hohen Frequenz auszugehen. Entsprechend ERA soll eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auf 2,50m breiten Wegen bei über 70 Fußgänger*innen und Radfahrer*innen je Spitzenstunde vermieden werden.

3.4.3 Beleuchtung

Schulwege sollten beleuchtet sein, dabei ist die DIN 5044 bzw. DIN EN 13 201 zu berücksichtigen. Damit die Kinder auf dem Schulweg von Autofahrern besser gesehen werden, sollten die Kinder zusätzlich reflektierende Kleidung tragen.

Auch in Grünanlagen, wo Kinder zwar nicht durch Kfz gefährdet sind, ist Beleuchtung sinnvoll, um die subjektive Sicherheit für die Kinder zu erhöhen und damit Wege besser gesehen werden.⁹

3.4.4 Querungsstellen

Die Anforderungen an verschiedene Querungsanlagen werden grundsätzlich in Kapitel 4 des Konzeptes dargestellt. Durch die Überlagerung der Themenbereiche Schulwegsicherheit und Querungsanlagen erfolgen an dieser Stelle jedoch bereits erste Aussagen und Hinweise mit Fokus auf den Schulwegeverkehr. In Kapitel 4 werden weitere Anforderungen benannt.

Eines der wichtigsten Kriterien im Schulwegeverkehr sind gute Sichtbeziehungen auf die Straße und von der Straße auf den Gehweg, insbesondere bei Querungsanlagen. Um das zu erreichen, muss das Parken oder Halten vor und hinter Querungsstellen verboten werden. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h müssen 10m vor und 5m hinter der Querungsstelle freigehalten werden. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h müssen 20m vor und 15m hinter der Querungsstelle freigehalten werden.¹⁰

Weiterhin müssen die Querungsstellen von sichtbehindertem Bewuchs freigehalten werden.

⁸ ebenda S. 13.

⁹ Licht.de: Parks und Grünanlagen.
https://www.licht.de/index.php?id=6443&tx_mmlichtde_area%5Bbuildinggroup%5D=13&tx_mmlichtde_area%5Barea%5D=164&tx_mmlichtde_area%5Baction%5D=list&tx_mmlichtde_area%5Bcontroller%5D=Area&cHash=10b9b1443b26c485115d1f90243e5a72 [Zugriff 16.04.2021].

¹⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen, FGSV Verlag Köln, S. 20.

Auch außerhalb von gesicherten Querungsstellen müssen Sichtbeziehungen zw. Kfz-Verkehr und Schüler*innen z.B. an Einmündungen gewährleistet sein. Kinder sollten grundsätzlich nicht zwischen parkenden Pkw hindurchlaufen müssen, weder beim Überqueren der Straße noch beim Überqueren eines Schulparkplatzes vor dem Schuleingang.¹¹

An Lichtsignalanlagen im Schulumfeld sollen die Aufstellflächen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen tiefer als das Regelmaß von 1,5m sein.¹²

An Schulwegen sollten die Lichtsignalanlagen eigene Phasen für den Fußverkehr haben. Ist es nicht möglich Fußverkehr und abbiegende Kfz zu trennen sollte der Fußverkehr bei der Grünphase einen Vorlauf von 1 bis 2 Sekunden haben.¹³ Die Wartezeit für Fußgänger*innen sollte nicht länger als 30 bis 40 Sekunden dauern, da danach die Unfallgefahr durch Fußverkehr steigt, der die Sperrzeit missachtet.¹⁴

3.5 Mögliche Maßnahmen zur Herstellung der Schulwegsicherheit

In den nachfolgenden Ausführungen wird nach Maßnahmen in der Verantwortung der Schulen und Maßnahmen in der Verantwortung der Stadt unterschieden, teilweise ergeben sich Überlagerungen der Zuständigkeiten und weitere Akteure werden notwendig, insbesondere die Polizei.

3.5.1 Maßnahmen in der Verantwortung der Schulen

Schulisches Mobilitätsmanagement/Schulmobilitätspläne

Unter schulischem Mobilitätsmanagement wird das Angebot bzw. die Durchführung von Maßnahmen zusammengefasst, die die Selbstständigkeit und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr fördern und somit problematische Situationen vor den Schulen verhindern sollen. Die wichtigsten Akteure beim schulischem Mobilitätsmanagement sind Gemeinden und Kreise,

¹¹ Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.) (2019): Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. 3. Aufl., Bergisch Gladbach, S.58.

¹² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen, Köln, S. 24-25.

¹³ Allgemeiner Deutscher Automobile-Club e.V., Ressort Verkehr (Hrsg.) (2013): Sichere Schulwege, München, S. 23.

¹⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen, Köln, S. 23.

Schulen (dazu gehören auch die Kinder und Eltern) und Schulbehörde, Polizei, Verbände und Institutionen.¹⁵

Diese beschäftigen sich systematisch mit der Mobilität an Schulen und den Teilthemen Infrastruktur + Verkehrsregelung, Verkehrserziehung + Mobilitätsbildung, Organisation + Information, setzen passgenaue, realisierbare Maßnahmen um und schaffen Strukturen für eine dauerhafte Verankerung und Verstetigung.

Ein wesentliches Element hierbei sind Schulmobilitätspläne, die von den Schulen unter Einbindung der genannten Akteure erstellt werden. Diese werden in einem Prozess mit intensiver Beteiligung der Eltern und der Schülerschaft erarbeitet.¹⁶

Im Folgenden werden Maßnahmen beschrieben, die typische Elemente von Schulmobilitätsplänen in Verantwortung der Schulen sein können. Weitere Maßnahmen liegen in der Verantwortung der Kommunen.

Förderung des Fußverkehrs (z.B. Walking Bus)

Durch die Förderung des zu Fuß-Gehens sollen die Hol- und Bringverkehre vermieden werden und somit auch die negativen Effekte, die durch diese entstehen.

Mit dem sogenannten Walking Bus sollen Kinder darin unterstützt werden, Schulwege zu Fuß zurückzulegen. Der Walking Bus besteht aus zwei „Busfahrern“ (Eltern oder andere Erwachsene) und den „Fahrgästen“ (Kindern). Die Busse laufen auf einer Strecke, die mit der Polizei zusammen festgelegt und besonders risikoarm ist. Auf ihrem Weg können an festgelegten Haltestellen weitere Kinder hinzukommen.

Die Schulen haben die Aufgabe, die Eltern über das Projekt zu Informieren. Das Konzept des Walking Bus wird von der AOK NordWest unterstützt. Die AOK stellt den Schulen einen Verkehrssicherheitsberater zur Seite, der gemeinsam mit der Polizei die Strecken der „Buslinien“ erarbeitet.¹⁷

Ein Walking Bus kann von Eltern, Schulen, der Polizei oder der Gemeinde organisiert werden.

¹⁵ Blees, Volker, Vogel, Jens, Wieskotten, Greta (2018): Schulisches Mobilitätsmanagement. Sicher und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. 2. Aufl., Frankfurt a.M. S. 22-23. http://www.besserzurschule.de/wp-content/uploads/2018/04/20180426_Handbuch_SMM_web.pdf

¹⁶ ebd.

¹⁷ AOK (Hrsg.) (o.J.): AOK-Walking Bus: der laufende Schulbus <https://www.aok.de/pk/nordwest/inhalt/aok-walking-bus/>

Erstellung von Schulwegeplänen

Der Schulwegplan zeigt den sichersten Weg in die Schule mit den zu nutzenden Gehwegen, geeigneten Querungsmöglichkeiten und weiteren nützlichen Tipps für die Kinder und Eltern. Der Schulwegeplan sollte am Elternabend vor der Einschulung an die Eltern verteilt und kontinuierlich kommuniziert werden.

Schulwegepläne richten sich besonders an Kinder bzw. deren Eltern, die neu an einer Schule sind, sie können aber auch dazu dienen, „festgelaufene“ unsicherere Routen auf sicherere zu verlegen. Schulwegepläne werden i.d.R. von den Schulen für die Klassen 1 bis 7 erarbeitet.¹⁸

Zur Vorbereitung der Schulwegepläne sollte das Mobilitätsverhalten von Kindern und Eltern sowie Problemstellen ermittelt und eine Unfallanalyse durchgeführt werden. Auch eine Begehung der Wege ist sinnvoll.¹⁹

Fahrsicherheitstraining an Schulen, Verkehrserziehung und Verkehrsschulungen

Verkehrserziehung zielt darauf ab, dass die Kinder lernen, sich sicher und selbstständig im Straßenverkehr zu bewegen. Wie Verkehrserziehung an der Schule aussehen kann, zeigt das Projekt „Schulwegsafari“ in Leipzig. Zusammen mit der Polizei wird der Schulweg erkundet und besprochen. Außerdem gibt es ehrenamtliche Verkehrserziehungshelfer, die den Kindern bei Fragen zur Verfügung stehen.²⁰

Mit dem Verkehrszähler Projekt des Zukunftsnetz Mobilität NRW üben die Kinder im Klassenverband und mit den Eltern den Schulweg ein, anschließend können sie diesen Weg eigenständig in Gehgruppen bewältigen. Danach können die Kinder im Klassenverband Zaubersterne sammeln, die sie zum Beispiel für das zu Fuß gehen bekommen. Sobald die Kinder eine festgelegte Anzahl von Zaubersternen gesammelt haben bekommen sie eine (kostenfreie und immaterielle) Belohnung wie zum Beispiel eine Spielstunde.²¹

Für Schüler*innen der 5. Klassen des Otto-Hahn-Gymnasiums²² und des Humboldt Gymnasiums in Gifhorn gibt es bereits regelmäßig Verkehrssicher-

¹⁸ Blees, Volker, Vogel, Jens, Wieskotten, Greta (2018) a.a.O., S.20-21.

¹⁹ Bast – Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.) (2019): Schulwegpläne leichtgemacht. Der Leitfaden. 3. Aufl., Bergisch Gladbach, S. 17.

²⁰ Schulwegsafari (Hrsg.) (o.J.): Leipzig. Sicherheit auf dem Schulweg. <https://schulweg-safari.de/leipzig/>

²¹ Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.) (2015): Verkehrszähler Leitfaden. Köln. S. 16-18.

²² WAZ (Hrsg.) (2015): <https://www.waz-online.de/Gifhorn/Gifhorn-Stadt/Training-fuer-Sicherheit-im-Verkehr>

heitstrainings durch den ADAC im Rahmen der Aktion „Achtung. Auto!“. Hier werden die Kinder für die Gefahren, die von Autos ausgehen, sensibilisiert. Dies könnte auch an anderen Schulen durchgeführt werden.²³ Für das Verkehrssicherheitstraining „Achtung. Auto!“ können sich die Schulen an die ADAC Stiftung wenden und bekommen kostenlos für 90 Minuten einen Moderator gestellt, der mit den Kindern verschiedene spielerische Übungen macht. Die Schule muss in dieser Zeit dafür sorgen, dass die Kinder durch eine Lehrkraft betreut sind und dass eine ausreichende Fläche zur Verfügung steht.²⁴

Schülerlotsen/Schülerlotsinnen

Schülerlotse oder Schülerlotsin ist eine freiwillige Aufgabe, die von älteren Schülern/Schülerinnen (SuS) ab dem 13. Lebensjahr oder Erwachsenen übernommen wird. Die Ausbildung zum Schülerlotsen oder zur Schülerlotsin übernimmt die Polizei, diese kann den Lotsendienst einer Schule vorschlagen, genauso wie der Elternbeirat oder die Schulleitung. Die Entscheidung liegt aber bei der Schulleitung.²⁵

3.5.2 Maßnahmen in der Verantwortung der Stadt Gifhorn

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

- **Einrichtung von Elterntaxihaltstellen durch entsprechende Infrastruktur und Beschilderung**

Durch Elterntaxihaltstellen kann das Unfallrisiko für Kinder reduziert werden, indem sie den Eltern Haltemöglichkeiten in sicheren Situationen bieten, von denen aus die Kinder eigenständig zur Schule gelangen können. Elterntaxihaltstellen sollten 250m bis 300m entfernt von der Schule, auf öffentlichen Parkplätzen, an Straßen oder im eingeschränkten Halteverbot errichtet werden. Auf dem Weg von der Elternhaltestelle zur Schule sollte entsprechend den Anforderungen die Gehwegbreite 2,50m oder mehr betragen und der Gehweg sollte beleuchtet sein.

²³ Gifhorer Rundschau (Hrsg.) (2020): Schüler lernen Gefahren des Verkehrs besser kennen. Die ADAC-Stiftung bietet das Programm „Achtung, Auto!“ für Schulen und Kindergärten an.
https://www.humboldt-gymnasium.de/CM/index.php?option=com_content&view=article&id=2358:2020-09-14-19-11-09&catid=35:startseitenartikel

²⁴ ADAC Stiftung (Hrsg.) (o.J.): Achtung Auto. Unser Programm für Schulkinder.
https://verkehrshelden.com/fileadmin/user_upload/AST_FLY_AchtungAuto_1119_WEB.pdf

²⁵ Deutsche Verkehrswacht (Hrsg.) (o.J.): Schülerlotsen. <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/schuelerlotsen/>

Mit der Einrichtung einer Elternhaltestelle müssen Maßnahmen umgesetzt werden, die verhindern, dass die Eltern an anderen sensiblen Stellen halten, um ihre Kinder aussteigen zu lassen. Haltverbote im direkten Schulumfeld und die Kommunikation der neuen Regelungen (Öffentlichkeitsarbeit) sind erforderlich. Die Einrichtung und Kommunikation von Elterntaxihaltestellen sollte in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Schulen erfolgen.

Haltverbote im direkten Schulumfeld können auch unabhängig von Elterntaxihaltestellen eingerichtet werden, wenn geeignete Alternativen für das Bringen- und Holen bestehen.

- **Einrichtung von „Schulstraßen“**

Konkret bedeutet „Schulstraße“, dass die Straße vor der Schule in den Zeiten rund um Schulbeginn und -ende für den Autoverkehr gesperrt ist – meist für eine halbe Stunde. Außerhalb dieser Zeiten ist die Straße wie gehabt geöffnet. Umgesetzt wird die „Schulstraße“ mit entsprechender Beschilderung, zusätzlich sind zumindest zu Beginn einer solchen Regelung ein „Sicherungsposten“ und eine Absperrung erforderlich. "Schulstraßen" sind jedoch nicht in der StVO verankert und nur über einen Verkehrsversuch möglich.

- **Einrichtung von Fahrradstraßen**

Die Anordnung von Fahrradstraßen übt einen indirekten Effekt auf die Verkehrssicherheit vor Schulen aus, insbesondere, wenn der Autoverkehr beschränkt (nur Anlieger) oder komplett ausgeschlossen wird. Auf diese Weise tragen sie zu weniger Kfz-Verkehr bei gleichzeitig gesteigerter Attraktivität des Radverkehrs bei. Durch begleitende Maßnahmen (z.B. Gehwegausbau, Aufpflasterungen, punktuelle Einengungen) können ggf. weitere Synergieeffekte erzielt werden. Fahrradstraßen können insbesondere bei weiterführenden Schulen mit hohem Radverkehrsaufkommen eine wichtige Maßnahme sein.

- **Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen**

Die StVO bietet nach § 45, Abs. 9, Satz 4, Punkt 6 die Möglichkeit, vor Schulen innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h vorzunehmen.

Die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit trägt dazu bei, Unfälle zu vermeiden und die Unfallschwere zu verringern. Durch langsames Fahren bleibt im Bedarfsfall mehr Reaktionszeit und der Bremsweg verkürzt sich. Im Falle eines Zusammenstoßes sind die Verletzungen aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten i.d.R. nicht so schwer.

Neben der Beschilderung der reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind zur Unterstützung der Befolgung Geschwindigkeitsdisplays und Kontrollen durch die Polizei sinnvoll.

Eine einheitliche Regelung zumindest vor den Grundschulen trägt zur Akzeptanz und Wiedererkennung bei. In Anbetracht der bisherigen Beschilderungen an Grundschulen soll Tempo 30 im Schulumfeld mind. von 7 bis 17 Uhr angeordnet werden.

An einigen Schulstandorten sollte aufgrund beengter Straßenverhältnisse die Anordnung und Ausgestaltung eines verkehrsberuhigten Bereichs in Erwägung gezogen werden. Vor Grundschulen sollten dabei aber den SuS möglichst vor dem Kfz-Verkehr geschützte Flächen zur Verfügung stehen.

- **Kontrollen durch die Polizei bzw. durch die Ordnungsbehörde**

Zur Unterstützung von Geschwindigkeitsreduzierungen ist es sinnvoll, dass die Polizei die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch entsprechende Kontrollen überwacht.

Weiterhin sollte die zuständige Ordnungsbehörde durch regelmäßige Kontrollen sicherstellen, dass Park- und Halteverbote, die z.B. die Sichtbeziehungen an Querungsanlagen herstellen, eingehalten werden.²⁶

- **Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays**

Geschwindigkeitsdisplays geben dem Kfz-Verkehr eine Rückmeldung über die gefahrene Geschwindigkeit. Dabei hat sich gezeigt, dass Dialogdisplays, die auf die Geschwindigkeit entweder mit einem „Danke“ in grüner Leuchtschrift oder ein „Langsam“ in roter Leuchtschrift reagieren, am effektivsten sind. Mit Dialogdisplays kann die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs um 3 km/h reduziert werden, auch die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen wird deutlich verringert und ein Gewöhnungseffekt bleibt aus.²⁷

- **Fahrbahnmarkierungen und Sperrflächen**

Durch Fahrbahnmarkierungen kann die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Im Umfeld von Schulen ist z.B. das Aufbringen von Piktogrammen („Kinder“ oder „30“) möglich, um eine Sensibilisierung für die Situation und eine erhöhte Aufmerksamkeit zu erreichen.

²⁶ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (Hrsg.) (2010): Planerheft Schulwegsicherung. Bonn, S.11.

²⁷ ebd., S. 17

- **Abbildung 12:** Fahrbahnmarkierungen vor einer Schule²⁸



Mit Sperrflächen, die u.a. das Parken im Einmündungsbereich verhindern, werden die Sichtverhältnisse deutlich verbessert und die Querungssicherheit erhöht.

- **Abbildung 13:** Sperrflächen im Einmündungsbereich (Lilienthalstraße, Gifhorn)



Roteinfärbungen von Radverkehrsfurten an Einmündungen verbessern die Verkehrssicherheit des Radverkehrs grundsätzlich und auf Schülerradrouten.

- **Verkehrszeichen**

Verkehrsschilder sollten dem Kfz-Verkehr die notwendigen Informationen so kompakt wie möglich vermitteln. Zu viele Schilder sind verwirrend und sollten vermieden werden. Zur besseren Orientierung sollten die Zeichen stadtwweit überall gleich sein und die offiziellen Zeichen verwendet werden.²⁹

²⁸ Quelle: <https://www.elternrat-am-uetliberg.ch/category/projekte/schulwegsicherheit>

²⁹ ebd., S. 16.

An Schulwegen und im unmittelbaren Schulumfeld wird das Zeichen 136 empfohlen.³¹ Am besten ist eine Kombination von Zeichen 136, Zusatzzeichen 1012-50 (Schule), Zeichen 274-30 (30) und Zusatzzeichen 1042 (werktags).

Bauliche Maßnahmen

- **Bauliche Maßnahmen zur Unterstützung von Geschwindigkeitsreduzierungen**

Zur Senkung des Geschwindigkeitsniveaus und zur Unterstützung von angeordneten Geschwindigkeiten können bauliche Elemente eingesetzt werden. Dies sind zum Beispiel Aufpflasterungen oder Fahrgassenversätze und -verengungen, die durch wechselseitige Parkplätze oder Gehwegvorstreckungen erreicht werden können. Neben Aufpflasterungen sind Temposchwellen und „Berliner Kissen“ (ca. 2,00 m Breite, erhabene Hartgummimatten) mögliche Maßnahmen. Auf langgezogenen geraden Strecken können Mittelinseln zu einer Verkehrsberuhigung beitragen.

Schmalere Fahrbahnen verlangen ebenfalls mehr Aufmerksamkeit durch die Verkehrsteilnehmerinnen und führen dadurch zu geringeren Fahrgeschwindigkeiten.

- **Anlage von Gehwegen oder Gehwegeverbreiterung**

Gehwege in ausreichender Dimensionierung bieten dem Schüler-Fußverkehr im Umfeld der Schule und auf dem weiteren Schulweg Sicherheit, oftmals sollen sie auch für den Radverkehr nutzbar sein. Sind keine Gehwege vorhanden, müssen diese angelegt werden soweit nicht mit einer weitestgehenden Verkehrsberuhigung diese entbehrlich werden. Bestehende Gehwege sollen verbreitert werden, wenn sie die Mindestmaße nicht erreichen.

- **Einrichtung Beleuchtung**

Eine Beleuchtung der Geh- und Radwege bietet soziale Sicherheit und erhöht das subjektive Sicherheitsempfinden. Aus Verkehrssicherheitsgründen ist eine Beleuchtung zur Sichtbarkeit der SuS im Straßenverkehr zu gewährleisten.

S. 16

³¹ ebd., S. 16

- **Einrichtung von qualitativen Radabstellanlagen an Schulen**

Zur Förderung des Radverkehrs an (weiterführenden) Schulen tragen gute, in ausreichender Anzahl vorhandene Radabstellanlagen bei. Denn wenn kein Stellplatz vorhanden ist, wird das Fahrrad von vornherein nicht als Verkehrsmittel in Erwägung gezogen.

- **Einrichtung von Querungsanlagen**

Querungsanlagen erleichtern und verbessern das Queren von Straßen. Die Einrichtung erforderlicher oder die Verbesserung bestehender defizitärer Querungsanlagen sind essentiell für einen sicheren Schulweg.

Die Art der Querungsanlage (Mittelinseln, Fußgängerüberweg, Fußgänger-LSA) ist von verschiedenen Rahmenbedingungen abhängig (siehe auch Kap. 4). Im Folgenden sind die jeweiligen Spezifika dargestellt.

Fußgängerüberweg

Fußgängerüberwege eignen sich grundsätzlich bei punktuellm Querungsbedarf an Straßen mit einem Fahrstreifen pro Fahrrichtung.³² Sie werden bei 50 bis 150 Querungen im Fußverkehr und einer Kfz-Belastung von 300 bis 600 Kfz/Spitzenstunde empfohlen. Bei Nutzung durch besonders schutzbedürftige Personen, wozu u.a. Kinder zählen, kann von den Einsatzgrenzen abgewichen werden. Die Maßnahme ist damit für das nähere Schulumfeld geeignet, wo mit vielen Kindern zu rechnen ist. Dort ermöglichen sie Kindern ein zügiges Queren der Straße.³³ Die Straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen müssen gegeben sein und geprüft werden.

Fußgängerüberwege dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einem Fahrstreifen pro Richtung und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h eingerichtet werden. Außerdem gilt, dass FGÜ in Tempo 30-Zonen angelegt werden können, aber in der Regel entbehrlich sind.³⁴

³² Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Ressort Verkehr (Hrsg.) (2013): Sichere Schulwege, München, S.23.

³³ Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Ressort Verkehr (Hrsg.) (2013): Sichere Schulwege, München, S.21.

³⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2001): Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen, Köln, S.1.

- **Abbildung 14:** Fußgängerüberweg vor einer Grundschule in Kassel in einer Tempo 30-Zone



Für eine bessere Erkennbarkeit sollten Fußgängerüberwege mit den Zeichen 350 beschildert und ausreichend beleuchtet werden.³⁵

Die Vorteile von Fußgängerüberwegen sind niedrigere Erstellungs- und Betriebskosten als bei einer Fußgänger-Lichtsignalanlage (FG-LSA), weiterhin ermöglichen sie eine flexiblere Querung der Straße, da die Verkehrsteilnehmenden nicht an Ampelphasen gebunden sind.³⁶

Lichtsignalanlagen (LSA)

Lichtsignalanlagen können bei punktuellm Querungsbedarf an Kreuzungsbe-
reichen oder auf der freien Strecke aufgestellt werden. Sie haben ähnliche
Einsatzgrenzen wie Fußgängerüberwege, können aber außerdem auch an
Straßen errichtet werden, die mehr als einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung
haben, auf denen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h
erlaubt ist oder auf denen eine höhere Verkehrsbelastung herrscht.³⁷

Mittelinseln

Mittelinseln stellen für den Fußverkehr einer Wartefläche in der Fahrbahnmitte
bereit, die das Überqueren der Fahrbahn in 2 Zügen ermöglicht. Sie bilden
einen Schutzraum und schaffen damit bessere Zeitfenster zur Querung der
Fahrbahn. Gegenüber Fußgänger-LSA und Fußgängerüberwegen haben
Mittelinseln den Nachteil, dass Fußgänger*innen keinen Vorrang haben.

³⁵ Allgemeiner Deutscher Automobile-Club e.V., Ressort Verkehr (Hrsg.) (2013):
Sichere Schulwege, München, S. 21-22.

³⁶ Eben da

³⁷ Allgemeiner Deutscher Automobile-Club e.V., Ressort Verkehr (Hrsg.) (2013):
Sichere Schulwege, München, S. 23.

- **Verbesserung von Querungsanlagen**

Verbesserungen bestehender Querungsanlagen können z.B. die Vergrößerung von Aufstell- und Warteflächen an Querungsstellen oder die Anpassung von Ampelschaltungen zugunsten des Fußverkehrs sein.

3.6 Konkrete Maßnahmenvorschläge für die Schulstandorte

Der Fokus der Maßnahmen zur Verbesserung der Situation auf den Schulwegen liegt auf dem unmittelbaren Schulumfeld, für das eine entsprechende Mängelanalyse durchgeführt wurde. Darüber hinaus fließen die Ergebnisse der parallel erfolgten Betrachtung zu Querungsanlagen (Kapitel 4) und verträglichen Kfz-Geschwindigkeiten (Kapitel 5) in die Maßnahmenentwicklung ein.

Die Maßnahmenvorschläge basieren auf der durchgeführten Mängelanalyse im direkten Schulumfeld und den Ergebnissen der Elternbefragung an den Grundschulen. Eine Konkretisierung der Maßnahmen unter Berücksichtigung der Konfliktsituationen insbesondere zu Unterrichtsbeginn und -ende kann auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse nicht erfolgen. Hierzu sind z.B. Schulmobilitätspläne für jede einzelne Schule, die in Zusammenarbeit von Stadt Gifhorn und Schulen unter Beteiligung von Eltern und Schülern, u.a. mit gemeinsamen Vor-Ort-Begehungen erstellt werden, erforderlich (siehe auch vorheriges Kapitel).

Darüber hinaus erfolgt eine Konkretisierung von Maßnahmen zum einen in den weiteren Kapiteln des Verkehrssicherheitskonzeptes zu Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr und zu verträglichen Geschwindigkeiten. In diesen Konzeptteilen werden jeweils die Anforderungen aus der Schulwegesicherung eingebunden.

Nicht explizit für jede einzelne Schule benannt werden Verkehrskontrollen sowie die Aufstellung von (mobilen) Geschwindigkeitsdisplays. Diese sollten turnusmäßig eingeplant werden – mit Schwerpunkt auf den Schulen, an denen vermehrt Hinweise zu Fehlverhalten genannt wurden (siehe auch Kapitel 3.1). Markierungen im Schulumfeld sollten für eine Wiedererkennbarkeit an allen Schulen umgesetzt werden.

Auch auf Maßnahmen in der Verantwortung der Schule wird bei den nachfolgenden Empfehlungen nicht eingegangen. Diese sind von den Schulen im Rahmen von Schulmobilitätsplänen anzugehen und stellen eine sinnvolle Ergänzung dar.

Im Nachfolgenden sind für die einzelnen Schulstandorte, sortiert nach Grundschule (GS), Hauptschule (HS), Realschule (RS), Gymnasium und Förderschule die Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Schulwegesicherheit aufgelistet.

In der Anlage 3 sind die Maßnahmen für jeden Schulstandort kartografisch in Steckbriefen verortet.

- **Anlage 3:** Maßnahmensteckbriefe nach Schulstandorten

Adam-Riese-Schule (GS) und Dietrich-Bonhoeffer-Realschule Außenstelle (RS)

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Bessere Abgrenzung der Parkplätze auf der Ostseite vom Gehweg (zur Vermeidung des Fahrzeugüberhangs in den Gehweg) in der Dr.-Ulrich-Roshop-Straße
- Absolutes Halteverbot im Wendekreis vor der Dietrich-Bonhoeffer Außenstelle
- Umgestaltung der Einmündung Dr.-Ulrich-Roshop-Straße/II. Koppelweg zur Verbesserung der Sichtverhältnisse und für bessere Aufenthaltsflächen an der Bushaltestelle
- Umgestaltung des Knotenpunkts Calberlaher Damm/II. Koppelweg (Maßnahme außerhalb des Planausschnitts Maßnahmensteckbrief)
- Einrichtung einer Eltern-Haltestelle an der Adam-Riese-Straße (konkrete Lage muss im Zuge der Umsetzungsplanung geklärt werden)
- Anlage einer Querungsmöglichkeit über die Adam-Riese-Straße im Zuge der Einrichtung Elternhaltestelle
- Grünphase für den Fußverkehr an der FG-LSA Höhe Kindergarten Arche verlängern
- Führung Fußverkehr über Parkplatzzufahrt Schulsporthalle z.B. durch Markierungen verbessern.

Albert-Schweitzer-Schule (GS)

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Einrichtung einer Elternhaltestelle auf den Parkplätzen an der Bushaltestelle Calberlaher Damm
- weitere Verkehrsberuhigung Bauernkamp: Markierungen/Aufpflasterungen im Bereich des Schuleinganges, sowie bessere Aufstellfläche am Ausgang durch weitere Poller, ggf. Tempeschwellen

- Prüfung Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs im Bauernkamp
- Beleuchtung des Verbindungswegs zwischen Heisterkamp und Bauernkamp
- Sichtbeziehungen Ausfahrt Bauernkamp durch Grünschnitt etc. sicherstellen
- Neuordnung der Parkplätze im Wendehammer Bauernkamp

Astrid-Lindgren-Schule (GS) Wilsche

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Umgestaltung des Parkplatzes für Lehrkräfte
- Einrichtung einer Elternhaltestelle am Heckenweg mit Querung über Ringelahweg für einen direkten Zugang zur Schule
- Langfristig Gehwegverbreiterung in der Mühlenstraße, vor allem auf der Südseite
- Einrichtung einer Querungshilfe bzw. -anlage über Zufahrt Alte Poststraße Ost am Knotenpunkt (KP) Ringelahweg/Alte Poststraße
- Einrichtung einer Querungshilfe bzw. -anlage über Ringelahweg am Knotenpunkt Mühlenstraße/Ringelahweg/Schulstraße
- Bestehende Querungsanlage am Knotenpunkt Alte Poststraße/Im Achtertor verbessern

Gebrüder-Grimm-Schule (GS) und Allerschule (FS)

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Einrichtung einer Elterntaxihaltestelle auf dem Schützenplatz
- Einrichtung einer Querungshilfe bzw. -anlage am Knotenpunkt Wilhelmstraße/Maschstraße
- Einrichtung einer Querungshilfe in der Allerstraße
- Verbesserung der Übersichtlichkeit an der Einmündung Allerstraße/Maschstraße
- Parkverbotszone in der Maschstraße verlängern
- Maschsiedlung in Verbindung mit Einrichtung Elterntaxihaltestelle am Schützenplatz als Verkehrsberuhigter Bereich einrichten

Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

Immanuelsschule (GS)

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Knotenpunkt Lösstraße/Lönseck durch Poller, Markierungen oder Entsiegelung verengen
- Optimierung Fußgänger-LSA an der Limbergstraße mit Verkürzung der Wartezeiten für den Fußverkehr prüfen

Isetal-Schule (GS) Kästorf

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Gehwegverbreiterung in der Straße Am Schliekenberg, nördliche Straßenseite
- Einengung des Einmündungsbereichs Am Schliekenberg (Markierung oder überfahrbar) zur besseren Querbarkeit
- Fußgänger-LSA Am Schliekenberg von Schlafampel auf Dauerbetrieb umstellen
- Verbesserung der bestehenden Mittelinsel Höhe Waldweg

**Michael-Ende-Schule (GS) und
Integrierte Gesamtschule IGS Gifhorn**

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Bestehende Querungsanlagen am Knotenpunkt Lehmweg/Fußweg an der Schule und Pommernring/Swinemünder Straße verbessern
- Prüfung Einrichtung Tempo 30 - Zone am gesamten Pommernring
- Einrichtung Elterntaxihaltstellen am Pommernring auf Parkplätzen südlich der Michael-Ende-Schule und südlich des Lehmwegs
(nach Beendigung der Baustelle Prüfen einer größeren Elterntaxihaltstelle)

Wilhelm-Busch-Schule (GS) Gamsen

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Einrichtung einer Querungsanlage über die Straße Zum Luisenhof
- Optimierung der Lichtsignalanlage und der Furten am Knotenpunkt Zum Luisenhof/Köthnerstraße/Hamburger Straße
- Knotenpunkt Westerfeldweg/Köthnerstraße baulich oder durch Markierungen einengen
- Köthnerstraße im Zuge Dorferneuerung verkehrsberuhigt umgestalten (z.B. Aufpflasterungen) und als verkehrsberuhigten Bereich anordnen
- Erhöhung der Gehwegbreiten in der Straße Zum Luisenhof im Zuge Baugebiet Westerfeld
- Erhöhung der Gehwegbreiten im Westfeldweg im Rahmen Dorferneuerung

Freiherr-vom-Stein-Schule (HS)

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Querungsanlage Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Xanthistraße verbessern
- Gehweg über Grünfläche parallel zum Parkplatz herstellen

Dietrich-Bonhoeffer-Realschule (RS)

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Gehwege in der Poststraße im Zuge einer Umgestaltung beidseitig verbreitern
- Querungsanlagen Braunschweiger Straße/Bahnhofstraße im Zuge „Eingangstore Innenstadt“ und Oldastraße/Goethestraße im Zuge Radverkehrskonzept verbessern
- Einrichtung einer neuen Querungsanlage in der Winkler Straße, Höhe Agentur für Arbeit

Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

Fritz-Reuter-Realschule (RS)

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Querungsanlage Limbergstraße/Ludwig-Jahn-Straße verbessern
- Gehwege im Sonnenweg zw. Isenbütteler Weg und Limbergstraße im Zuge Straßenraumgestaltung verbreitern
- Gehweg über Grünfläche parallel zur Parkplatzeinfahrt herstellen

Humboldt Gymnasium

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Einrichtung einer Querungsanlage Celler Straße/Kurze Straße (Umsetzung als Multifunktionsstreifen geplant)
- Gehweg in der Fritz-Reuter-Straße zwischen Celler Straße und Lutherstraße verbreitern (in 2024 mit Bau einer Fahrradstraße geplant)
- Scharnhorststraße westlich Fritz-Reuter-Straße verkehrsberuhigt gestalten

Otto-Hahn-Gymnasium und Pestalozzischule (FS)

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Prüfung Anordnung Tempo 30 (7-18 Uhr) im Dannenbütteler Weg (bereits angeord-net)
- Prüfung Anordnung Tempo 30 (7-18 Uhr) in der Konrad-Adenauer-Straße vor der Pestalozzischule
- Gehweg am Bostelberg anlegen bzw. verbreitern (in 2027 geplant)
- Gehweg im Brandweg verbreitern (in 2025 geplant)
- Einrichtung von Querungsanlagen am Knotenpunkt Dannenbütteler Weg/Bostelberg und Dannenbütteler Weg/Bosteleck bzw. Tränkebergstraße
- Bordsteinabsenkung bei Bushaltestelle für querenden Radverkehr und Anpassung der Beschilderung für Radverkehr

Pestalozzischule (FS), Außenstelle bei BBS II

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Verbesserung der bestehende Querungsanlagen am Knotenpunkt I. Koppelweg/Osttangente und I. Koppelweg/Beethovenstraße
- Einrichtung einer Querungsanlage im I. Koppelweg auf Höhe Zufahrt REWE
- Langfristig Verbreiterung des für den Radverkehr freigegebenen Gehwegs am I. Koppelweg, Südseite
- Verbreiterung des Gehwegs auf der Nordseite des I. Koppelwegs, Magdeburger Ring – Osttangente (Bereich Haltestelle bereits umgebaut, Rest in 2024 geplant)
- Langfristig Umbau Knotenpunkt I. Koppelweg/Osttangente

Rischbornschule (FS) Kästorf

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Optimierung der Fußgänger-LSA mit Reduzierung der Wartezeiten
- Querungsanlage am Ortseingang verbessern
- Gehweg entlang der Hauptstraße auf der westlichen Straßenseite in bebauten Bereichen verbreitern (langfristige Maßnahme)
- Gehweg an der Straße Zu den Mushoren auf der südwestlichen Straßenseite verbreitern (langfristige Maßnahme)
- Beleuchtung an der Hauptstraße auf der westlichen Straßenseite zwischen Eichenweg und Hofweg ergänzen

3.7 Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Schulwegsicherheit

Im Folgenden sind die Ergebnisse einer Recherche von Beispielen der Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Schulwegsicherung dargestellt. Darauf aufbauend erfolgen Empfehlungen zu für die Stadt Gifhorn geeigneten Maßnahmen.

Die Empfehlungen differenzieren nach Schularten bzw. Altersstufen.

Zur Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Schulwegsicherung ergeben sich drei Themenfelder:

- Beteiligung/aktive Einbindung von Eltern und Schüler beim Erstellen sicherer Schulwegepläne

Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

- Durchführung von Aktionen (von und/oder mit der Polizei, ADFC, AGFK etc.) im direkten Schulumfeld
- Weitere Aktionen, z.B. selbst gemalte „Verkehrsschilder“ oder Plakate auf den Schulgrundstücken, die für ein rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr werben oder Kampagnen in sozialen Medien.

3.7.1 Beteiligung von Kindern und/oder Eltern

Grundsätzlich wird empfohlen, Kinder und/oder Eltern zu beteiligen, wenn es darum geht, Schulwege sicher zu gestalten, sei es mit Schulwegeplänen³⁸ oder allgemein, da sie die Experten/Expertinnen sind.³⁹ Bei Grundschulen liegt dabei der Fokus auf dem Fußverkehr, da das Fahrradfahren in der Grundschule noch nicht empfohlen wird.⁴⁰

3.7.2 Aktionen von oder mit der Polizei

- Aktion „Schulwegesicherung 2018“ in Brandenburg:

Polizeiliche Maßnahmen wie Kontrolle der Geschwindigkeit oder der Anschnallpflicht am ersten Schultag in Verbindung mit Aufrufen zur gegenseitigen Rücksichtnahme in den sozialen Medien.⁴¹

- „Blitz für Kids“ – Mittelhessen:

Polizisten führen in den Bereichen rund um die Schule Geschwindigkeitsmessungen bei Fahrzeugen durch. Nach der Messung verteilen Viertklässler, je nach Verhalten der Autofahrer grüne oder gelbe Karten an die Autofahrer.⁴²

³⁸ Unfallforschung der Versicherer, GDV (Hrsg.) (2009): Planerheft Schulwegesicherung, Berlin

³⁹ Fuss e.V., Fachverband Fußverkehr Deutschland: Zusammen mit Kindern den Schulweg sichern: SRF-Leitfaden für Schülerbefragung.
<http://www.wegenetz.info/102-literatur/427-zusammen-mit-kindern-den-schulweg-sichern.html>

⁴⁰ Unfallforschung der Versicherer, GDV (Hrsg.) (2009): Planerheft Schulwegesicherung, Berlin

⁴¹ Polizei Brandenburg (Hrsg.) (2018): Aktion Schulwegsicherung am 20.08.2018.
<https://polizei.brandenburg.de/pressemeldung/polizeikontrollen-zu-schuljahresbeginn/1134597> [Zugriff 19.01.2021]

⁴² Polizei Hessen (Hrsg.) (2018): „Sicherer Schulweg“ und „Blitz für Kids“
<https://www.polizei.hessen.de/icc/internetzentral/nav/b6d/broker.jsp?uMen=b6d73390-ef8e-0117-288b-5edad490cfa4&uCon=2cf70f96-e11f-ec61-ac1c-eae603c1863b&uTem=bff71055-bb1d-50f1-2860-72700266cb59> [Zugriff 19.01.2021].

Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023



Wir Kinder orientieren uns am Verhalten von Erwachsenen. Gut, dass es noch solche Vorbilder wie Sie gibt.

Bitte fahren Sie weiter so umsichtig und helfen, Sie Unfälle zu vermeiden.
Danke!

Anhalteweg unter günstigen Verhältnissen:

bei 30 km/h	ca. 12 m
bei 50 km/h	ca. 25 m
bei 70 km/h	ca. 43 m

Eine Gemeinschaftsaktion zur Verkehrssicherheit






Sind Sie wirklich ein **RASER** ?

Wir Kinder orientieren uns am Verhalten von Erwachsenen. Seien Sie Vorbild.

Bitte fahren Sie umsichtiger und helfen Sie, Unfälle zu vermeiden – uns zuliebe.
Danke!

Anhalteweg unter günstigen Verhältnissen:

bei 30 km/h	ca. 12 m
bei 50 km/h	ca. 25 m
bei 70 km/h	ca. 43 m

Eine Gemeinschaftsaktion zur Verkehrssicherheit




- Schulweg-Safari – Frankfurt am Main und Leipzig:

Das Projekt Schulweg-Safari wird in den beiden Partnerstädten Frankfurt am Main und Leipzig in Kooperation mit einigen Schulen durchgeführt. In Leipzig sind es drei Grundschulen. Das Projekt besteht aus drei Maßnahmen. Zum einen werden „Elternhaltstellen“ auf Supermarktparkplätzen errichtet um das hohe Verkehrsaufkommen vor den Schulen zu entzerren. Zum anderen werden Kinder und Eltern beteiligt, in dem die Kinder mit der Polizei die Schulwege abgehen. Die Eltern werden wiederum nach Problemen auf dem Schulweg

Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

befragt. Eine ergänzende Maßnahme ist, dass Senioren ehrenamtlich als Verkehrserziehungshelfer den Kindern zur Seite gestellt werden.⁴³

In der Stadt Frankfurt gibt es die Aktion seit 2008. Dort bekommen die Kinder zur Einschulung Flyer, die über sichere Schulwege informieren und ein Reflektierendes Band, damit sie im Straßenverkehr besser gesehen werden. Außerdem informieren sie auf ihrer Website über sichere Schulwege je nach genutztem Verkehrsmittel.⁴⁴

3.7.3 Plakataktionen

- Stadt Saarbrücken

Die Stadt Saarbrücken möchte auf das Thema der Schulwegsicherung aufmerksam machen und hat dafür Plakate im Stadtgebiet aufgehängt. Außerdem möchte die Stadt Schulwege und Schulumfelder sicherer machen. Für die Analyse der Probleme sollen Schüler, Eltern und andere Institutionen beteiligt werden.⁴⁵

- **Abbildung 15:** Plakat für sichere Schulwege in Saarbrücken



Bildquelle: Landeshauptstadt Saarbrücken

⁴³ Stadt Leipzig: Schulweg-Safari. <https://www.leipzig.de/jugend-familie-und-soziales/schulen-und-bildung/schulen/schulwegsicherheit/schulweg-safari/> [Zugriff 11.01.2021].

⁴⁴ Schulweg Safari: Schulweg Safari von Autoschlängen, Drahteseln und Zebrastrreifen. <https://schulweg-safari.de/> [Zugriff 20.01.2021].

⁴⁵ Stadt Saarbrücken: Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Schulwegsicherheit. https://www.saarbruecken.de/rathaus/presse_und_online/artikeldetail/article-5d0793d360470 [Zugriff 20.01.2021].

3.7.4 Empfehlungen für die Stadt Gifhorn

Aus den Beispielen geht hervor, dass sich Maßnahmen der Schulwegsicherheit in der Regel auf Grundschulen fokussieren. Ein Grund hierfür ist die fehlende Erfahrung der Grundschüler im Straßenverkehr. Deshalb ist es in Grundschulumbfeldern besonders wichtig, dass die Autofahrer umsichtig fahren. Dafür starten Plakataktionen ganz bewusst mit Beginn eines neuen Schuljahrs, um Autofahrer um besondere Rücksichtnahme gegenüber den unerfahrenen Verkehrsteilnehmer*innen zu bitten⁴⁶. Dabei können aber auch Polizeikontrollen helfen. Für ein besseres Verständnis bei Autofahrer*innen ist es dabei wichtig zu erkennen, für wen die Kontrollen oder Aktionen stattfinden. Wenn also aus Schildern oder Plakaten hervor geht, dass sie von Kindern für Kinder sind oder Kinder wie bei „Blitz für Kids“ an den Kontrollen beteiligt sind.

Im Allgemeinen sind Kampagnen, die auf Schulstandorte und auf eine angepasste Fahrweise hinweisen, an allen Schulformen möglich. Auch die Beteiligung von Eltern und Schülern bei der Schulwegsicherheit ist eine Maßnahme, die bei allen Schulformen angewandt werden kann. Gegebenenfalls ist eine Sondernutzung zu beantragen.

Stadt Gifhorn

**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

⁴⁶ Z.B. die „Achtung Kinder!“-Plakataktion von Radio FFN,
<https://www.ffn.de/aktionen/stoebert-im-ffn-archiv/die-ffn-achtung-kinder-plakate/>

4 Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr

In der Stadt Gifhorn gibt es, verteilt auf die Kernstadt und die Ortsteile Kästorf, Gamsen, Wilsche, Winkel und Neubokel, insgesamt 102 Querungsanlagen. Dabei handelt es sich im Einzelnen um 48 Mittelinseln, 26 Lichtsignalanlagen (LSA) an Knotenpunkten, 25 Fußgängerlichtsignalanlagen (FG-LSA) und 6 Kreisverkehre (KVP), an deren Zufahrten Mittelinseln angelegt sind. Ein weiterer Kreisverkehr wurde am Knotenpunkt (KP) Lehmweg/Bergstraße/ Calberlaher Damm mittlerweile fertig gestellt und ein weiterer wird am KP K114/Wolfsburger Straße mit einer lichtsignalisierten Querungsmöglichkeit am KP Calberlaher Damm/Wolfsburger Straße in 2024 fertiggestellt.

Reine Fahrbahnteiler, also Mittelinseln ohne Wartefläche, werden nicht zu den Querungsanlagen gezählt, da eine Querung hier nicht vorgesehen ist.

Die Art und Lage der Querungsanlagen (Stand Dez 2022) ist in der Karte 3 dargestellt.

- **Karte 3:** Querungsanlagen im Bestand

Die vorhandenen Querungsanlagen wurden je nach Art der Anlage auf die Erfüllung der Anforderungen entsprechender Richtlinien, Empfehlungen und Hinweise überprüft und bewertet (z.B.: RASt, EFA, H BVA). Dazu wurden umfangreiche Erhebungen und Messungen an den Anlagen durchgeführt.

4.1 Einsatzgrenzen von Querungsanlagen

Allgemein sollen Querungsanlagen errichtet werden, wenn anderenfalls Unfälle zu erwarten sind beziehungsweise sich ereignet haben.

Ob und welche Art von Querungsanlagen infrage kommt, hängt außerdem von der Fahrbahnbreite, den Geschwindigkeiten und den Verkehrsmengen ab. Ein grundsätzlicher Querungsbedarf muss gegeben sein.

Für Fahrbahnen mit max. 8,50m und 2 Fahrstreifen gilt, dass bei einer

- zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und nicht mehr als 500 Kfz/h oder
- einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und nicht mehr als 250 Kfz/h

Querungsanlagen i.d.R. **entbehrlich** sind.

Notwendig sind Querungsanlagen

- bei Geschwindigkeiten von 50 km/h und 1.000 Kfz/h oder
- bei Geschwindigkeiten von > 50 km/h und 500 Kfz/h

Darüber hinaus sind Querungsanlagen unabhängig von den genannten Kriterien **zweckmäßig**, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgänger*innen (z.B. Kinder, Senioren) zu rechnen ist.⁴⁷

Je nach den Ausprägungen der Kriterien (Geschwindigkeit, Verkehrsmengen und Anzahl Querender) ergeben sich die im Folgenden dargestellten Hinweise zur empfohlenen Art der Querungsanlage.

- **Abbildung 16:** Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen⁴⁸

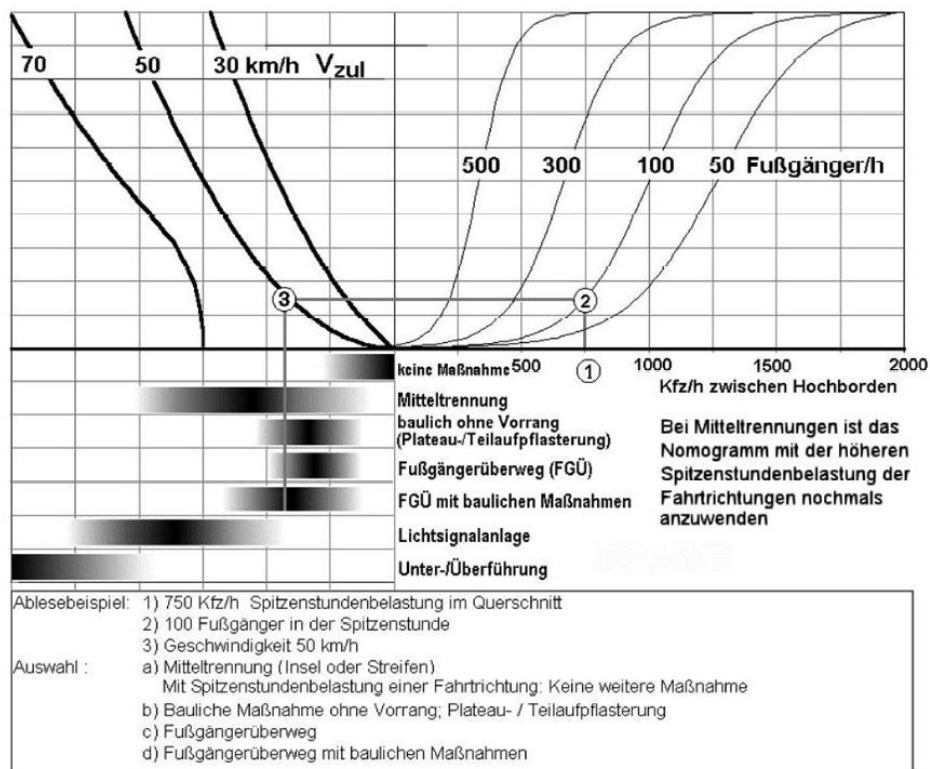


Bild 6: Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen < 8,50 m Fahrbahnbreite

4.2 Mittelinseln

Mittelinseln bezeichnen i.d.R. eine bauliche oder markierte Fläche zwischen zwei Fahrstreifen mit einer Wartefläche, die das Überqueren der Fahrbahn in 2 Zügen ermöglichen. Sie bilden einen Schutzraum und schaffen damit Zeitfenster zur Querung der Fahrbahn.

⁴⁷ FGSV, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, 2002, S. 19 sowie Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06, 2006, S. 89

⁴⁸ ebenda

4.2.1 Anforderungen an Mittelinseln

Die Eignung der Mittelinsel als sichere Querungsanlage ist von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsmenge abhängig (siehe Abbildung 16 auf der vorherigen Seite). Für die Verkehrssicherheit von hoher Bedeutung sind auch uneingeschränkte Sichtbeziehungen sowohl in der Zufahrt zur Mittelinsel als auch auf die Mittelinsel selbst. Daraus ergibt sich auch die Anforderung, dass Mittelinseln nicht in engen Kurven und hinter Kuppen oder sonstigen sichteinschränkenden Stellen liegen.

Die baulichen Anforderungen an Mittelinseln richten sich an die Breite der Mittelinsel und die Breite der Wartefläche. Weiterhin ist die barrierefreie Gestaltung der Mittelinsel von hoher Bedeutung.

Weitere Anforderungen resultieren aus den potentiellen Nutzern der Mittelinsel, die u.a. aus den angrenzenden oder querenden Routen des Radverkehrs (entsprechend der Netzdefinition des Radverkehrskonzeptes - Vorrangroute (VR), Hauptroute (HR) oder Nebenroute (NR)), der Lage der Mittelinsel an einem Schulweg (Grundschule (GS), Förderschule (FS) oder weiterführenden Schule (WS)) und der Lage hinsichtlich weiterer wichtiger Ziele (z.B. Haltestellen, Nahversorgungseinrichtungen, Senioreneinrichtungen) abzuleiten ist.

Eignung als sichere Querungsanlage

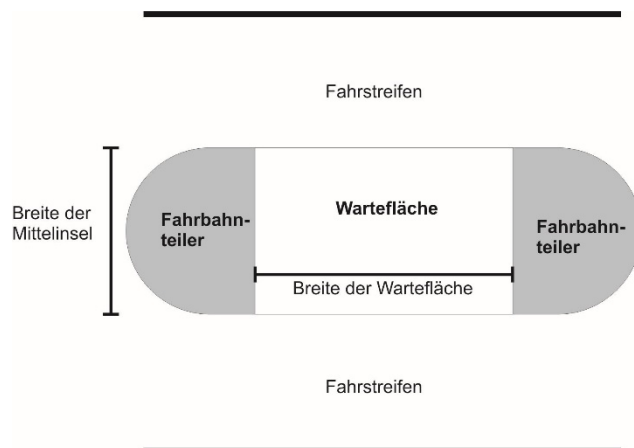
Mittelinseln bzw. Mitteltrennungen haben entsprechend dem oben dargestellten Diagramm (Abbildung 16) einen breiten Einsatzbereich. Die untersuchten Mittelinseln in Gifhorn eignen sich aufgrund der Verkehrscharakteristik als sichere Querungsanlagen. Unter Berücksichtigung der Kfz-Verkehrsmengen, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Annahmen von Fußgängern pro Stunde (50 FG/h od. 100 FG/h) werden die Einsatzgrenzen z.T. unterschritten (aufgrund geringer Kfz-Verkehrsbelastung und/oder geringer zul. Höchstgeschwindigkeiten), ansonsten liegt die Verkehrssituation im Rahmen der Einsatzgrenzen.

Anforderungen an die bauliche Ausgestaltung der Mittelinseln

Maße

Die Breite der Mittelinsel ist in der RASSt 06⁴⁹ als Abstand zwischen den Fahrstreifen definiert, der Abstand zwischen den Fahrbahnteilern wird als Breite der Wartefläche definiert.

- **Abbildung 17:** Begriffsdefinitionen entsprechend RASSt 06



Als empfohlene Maße sind in den verschiedenen Regelwerken (EFA, RASSt) 4,00m für die Breite der Wartefläche und 2,50m für die Breite der Mittelinsel genannt. Insbesondere die Breite der Mittelinsel mit 2,50m ist in Bezug auf den Radverkehr und die Barrierefreiheit relevant. Bei beengten Fahrbahnverhältnissen ist eine Breite der Mittelinsel von 2,00m vertretbar, um zu Fuß gehenden und Rad fahrenden noch einen Schutzraum beim Überqueren der Straße anzubieten. Für Fahrräder mit Anhängern ist vor allem die Breite der Wartefläche von Bedeutung, da diese das Schrägaufstellen ermöglicht.

Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit der Mittelinsel ist gegeben, wenn die folgenden Kriterien erfüllt sind:⁵⁰

- Durchgängig abgesenkte Bordhöhe von 3 cm oder differenzierte Bordhöhe von 0 cm und 6 cm
- vorhandenes Blindenleitsystem (taktil und visuell kontrastiert)

⁴⁹ FGSV, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, 2002, S. 19 sowie Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06, 2006, S. 89

⁵⁰ FGSV, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06, 2006, S. 89 sowie Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA, S. 50

- 2,50m Breite der Mittelinsel

Der Bord an Querungsstellen ist abzusenken. Dabei gilt ein abgesenkter Bord mit einer Resthöhe von 3 cm als ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen von Sehbehinderten, die den Bord als Tasthilfe brauchen und Rollstuhlfahrer, die eine möglichst geringe Bordhöhe benötigen.

Weisen Warteflächen eine Nullabsenkung auf, ist neben dieser auch ein erhöhter Bord notwendig, welcher außerdem taktil und visuell kontrastiert angelegt werden muss.

Die Führung zur und über die Querungsanlage ist durch Blindenleitsysteme (taktile Leitelemente im Boden) sicherzustellen.

4.2.2 Berücksichtigte Bewertungskriterien Mittelinsel

Die differenzierte Bewertung der Mittelinseln erfolgt hinsichtlich ihrer baulichen Ausgestaltung, zum einen im Hinblick auf die Maße und zum anderen auf die Barrierefreiheit. In der nachfolgenden Tabelle sind die Bewertungskriterien zusammengefasst:

- **Tabelle 1:** Bewertungskriterien zur baulichen Ausgestaltung der Mittelinseln

Kriterium	Anforderung
Breite der Mittelinsel	2,00 m ohne Radrouten im Verlauf (i.d.R. keine Nutzung durch Radverkehr) 2,50 m mit Radrouten im Verlauf (Nutzung durch Radverkehr)
Breite der Wartefläche	4,00 m
Barrierefreiheit	Blindenleitsystem vorhanden und durchgängige Absenkung auf 3 cm oder differenzierte Bordhöhe (Nullabsenkung und 6 cm Bord)

Zur Überprüfung und Bewertung der in Gifhorn bestehenden Mittelinseln wurden die notwendigen Daten vor Ort erhoben und tabellarisch aufbereitet.

4.2.3 Bewertung bestehender Mittelinseln

Die 48 Mittelinseln in der Stadt Gifhorn werden in Bezug auf die genannten Anforderungen überprüft. Das Ergebnis ist in Karte 4 und in der folgenden Tabelle zusammenfassend dargestellt.

- **Tabelle 2:** zusammenfassende Bewertung der bestehenden Mittelinseln in Gifhorn nach den definierten Anforderungen

Erfüllung der Anforderungen an			
Breite der Mittelinsel	Breite der Wartefläche	Barrierefreiheit	Anzahl
✓	✓	✓	0
✓	✓	X	3
✓	X	✓	0
✓	X	X	13
X	✓	✓	0
X	✓	X	11
X	X	✓	6
X	X	X	15
16 ✓ / 32 X	14 ✓ / 34 X	6 ✓ / 42 X	48

- **Karte 4:** Bewertung der Querungsanlagen: Mittelinseln im Bestand

Die Bewertungskriterien sind in einer gemeinsamen Anlage mit den Prioritäten (siehe Kapitel 4.5.1) dargestellt.

Von den 48 vorhandenen Mittelinseln erfüllt keine alle Anforderungen. 15 Mittelinseln liegen bei allen 3 Bewertungskriterien unter den Anforderungen.

Der Schwerpunkt der Nicht-Erfüllung liegt auf der Barrierefreiheit.

An 35 der 48 Mittelinseln besteht kein Blindenleitsystem.

An alle Mittelinseln haben die Warteflächen und gegenüberliegenden Gehwege eine Absenkung (mit 3 cm) oder Nullabsenkung. Bei den Nullabsenkungen fehlt grundsätzlich das erforderliche 6 cm Bord (getrennte Überquerungsstellen), daher gelten sie nicht als barrierefrei. Dies trifft auf 40 der 48 Mittelinseln zu. Von den Mittelinseln mit Nullabsenkung weisen 6 ein Blindenleitsystem auf.

Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

- **Abbildung 18:** Mittelinsel in der Bruno-Kuhn-Straße mit durchgehender Nullabsenkung (ohne 6 cm Bord) und Blindenleitsystem



Von den 8 Mittelinseln mit durchgängiger Absenkung der Wartefläche (3 cm Bord) weisen 7 ein Blindenleitsystem auf. Da bei einer dieser Mittelinseln aber an einem gegenüberliegenden Gehweg eine Nullabsenkung (ohne 6 cm Bord) besteht, gilt auch diese nicht als barrierefrei.

- **Abbildung 19:** Mittelinsel in der Hauptstraße Höhe Maisenweg in Kästorf mit Absenkung der Wartefläche und der Gehwege sowie Blindenleitsystem



16 der 48 Mittelinseln weisen die geforderte Mindestbreite von 2,50m auf. Bei 21 Mittelinseln liegt die Breite zwischen 2,00m und < 2,50m. Da diese alle vom Radverkehr mitgenutzt werden sollen (15 an VR, 3 an HR, 3 an NR), reicht eine Breite unter 2,50m an diesen nicht aus. An 11 Mittelinseln liegt die Breite unter 2,00m.

14 der 48 Mittelinseln weisen die geforderte Mindestbreite der Wartefläche von 4,00m auf. Bei 13 Mittelinseln beträgt die Breite der Wartefläche unter 2,00m. Zwischen 2,00m und < 4,00m sind 21 Mittelinseln breit.

Die geforderten Maße für die Breite der Mittelinsel und der Wartefläche können lediglich 3 Mittelinseln vorweisen.

4.3 Kreisverkehrsplätze

Kreisverkehrsplätze (KVP) wurden zunächst darauf untersucht, ob die Zufahrten über Querungsanlagen (i.d.R. Mittelinseln mit Wartefläche) oder reine Fahrbahnteiler (Mittelinsel ohne Wartefläche) verfügen.

I.d.R. sind Mittelinseln mit Warteflächen als Querungsanlagen installiert, tlw. jedoch nicht an allen Zufahrten des Kreisverkehrs.

Die Kreisverkehre, die nicht an jeder Zufahrt eine Querungsanlage aufweisen befinden sich am Rande des Stadtgebietes und weisen über die betroffenen Zufahrten keine Gehwegführung auf, weshalb eine Querungsanlage entbehrlich ist (KVP Bruno-Kuhn-Straße/Zum Luisenhof und KVP Bruno-Kuhn-Straße/Carl-Miele-Straße),

Eine Ausnahme bildet der Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße/Lindenstraße. Er befindet sich entlang des Innenstadtrings und bietet über die Zufahrt Lindenstraße keine Querungsmöglichkeit, da für Absenkungen ein Eingriff in die tragenden Brückenbauteile erforderlich wäre.

- **Abbildung 20:** nicht passierbarer Fahrbahnteiler in der Zufahrt Lindenstraße am Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße/Lindenstraße/Zur Allerwelle



4.3.1 Allgemeine Anforderungen

Grundsätzlich gilt an Kreisverkehren, dass an allen Zufahrten, an denen eine Gehwegeverbindung ankommt, ein Fahrbahnteiler mit Querungsmöglichkeit angelegt sein sollte, mit Ausnahme von stark untergeordneten Zufahrten.

Für die Fahrbahnteiler mit Querungsmöglichkeit (Mittelinseln) an Kreisverkehren gelten dieselben Anforderungen, wie sie im Kapitel 1.2 Mittelinseln dargestellt wurden. Diese wurden überprüft und bewertet.

Weitere Hinweise

In Bezug auf die Gestaltung von Kreisverkehren gibt es weitere Kriterien, die z.B. einen Einfluss auf die Ein- und Ausfahrtsgeschwindigkeit auf den Zufahrten haben und damit die Verkehrssicherheit betreffen. Auch die Zulässigkeit des Querens im 2-Richtungsverkehr (abgesehen von verkehrswidrigem Queren) kann einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit an Kreisverkehren haben. Da diese Aspekte jedoch nicht die Querungsanlage selbst betreffen bzw. einen Mangel beschreiben, der durch eine etwaige nicht erfüllte Anforderung an Mittelinseln entsteht, werden sie hier nicht berücksichtigt.

4.3.2 Berücksichtigte Bewertungskriterien Kreisverkehr

Die Bewertung der Kreisverkehrsplätze stützt sich aufgrund der vor Ort ermittelbaren Daten auf die Bewertung der vorhandenen Mittelinseln. Die angesetzten Kriterien entsprechen denen, die für die Mittelinseln beschrieben wurden (vgl. 4.2.1).

4.3.3 Bewertung bestehender Kreisverkehre

Von den 6 bestehenden Kreisverkehren in der Stadt Gifhorn erfüllt keiner die gestellten Anforderungen an die Barrierefreiheit. Alle vorhandenen Mittelinseln haben Nullabsenkungen ohne entsprechend erhöhten Bord (6cm), tlw. sind keine Blindenleitsysteme / taktile Elemente vorhanden.

In Bezug auf die Breite der Mittelinsel und der Wartefläche entsprechen lediglich die Mittelinseln am KVP Konrad-Adenauer-Straße/Lindenstraße/Zur Allerwelle den Anforderungen. Allerdings fehlt hier eine Querungsanlage über die Zufahrt Lindenstraße.

An den Kreisverkehrsplätzen Celler Straße/Allerstraße und Braunschweiger Straße/Hugo-Junkers-Straße sind in allen Zufahrten Mittelinseln vorhanden, allerdings sind die Breiten der Mittelinsel zu gering dimensioniert.

Am Kreisverkehrsplatz an der Hamburger Straße/Bruno-Kuhn-Straße erfüllen 3 von 4 Mittelinseln weder die Anforderung an die Breite der Mittelinsel noch an die Wartefläche. Lediglich in der Zufahrt Campus erreicht die Breite der Mittelinsel das notwendige Maß.

An den beiden weiteren Kreisverkehren im Verlauf der Bruno-Kuhn-Straße besteht die gleiche Problemlage mit den Mittelinseln. An 2 von insgesamt 3 Mittelinseln an diesen zwei Kreisverkehrsplätzen wird nur die Breite der Mittelinsel erfüllt, alle weiteren Anforderungen werden nicht eingehalten. In der Zufahrt Bruno-Kuhn-Straße Nord am KVP Bruno-Kuhn-Straße/Carl-Miele-Straße erfüllen die Mittelinseln keine der Anforderungen.

- **Karte 5:** Bewertung der Querungsanlagen: Kreisverkehre im Bestand

Die Bewertungskriterien der Kreisverkehre sind in einer gemeinsamen Anlage mit den Prioritäten (siehe Kapitel 4.5.1) dargestellt.

4.4 Lichtsignalanlagen

Bei den Lichtsignalanlagen wurde die Art der Anlage erfasst. Dabei wird zwischen Lichtsignalanlagen an einem Knoten und Fußgängerlichtsignalanlage unterschieden. Für beide Arten von Anlagen wurden erfasst, welche Art der Absenkung vorliegt, ob ein Blindenleitsystem vorhanden ist, welche Arten von Radrouten dort verlaufen, ob sie auf einem Schulweg liegt und ob Fahrbahntrenner vorhanden sind, so dass eine Furt eventuell nicht in einer Grün-Phase überquert werden kann. An den Lichtsignalanlagen an Knoten wurde gesondert erfasst, wie viele Knotenpunktarme und Furten vorliegen und für Fußgängersignalanlagen wurden zusätzlich die Wartezeit erhoben und ob es sich gegebenenfalls um eine Dunkelanlage handelt.

4.4.1 Allgemeine Anforderungen

Anforderungen an Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten (LSA)

In Bezug auf die Barrierefreiheit gelten dieselben Anforderungen wie sie für die Mittelinseln bereits beschrieben wurden. Zusätzlich zu den taktilen und optischen Elementen ist eine Blindenakustik als weiteres Merkmal der Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen einzurichten, um dem 2-Sinne-Prinzip Rechnung zu tragen.

Die Dauer der Freigabezeit für den querenden Fußverkehr ist so zu bemessen, dass mehr als die Hälfte der zu querenden Fahrbahn gequert werden kann. Eine Freigabezeit von unter 5 Sekunden darf nicht unterschritten werden. Als

Räumgeschwindigkeit wird ein Regelwert von 1,2m/s angesetzt. Dieser berücksichtigt jedoch nicht den Zeitversatz für die Reaktion zum Losgehen oder für mobilitätseingeschränkte Personen. Im Sinne der Barrierefreiheit sollte eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s angesetzt werden.

Sind zwischen den Richtungsfahrstreifen einer lichtsignalgeregelten Querungsstelle Mittelinseln vorhanden, sollen Fußgänger die Fahrbahn in einem Zug queren können und nicht auf der Mittelinsel verharren.

Furten sollen grundsätzlich an jedem Knotenpunktarm angelegt sein und sie sollen möglichst in der Linie direkter Gehwegverbindungen liegen.

Zur Wartezeit für den Fußverkehr an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten wird festgehalten, dass nach einer Wartezeit von 40 Sekunden für den Fußgänger der Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten, deutlich zunimmt. Daher sollte die Wartezeit nie mehr als 40 Sekunden betragen. Da auch unterhalb von 40 Sekunden mit Missachtungen zu rechnen ist („deutliche Zunahme“ bedingt bereits vorangegangene Missachtungen) sollte die Wartezeit i.d.R. deutlich darunter liegen.

Bei der Signalisierung der Fußverkehrsströme sind möglichst keine bedingt verträglichen Signalisierungen mit den abbiegenden Verkehrsströmen zuzulassen, da diese das Unfallrisiko erhöhen (UDV). In den Empfehlungen zu Fußverkehrsanlagen (EFA) heißt es dazu auf S.23 „Der Einsatz von konfliktfreien Signalschaltungen (keine gleichzeitige Freigabe für abbiegende Kfz-Verkehrsströme und Fußgänger) ist besonders an Fußgängerfurten mit hohem Anteil von Kindern, älteren und behinderten Menschen und an Zufahrten mit hohem Schwerverkehrsanteil zu prüfen.“ „Wo das nicht möglich ist, ist den Fußverkehrsströmen ein Zeitvorsprung von einer bis zwei Sekunden vor den Abbiegenden an der Konfliktfläche zu geben“ (S.24)⁵¹. Ein gelbes Blinklicht kann bei bedingt verträglichen Verkehrsströmen ggf. helfen.

Für Querungsbedarf außerorts sollten nur Lichtsignalanlagen genutzt werden oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss auf 70 km/h verringert werden.

Anforderungen an Fußgänger-Lichtsignalanlagen (FG-LSA)

Bei bedarfsgesteuerten Fußgängersignalanlagen sollte die Anlage möglichst nach 7 Sekunden für den Fußgänger auf Grün schalten. Bei Schaltung der Ampel in „Grüner Welle“ sollte das Umschalten nicht länger als 30 Sekunden dauern.

⁵¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA, FGSV-Verlag, Köln, 2010, S.23 f.

Bei der Verwendung von „Dunkelanlagen“ bei Fußgänger-Lichtsignalanlagen ist darauf zu achten, dass nur ein Typ innerhalb einer Stadt verwendet wird, um das Verständnis von Dunkelanlagen zu fördern. Dunkelanlagen sind Fußgänger-Lichtsignalanlagen die sich erst auf Anforderung einschalten. Dabei werden zwei Formen unterschieden:

- 1. die Kfz-Signale sind abgeschaltet, die Fußgängersignale stehen auf Rot.
- 2. sowohl Fußgänger als auch Kfz-Signale sind abgeschaltet („Schlafampel“)

An Fußgänger-Lichtsignalanlagen, die nach dem Modus der „Schlafampel“ operieren, sind Hinweise anzubringen, dass die Ampel betriebsbereit ist.

Die Größe der Warteflächen richtet sich in der Regel nach der Anzahl der Fußgänger, die in der Wartezeit eintreffen. In der Nähe von Schulen und Kindergärten, sowie Einrichtungen für behinderte Menschen sind größere Warteflächen als üblich vorzusehen.

Fußgängersignalanlagen sollten in mindestens 200m Entfernung zum nächsten Knoten mit Lichtsignalanlagen liegen.

4.4.2 Berücksichtigte Bewertungskriterien Lichtsignalanlagen

Für die Bewertung der Qualität von Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten werden folgende Kriterien berücksichtigt:

- Anforderungen an die Barrierefreiheit (differenzierte Absenkung oder durchgängig 3cm), inkl. Blindenakustik
- Furten über alle Zufahrten mit Gehwegeverbindung

Die Erhebungen der Freigabezeit, bedingtverträgliche Abbiegeströme oder Wartezeiten konnten im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen nicht in einem darstellbaren Zeitbudget erhoben werden und werden daher nicht in die Bewertung einbezogen. Zwar liegen dazu vereinzelte Aussagen aus den Elternbefragungen an den Grundschulen vor, da diese aber nicht für alle bestehenden Anlagen gemacht wurden und z.T. subjektiv sind, werden sie in der Bewertung nicht berücksichtigt.

Für die Maßnahmenentwicklung werden sie jedoch herangezogen.

Für die Bewertung der Qualität von Fußgänger-Lichtsignalanlagen werden folgende Kriterien berücksichtigt:

- Umschaltzeit von Rot auf Grün beträgt weniger als 30 Sekunden

- Entfernung zum nächsten Lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt beträgt mind. 200m

Ferner erfolgt die Unterscheidung zwischen Dunkelampel und Schlafampel, um die mögliche Uneinheitlichkeit innerhalb der Stadt aufzuzeigen. Keine der vorhandenen Schlafampel hat einen Hinweis auf die Betriebsbereitschaft.

Eine ausreichend große Wartefläche bemisst sich an der Zahl der eintreffenden Personen während der Wartezeit. Da die Erhebungen nicht zur Spitzenstunde eines Tages stattfanden, ist eine Bewertung nicht möglich und das Kriterium wird außen vor gelassen.

Eine Wartezeit von max. 7 Sekunden erfüllt keine der FG-LSA. Da die Wartezeit zum Teil verkehrsabhängig reguliert wird, variiert sie zudem je nach Verkehrslage. Daher wird der Wert von 30 Sekunden als Maximalwert berücksichtigt.

4.4.3 Bewertung bestehender Lichtsignalanlagen

Mit Ausnahme der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Hamburger Straße/Raiffeisenstraße erfüllt keine Lichtsignalanlage in Gifhorn, die an sie gestellten Anforderungen. Die Hauptproblematik besteht in der Barrierefreiheit. Von insgesamt 51 LSA (Fuß- und Kfz-LSA) sind 50 nicht barrierefreie i. S. d. formulierten Anforderungen.

An 7 dieser 50 LSA fehlen zudem Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr über eine der Zufahrten (hier als Furten benannt) an den Knotenpunkten. Hierzu ist mildernd anzumerken, dass 4 dieser Anlagen relativ nahe beieinander liegen und daher die fehlenden Furten an der jeweils nächsten LSA ausgeglichen werden können.

In Bezug auf die Wartezeiten konnte an 2 FG-LSA festgestellt werden, dass die festgelegte max. Wartezeit von 30 Sek. überschritten wird.

- **Karte 6:** Bewertung der Querungsanlagen: Lichtsignalanlagen im Bestand

Die Bewertungskriterien für bestehende Lichtsignalanlagen sind in einer gemeinsamen Anlage mit den Prioritäten (siehe Kapitel 4.5.1) dargestellt.

4.5 Maßnahmenempfehlungen Querungsanlagen

Aufbauend auf die Analysen und Bewertungen der vorhandenen Querungsanlagen ergeben sich Empfehlungen zur Verbesserung bestehender Anlagen.

Ferner werden durch eine detaillierte Netzbetrachtung Empfehlungen zur Ergänzung von Querungsanlagen im Straßennetz formuliert.

Anschließend werden die Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung und zur Neuanlage von Querungsanlagen priorisiert, aus der die Stadt Gifhorn eine Handlungsempfehlung ableiten kann.

4.5.1 Verbesserung bestehender Anlagen

Mittelinseln

Grundsätzliches Ziel sollte es sein, alle Mittelinseln mit einem fest definierten Standard in ganz Gifhorn einheitlich herzustellen. Ein entsprechender Standard ist bereits erstellt worden. Wo Maße aufgrund von limitierenden Faktoren (verfügbarer Straßenraum) nicht eingehalten werden können, sollte die Anlage anderer Querungsanlagen umgesetzt werden (z.B. FG-Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberweg, vorgezogenen Seitenräume etc.)

Die zu verbessernden Mittelinseln und die Maßnahmen ergeben sich aus der Defizitdarstellung in Karte 4 und den Anforderungen. Konkret bedeutet dies für die bestehenden Anlagen, dass die Barrierefreiheit hergestellt werden muss und Verbreiterungen der jeweils unzureichenden Flächen vorzusehen sind. Ggf. sind Mittelinseln durch andere Formen von Querungsanlagen (z.B. vorgezogener Seitenraum, Fußgängerüberweg) zu ersetzen.

Über die Priorisierung wird eine Empfehlung zur systematischen Umsetzung der jeweiligen Verbesserung der Querungsanlagen abgegeben.

Die Priorisierung berücksichtigt u.a. den Grad des Defizits und die Bedeutung der Anlage für das Wegenetz der Stadt Gifhorn. Die Bedeutung wird wiederum anhand der möglichen Nutzenden, der Unfalldaten und der Befragungsergebnisse der Grundschulen bewertet.

In Anlage 4 ist eine Tabelle beigefügt, die die betreffenden Mittelinseln mit den jeweiligen Bewertungskriterien und den daraus abgeleiteten Prioritäten darstellt.

Das Ergebnis der Priorisierung ist in der Karte 7 verarbeitet.

- **Karte 7:** Verbesserung bestehender Querungsanlagen: Prioritäten Mittelinseln
- **Anlage 4:** Bewertung und Prioritäten bestehender Querungsanlagen: Mittelinseln (Tabelle)

Kreisverkehrsplätze

Für die Mittelinseln an Kreisverkehrsplätzen gelten dieselben Grundsätze wie bei den Mittelinseln benannt (einheitlicher Standard). Ferner sollten entlang von Fußwegeverbindungen über die Zufahrten des Kreisverkehrs hinweg Furten angelegt werden.

Die Behebung der Defizite an Kreisverkehrsplätzen wurde ebenfalls priorisiert und ist in Karte 8 und Anlage 5 dargestellt.

- **Karte 8:** Verbesserung bestehender Querungsanlagen: Prioritäten Kreisverkehrsplätze
- **Anlage 5:** Bewertung und Prioritäten bestehender Querungsanlagen: Kreisverkehrsplätze (Tabelle)

Lichtsignalanlagen

Die umzusetzenden Maßnahmen an Lichtsignalanlagen ergeben sich aus der Defizitbetrachtung heraus. Am häufigsten sind Verbesserungen der Barrierefreiheit (Blindenakustik und Blindenleitsysteme, Bordabsenkungen) notwendig. Vereinzelt sind Vergrößerungen von Warteflächen oder Anpassungen in der Ampelschaltung (Wartezeiten Fußverkehr verkürzen, vermeiden gleichzeitiges Grün für Fußverkehr und Linksabbieger Kfz) sowie die Einrichtung weiterer Furten als Maßnahmen angezeigt.

Zur Reihenfolge der Maßnahmenumsetzung an Lichtsignalanlagen erfolgt die Priorisierung der einzelnen Lichtsignalanlagen nach den Kriterien der Furtenanzahl, der Barrierefreiheit, Wartezeiten und Schulwegeführung.

Das Ergebnis der Priorisierung ist in Karte 9 und Anlage 6 dargestellt.

- **Karte 9:** Verbesserung bestehender Querungsanlagen: Lichtsignalanlagen
- **Anlage 6:** Bewertung und Prioritäten bestehender Querungsanlagen: Lichtsignalanlagen (Tabelle)

4.5.2 Neueinrichtung von Querungsanlagen

Neben der Verbesserung von Bestandsanlagen zeigen die Bestandsanalysen und die Aussagen aus der Beteiligung auf, dass weiterer Bedarf an Querungsanlagen besteht. Dieser leitet sich in erster Linie aus den Schulwegen sowie weiterer Quell- und Zielwege (Haltestellen, Ärztezentren, Nahversorger, Parkplätze etc.) ab. Des Weiteren sind Unfälle – insbesondere Überschreiten-Unfälle – wichtig.

Zunächst wurden durch die Prüfung dieser Querungsbedarfe im gesamten Stadtgebiet potentielle Bedarfsorte für Querungsanlagen identifiziert, ergänzt durch die Bürgerwünsche. Auf diese Weise konnten 44 neue Querungsstellen festgelegt werden. Hinzu kommen diejenigen Querungsanlagen, die im Zuge der Schulwegesicherheit (Kapitel 3) oder im Rahmen von verträglichen Kfz-Geschwindigkeiten (Kapitel 5) als Maßnahmenvorschlag eingegangen sind.

Um auch hier eine Reihenfolge zu entwickeln, nach der die Anlagen gemäß ihrer Bedeutung eingerichtet werden sollten, erfolgte ebenfalls eine Priorisie-

rung. Diese beruht ebenfalls auf den Kriterien zur Identifizierung von potentiellen Querungsbedarfen und ergibt sich je nach Anzahl und Gewichtung der erfüllten Kriterien.

- **Karte 10:** Neueinrichtung von Querungsanlagen - Prioritäten

Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

5 Verträgliche Kfz-Geschwindigkeiten

5.1 Ausgangssituation

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

In der Karte 11 dargestellt sind die aktuell zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Gifhorn entsprechend dem Verkehrsmodell Gifhorn. Abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes besteht vorwiegend eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in entsprechenden Tempo 30-Zonen. Straßen mit übergeordneter Funktion weisen innerorts im Regelfall eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf. Auf Straßen, die außerorts an bewohnte Gebiete angrenzen, wie die Osttangente und die Bromer Straße, ist meist Tempo 70 angeordnet. Auf der B4, Zum Luisenhof, Wilscher Weg und weiteren Straßen außerorts sind auch höhere Geschwindigkeiten erlaubt.

Die Schulen Gifhorns - auch Grund- und Förderschulen - liegen nur zum Teil in Tempo 30 - Zonen oder an Straßen mit einer streckenbezogenen Tempo 30-Anordnung.

- **Karte 11:** Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Geschwindigkeitsüberschreitungen

Durch die Stadt Gifhorn wurden Daten zu Geschwindigkeitsüberschreitungen aus den Jahren 2014 – 2021 bereitgestellt. Die 26 Messungen weisen mehrheitlich Durchschnittsgeschwindigkeiten von 10 – 20 km/h über der festgesetzten Höchstgeschwindigkeit auf (14 Messungen). In Zum Luisenhof (Höhe Hsnr. 15) und im Krümmeweg am Ortsrand Wilsche wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 20 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit festgestellt.

Darüber hinaus wurden von der Verkehrsbehörde und der Polizeiinspektion Hinweise zu Hauptverkehrsstraßen gegeben, die hinsichtlich Geschwindigkeitsüberschreitungen auffällig sind.⁵² Dies sind:

- Allerstraße
- Braunschweiger Straße
- Calberlaher Damm

⁵² siehe Email Stadt Gifhorn vom 13.08.21

- Celler Straße
- Dannenbütteler Weg
- Eyßelheideweg
- Hamburger Straße
- Lehmweg
- Lüneburger Straße
- Wolfsburger Straße

Ortseingänge

An den Ortseingängen Gifhorns bestehen unterschiedliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Eine Möglichkeit sind bauliche Maßnahmen, wie z.B. eine Verschwenkung der Fahrbahn oder durch auf der Fahrbahn aufgebraachte Rüttelstreifen auf Höhe des Ortseingangsschildes. Außerdem bestehen Ortseingänge mit vorgelagerter Geschwindigkeitsbegrenzung, bei denen am Ortseingang nur noch ≤ 20 km/h Unterschied in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit besteht. Weiterhin gibt es Ortseingänge ohne geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen. An vielen dieser Ortseingänge sind diese auch nicht erforderlich. Zu nennen sind hier beispielhaft Ortseingänge direkt hinter Kreuzungen oder Ortseingänge, bei denen die zulässige Geschwindigkeit außer- und innerorts die gleiche ist.

Bei der Mehrheit aller Ortseingänge, die eine geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme benötigen, ist dies durch bauliche Anlagen geregelt (z.B. Ortseingang Wilsche über die Gamsener Straße oder Ortseingang Neubokel von Norden über die Dorfstraße).

Ist keine bauliche Anlage vorhanden, besteht in allen Fällen eine vorgelagerte Geschwindigkeitsreduzierung (z.B. Gifhorner Weg/Wilscher Weg oder Ortseingang Winkel über die Winkler Straße). Zum Teil ist dies durch Rüttelstreifen auf Höhe des Ortseingangsschildes ergänzt, welche jedoch in fast allen Fällen in schlechtem Zustand bzw. kaum noch erkennbar sind.

- **Karte 12:** Ortseingänge im Bestand

5.2 Maßnahmenpektrum

5.2.1 Anordnung reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeiten

Anordnung von reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch die zuständigen Behörden im Einklang mit der StVO durch entsprechende Beschilderung. Eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung ist entsprechend § 45 StVO möglich, wenn

- eine qualifizierte Gefahrenlage vorliegt,
- dies Gründe des Lärmschutzes ergeben,
- die Straße im unmittelbaren Bereich besonders sensibler Einrichtungen liegt (Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser, Alten- und Pflegeheime).

Insbesondere vor sensiblen Einrichtungen wie z.B. Schulen wurde die Einrichtung von Tempo 30 auf Straßen mit einer innerstädtischen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h vereinfacht.

Darüber hinaus ist in Wohngebieten auch die Ausweisung von Tempo 30–Zonen oder auch verkehrsberuhigten Bereichen möglich. Auch für Schulumfelder in Wohngebieten bzw. abseits der Hauptverkehrsstraßen ist die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen möglich.

In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion können zudem Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von unter 30 km/h angeordnet werden (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche).

Neben der Beschilderung zur Anordnung reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeiten (Strecken- oder Zonenanordnung) kommt auch die Einrichtung einer Fahrradstraße (mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h) oder das (Ver)Setzen von Orteingangsschildern (zur Reduzierung der Geschwindigkeiten an den Ortseingängen) in Betracht.

Die Straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen sind stets erforderlich und zu prüfen.

5.2.2 Unterstützende Maßnahmen zur Einhaltung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten

Um die Verkehrsteilnehmer*innen für die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu sensibilisieren, können unterstützende Maßnahmen ergriffen werden. Im Verkehrssicherheitskonzept wird neben straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (Verkehrskontrollen) zwischen weichen und harten Maßnahmen unterschieden. Zu den weichen Maßnahmen zählen alle nicht baulichen. Die harten Maßnahmen beinhalten bauliche Anpassungen an der Fahrbahn.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

- Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen

Vor allem in der Anfangszeit nach Anordnung einer neuen zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind Kontrollen durch die Polizei sinnvoll. Weiterhin sind auch in Bereichen mit bekannten Geschwindigkeitsüberschreitungen Kontrollen erforderlich.

Das Aufstellen von ortsfesten Anlagen (Radarfallen) kann zur permanenten Unterstützung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten eingesetzt werden. Die Wirksamkeit beschränkt sich hierbei aber in erster Linie auf den Nahbereich der (bekannten) Radarfalle.

Weiche Maßnahmen

- Geschwindigkeitsdisplays

Geschwindigkeitsdisplays spiegeln den Verkehrsteilnehmenden das eigene Verkehrsverhalten wider und machen somit auf eventuelles Fehlverhalten aufmerksam. Displays gibt es in verschiedenen Varianten mit Anzeige von Geschwindigkeiten, Smileys oder „Danksagung“.

- Fahrbahnmarkierungen und Rüttelstreifen

Durch Fahrbahnmarkierungen kann die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Im Umfeld von Schulen ist z.B. das Aufbringen von Piktogrammen („30“ oder Vorsicht Kinder) möglich, um die Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren.

Das Markieren von Rüttelstreifen, die ein akustisches Signal beim Befahren hervorrufen, kann ebenfalls dabei helfen, auf angeordnete Situationen aufmerksam zu machen.

- Anpassung von Kurvenradien, Markierungen

Zur Reduzierung von Geschwindigkeiten bereits vor der Einfahrt in einen Bereich mit geringeren Geschwindigkeiten können Kurvenradien reduziert werden. Große Kurvenradien begünstigen ein schnelles Abbiegen und steigern somit die Unfallgefahr und -schwere. Außerdem unterbleibt das ggf. notwendige Abbremsen beim Einfahren in einen geschwindigkeitsreduzierten Bereich. Die Verringerung von Kurvenradien kann diese Effekte verringern. Möglich ist die Anpassung der Kurvenradien zum einen mit Markierungen und zum anderen durch bauliche Elemente (überfahrbar und nicht überfahrbar).

Die Maßnahme eignet sich z.B. bei Einfahrten in Tempo 30-Zonen oder andere Bereiche mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit sowie wenn eine Ortseinfahrt direkt nach einer Kurve folgt. Die Radien dürfen jedoch nicht so klein gewählt

werden, dass Unfälle im Kfz-Verkehr (z.B. durch zu starkes Bremsen oder Fliehkräfte) provoziert werden.

Harte Maßnahmen

Bauliche Maßnahmen sorgen für eine angepasste, gewünschte Fahrweise aber beeinflussen ggf. den Verkehrsfluss.

Das Maßnahmenfeld umfasst die folgenden Möglichkeiten:

- **Mittelinseln/Fahrbahnteiler**

Mittelinseln oder Fahrbahnteiler sorgen bei einem entsprechenden Versatz der Fahrbahn für die effektive Reduzierung von Geschwindigkeiten. Es ist auf die richtige bauliche Ausgestaltung zu achten (Ausprägung des Fahrbahnversatzes). Bei Mittelinseln bestehen Synergieeffekte zur Verkehrssicherheit. Sie werden punktuell eingesetzt. Neben dem Einsatz als Querungsanlage auf i.d.R. stärker befahrenen Straße (Einsatzbereiche siehe Kapitel 4) sind Mittelinseln und Fahrbahnteiler an Ortseingängen probate Mittel zur Reduzierung der Geschwindigkeit.

- **Fahrbahnverengungen/-versatz**

Durch die Verengung von Fahrbahnen kann zum einen die Geschwindigkeit von Kfz reduziert werden, zum anderen die Wegstrecke für querenden Fußverkehr verkürzt werden. Durch das geringere Raumangebot ist eine langsamere Fahrweise erforderlich, insbesondere wenn weiterhin Gegenverkehr möglich ist. Der Einsatz erfolgt ebenfalls eher punktuell und i.d.R. auf Straßen mit Anordnung von Tempo 30.

Der Fahrbahnversatz wird vermehrt linienhaft angewendet. Durch regelmäßigen Fahrbahnversatz z.B. durch alternierendes Parken wird eine kurvige Fahrlinie hervorgerufen, welche ebenfalls zu geringeren Geschwindigkeiten führen kann. Auf Strecken mit ÖPNV-Verbindungen sollte der Fahrbahnversatz nicht eingesetzt werden, da der Fahrkomfort für Fahrgäste darunter leidet.

- **Bauliche Erhebungen in der Fahrbahn**

Bauliche Erhebungen der Fahrbahn sind i.d.R. sehr effektiv, teilweise aber begrenzt auf den unmittelbaren Ort der Einbringung. Gleichzeitig können sie eine Gefahrenstelle sein, wenn sie nicht oder nur schwer erkennbar sind. Je nach Art der baulichen Erhebung entstehen unterschiedliche Wartungsaufwände.

Es gibt z.B. Temposchwellen (Querbalken auf der Fahrbahn, in unterschiedlichen Höhen), sogenannte „Berliner Kissen“ (ca. 2,00x2,00m große Hartgummimatten, in unterschiedlichen Höhen) und die Möglichkeit der Aufpflasterung.

Einsatzbereiche sind typischerweise Nebenstraßen und Straßen mit bereits geringem Geschwindigkeitsniveau. Dort sollen sie die Einhaltung angeordneter Geschwindigkeiten verbessern. Aufpflasterungen sind ein oft angewendetes Mittel in Einmündungen und Zufahrten, aber auch am Beginn von Fahrradstraßen. Sie markieren deutlich den Wechsel einer Verkehrssituation. Temposchwellen und Kissens sorgen hingegen i.d.R. für eine punktuell angepasste Geschwindigkeit im Nahbereich.

5.3 Geschwindigkeitsreduzierung an Orteingängen

An Ortseingängen steht i.d.R. das Verkehrszeichen 310 (Ortseingangsschild), welches eine Geschwindigkeit von 50 km/h vorgibt und somit meist eine Geschwindigkeitsreduzierung. Fehlt das Ortsschild, gilt theoretisch die zuvor angeordnete bzw. geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit weiterhin.

Bei fehlenden Ortschildern kommen dieselben Maßnahmen in Betracht, die auch genutzt werden, um Tempo 50 ab dem Ortseingang besser durchzusetzen.

Grundsätzliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung an Ortseingängen sind

- Anordnung von Tempo 70 im Vorfeld des Ortseingangs (Straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen müssen gegeben sein)
- Fahrbahnteiler/Mittelinsel
- Querungsanlage (Mittelinsel)
- Fahrbahnverschwenkung
- Rüttelstreifen
- Geschwindigkeitsdisplay

In der Karte 13 sind die Maßnahmen an Ortseingängen nach Art der Maßnahme verortet.

- **Karte 13:** Ortseingänge - Maßnahmen

5.4 Geschwindigkeitsreduzierung innerorts

5.4.1 Maßnahmen zur verbesserten Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

An Straßen mit (gemessenen) Geschwindigkeitsüberschreitungen (siehe Kapitel 5.1) wurden Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung entwickelt. Darüber hinaus wurde bei einigen Straßen aus Gründen der Schulwegesicherheit und zur sicheren Querung von Fahrbahnen bereits Maßnahmen benannt, die einen Effekt auf das Geschwindigkeitsniveau ausüben können.

Grundsätzliche Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung an Straßen(abschnitten) sind:

- Geschwindigkeitsdisplays
- Fahrbahnmarkierungen
- Umbau bestehender Querungsanlagen
- Bau neuer Querungsanlagen
- Fahrbahnverschwenkungen
- Kombination mehrerer Maßnahmen

Die Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sind in der Karte 14 dargestellt.

- **Karte 14:** Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

5.4.2 Verkehrsberuhigung im Umfeld der Schulen

Neben geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen auf Straßen(abschnitten) wurden zudem in Schulumfeldern Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgeschlagen. Diese umfassen:

- Streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf Straßen mit Regelgeschwindigkeit 50 km/h vor der Schule bzw. in Bereichen des Schulumfelds, auch temporär während der Schulzeiten (7-18 Uhr)
- Einrichtung Tempo 30-Zone (Zonencharakter erforderlich)
- Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich (bei Mischverkehrsflächen)

Die Maßnahmen sind bei den jeweiligen Maßnahmenaufzählungen zu den Schulstandorten enthalten sowie in den Maßnahmensteckbriefen der Schulen dargestellt (siehe Kapitel 3.6).

5.5 Grünpfeil

5.5.1 Grünpfeil im Kfz-Verkehr

Basierend auf einer Erhebung der UDV⁵³ in Köln und Dresden zum Thema Grünpfeile kann keine positive Wirkung von Grünpfeilen im Kfz-Verkehr abgeleitet werden.

Bei Messfahrten in Dresden und Köln hat sich gezeigt, dass der Grünpfeil für den Kfz-Verkehr keine Vorteile bietet. Er hat keine Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch und die Reisezeit kann lediglich in den verkehrsschwachen Zeiten minimal verkürzt werden. Der Verkehrsfluss wird nicht verbessert.

Für den Rad- und Fußverkehr kommt es durch den Grünpfeil für den Kfz-Verkehr zu Nachteilen. Bei 69% der Freigabezeiten für den Fußverkehr ist die Furt durch Kfz blockiert. Beim Radverkehr trifft das auf 42% der Freigabezeiten zu. Außerdem sind bei Unfällen deutlich häufiger Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen beteiligt als bei anderen Führungsformen, auch wenn keine statistische Häufung von Unfällen erkennbar ist.⁵⁴

Ferner stellt die Untersuchung der UDV heraus, dass Grünpfeile an Schulwegen oder Orten, die oft von Radfahrern aus beiden Richtungen – egal ob legal oder illegal – sowie Geh- oder Sehbehinderten gekreuzt werden, unzulässig sind. Auch bei einer Häufung von Unfällen muss der Grünpfeil wieder entfernt werden.⁵⁵

Weitere Probleme, die sich aus dem Grünpfeilschild ergeben, wurden von Fuß e.V. im Jahr 2018 in einer eigenen Studie herausgearbeitet⁵⁶:

- Fußgänger*innen werden durch die Grünpfeil-Regelung verunsichert

⁵³ Unfallforschung der Versicherer (UDV) (Hrsg.) (2015): Wie gefährlich ist der Grünpfeil, Berlin, S.3.

⁵⁴ ebenda, S.10.

⁵⁵ ebenda, S.3.

⁵⁶ Fuss e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland (Hrsg.) (2018): Die Einsatzbedingungen der Grünpfeil-Regelung in Deutschland seit 1978, Berlin S. 129. online unter: www.umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/themen-websites.html?download=3D391%3Agruenpfeil-einsatzbedingungen-studie%26start%3D40&usg=AOvVaw2hNY40SAaUwejp7J5Hv25t

Stadt Gifhorn
**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

- der Zeitvorsprung für Fuß- und Radverkehr, der für eine bessere Sichtbarkeit sorgen soll, entfällt
- Fahrer*innen verhalten sich nicht angemessen, halten nicht vor dem Abbiegen an und überqueren die "2. Furt" mit erhöhter Geschwindigkeit. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h hätten die Fahrzeuge nicht mehr die Möglichkeit bei plötzlich auftretendem Fußverkehr rechtzeitig zu bremsen.
- Außerhalb der entsprechenden Furt kann es zum Mitzieheffekt kommen. Weil die nach rechts abbiegenden Fahrzeuge in Bewegung sind, setzen sich auch andere Fahrzeuge in Bewegung.
- Das Grünpfeilschild kann als Pflicht zum Abbiegen bei Rot missverstanden werden. Das kann wiederum zum Drängeleffekt führen, bei dem das hintere Fahrzeug das vorderste Fahrzeug durch (Licht-)Hupe zum Fahren animieren. Mitunter glaubt das vordere Fahrzeug Grün zu haben und biegt bedenkenlos ab.

5.5.2 Grünpfeil im Radverkehr

Die Möglichkeit, dem Radverkehr an Kreuzungen das Rechtsabbiegen bei Rot per Grünpfeil zu ermöglichen, ist ein relativer neuer Bestandteil der StVO. Vorausgegangen ist der Einführung ein Pilotversuch⁵⁷ in mehreren deutschen Städten, dessen Ergebnisse zur letztendlichen Einführung beigetragen haben. In der Stadt Köln beispielsweise sind seitdem zahlreiche Grünpfeile umgesetzt worden und bisher bestehen keine negativen Erkenntnisse über diese. In den Nachbarländern Frankreich, Belgien und Dänemark wurden hierzu ebenfalls Untersuchungen durchgeführt. In Frankreich kann der Grünpfeil für den Radverkehr bereits seit 2012 angewandt werden. Auch hier ging der Einführung ein Pilotversuch voraus.

Ein Grünpfeil für den Radverkehr rechts neben dem Lichtzeichen einer Lichtsignalanlage erlaubt Radfahrer*innen das rechte Abbiegen nach vorherigem Anhalten auch bei Rot. Dabei dürfen andere Verkehrsteilnehmer*innen nicht gefährdet oder behindert werden.

⁵⁷ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.) (2019): Pilotversuch des Rechtsabbiegens von Rad Fahrenden bei Rot, Bergisch Gladbach. Online unter: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2594/file/V355+BF+Gesamtversion.pdf>

Nach VwV-StVO zu § 37 Abs. 2 StVO dürfen Grünpfeile jedoch nicht verwendet werden, wenn:

- dem entgegenkommenden Verkehr ein konfliktfreies Abbiegen nach links signalisiert wird,
- für den entgegenkommenden Linksabbieger der grüne Pfeil gemäß § 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 4 verwendet wird,
- Pfeile in den für den Rechtsabbieger gültigen Lichtzeichen die Fahrtrichtung vorschreiben,
- beim Rechtsabbiegen Gleise von Schienenfahrzeugen gekreuzt oder befahren werden müssen,
- der freigegebene Fahrradverkehr auf dem zu kreuzenden Radweg für beide Richtungen zugelassen ist oder der Fahrradverkehr trotz Verbotes in der Gegenrichtung in erheblichem Umfang stattfindet und durch geeignete Maßnahmen nicht ausreichend eingeschränkt werden kann,
- für das Rechtsabbiegen mehrere markierte Fahrstreifen zur Verfügung stehen,
- die Lichtzeichenanlage überwiegend der Schulwegsicherung dient oder
- sich im unmittelbaren Bereich des rechtsabbiegenden Fahrverkehrs eine Aufstellfläche für das Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung befindet.

Zudem wird als Ergebnis des Pilotversuchs empfohlen, dass der Grünpfeil für den Radverkehr nicht zur Anwendung kommen soll, wenn

- in der entsprechenden Zufahrt in den letzten drei Jahren mindestens drei Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung registriert wurden.
- die Radverkehrsstärke in der Zufahrt mehr als 250 Radfahrende in der Spitzenstunde beträgt und der Anteil der rechtsabbiegenden Radfahrenden gleichzeitig unter 10 % liegt.
- der Radverkehr in der Zufahrt auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) geführt wird.
- der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr signalisiert wird (Kombination der Signalträger mit den Symbolen Fuß- und Radverkehr).

Außerdem wird durch diesen empfohlen, bei Vorliegen eines Radwegs in der Ausfahrt der Kreuzung diesen deutlich vom Gehweg abzugrenzen (Roteinfärbung, Materialwechsel, Bord) und/oder ausreichend große Warteflächen für zu Fuß Gehende zur Verfügung zu stellen.

Tabellenverzeichnis

- Tabelle 1: Bewertungskriterien zur baulichen Ausgestaltung der Mittelinseln 44
- Tabelle 2: zusammenfassende Bewertung der bestehenden Mittelinseln in Gifhorn nach den definierten Anforderungen 45

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Unfallgeschehen Gifhorn mit Personenschaden (2009-2020) 3
- Abbildung 2: Unfallschwere der Beteiligten mit Personenschaden in Gifhorn (2009 – 2020) 3
- Abbildung 3: Beteiligte bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden in Gifhorn (2009 - 2020) 4
- Abbildung 4: Unfallbeteiligung Kinder 5
- Abbildung 5: Unfallursachen bei Unfällen mit Pkw-Beteiligung (2009-2020) 5
- Abbildung 6: Unfallgeschehen 2017 – 2019 mit Personenschaden 7
- Abbildung 7: Unfallentwicklung Fußverkehr 8
- Abbildung 8: Anteile Verletzte bei Beteiligung Fußverkehr 2017 -2019 8
- Abbildung 9: Unfallentwicklung Radverkehr 9
- Abbildung 10: Anteile Verletzte bei Beteiligung Radverkehr 2017-2019 10
- Abbildung 11: Probleme auf dem Schulweg (Ergebnis Elternbefragung) 13
- Abbildung 12: Fahrbahnmarkierungen vor einer Schule 25
- Abbildung 13: Sperrflächen im Einmündungsbereich (Lilienthalstraße, Gifhorn) 25
- Abbildung 14: Fußgängerüberweg vor einer Grundschule in Kassel in einer Tempo 30-Zone 28
- Abbildung 15: Plakat für sichere Schulwege in Saarbrücken 38
- Abbildung 16: Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen 41
- Abbildung 17: Begriffsdefinitionen entsprechend RAS 06 43
- Abbildung 18: Mittelinsel in der Bruno-Kuhn-Straße mit durchgehender Nullabsenkung (ohne 6 cm Bord) und Blindenleitsystem 46
- Abbildung 19: Mittelinsel in der Hauptstraße Höhe Maisenweg in Kästorf mit Absenkung der Wartefläche und der Gehwege sowie Blindenleitsystem 46

- Abbildung 20: nicht passierbarer Fahrbahnteiler in der Zufahrt Lindenstraße am Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße/Lindenstraße/Zur Allerwelle 47

Kartenverzeichnis - Verweise

- Karte 1: Unfallstellen mit Beteiligung Fußverkehr (2017 – 2019) 8
- Karte 2: Unfallstellen mit Beteiligung Radverkehr (2017 – 2019) 10
- Karte 3: Querungsanlagen im Bestand 40
- Karte 4: Bewertung der Querungsanlagen: Mittelinseln im Bestand 45
- Karte 5: Bewertung der Querungsanlagen: Kreisverkehre im Bestand 49
- Karte 6: Bewertung der Querungsanlagen: Lichtsignalanlagen im Bestand 52
- Karte 7: Verbesserung bestehender Querungsanlagen: Prioritäten Mittelinseln 53
- Karte 8: Verbesserung bestehender Querungsanlagen: Prioritäten Kreisverkehrsplätze 54
- Karte 9: Verbesserung bestehender Querungsanlagen: Lichtsignalanlagen 54
- Karte 10: Neueinrichtung von Querungsanlagen - Prioritäten 55
- Karte 11: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten 56
- Karte 12: Ortseingänge im Bestand 57
- Karte 13: Ortseingänge - Maßnahmen 61
- Karte 14: Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung 62

Stadt Gifhorn

**Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn**

Oktober 2023

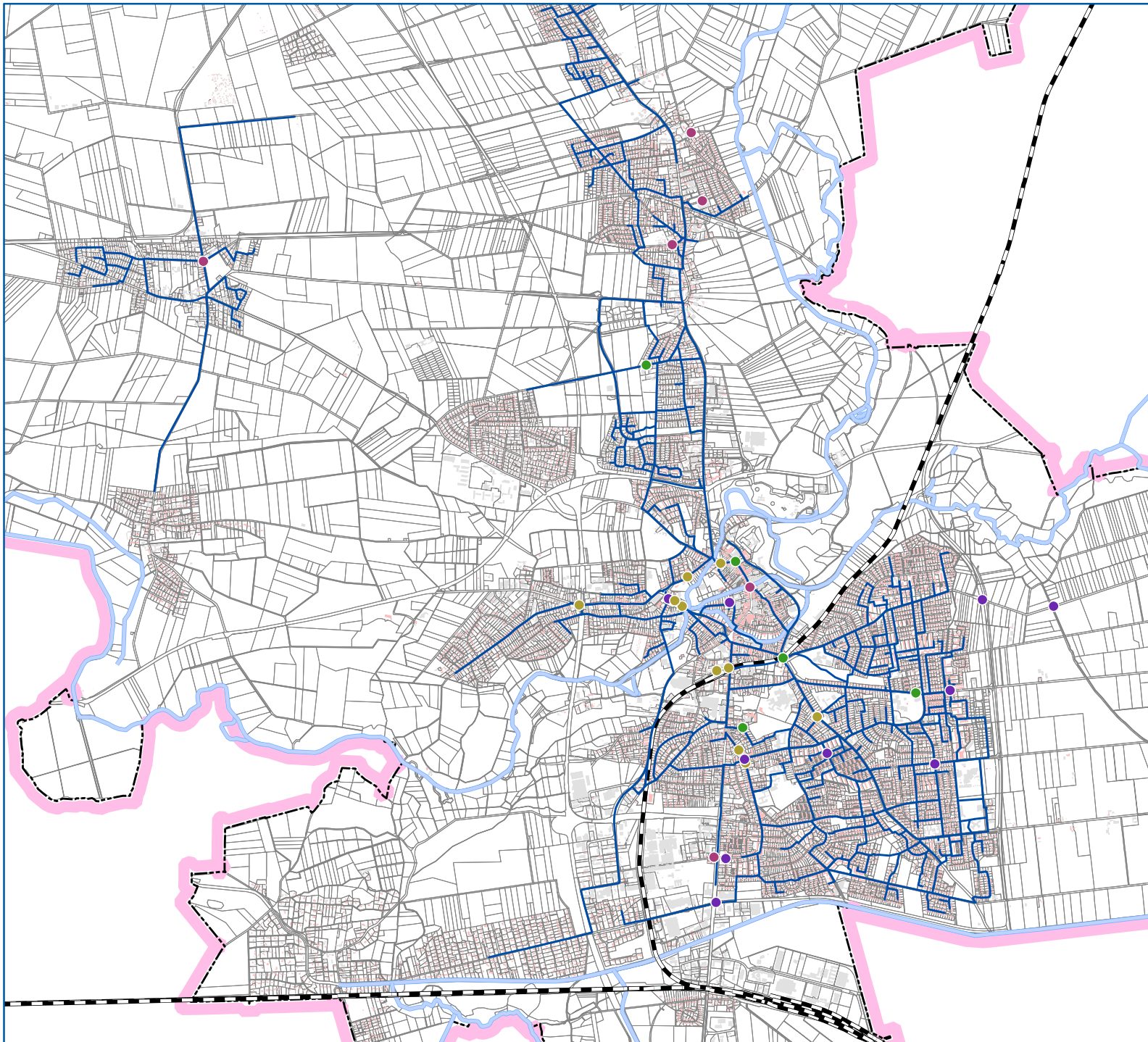
Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Ergebnisdokumentation Elternbefragung an den Grundschulen in Gifhorn
- Anlage 2: Schulsteckbriefe für die Grundschulen und weiterführenden Schulen
- Anlage 3: Maßnahmensteckbriefe nach Schulstandorten
- Anlage 4: Bewertung und Prioritäten bestehender Querungsanlagen: Mittelinseln (Tabelle)
- Anlage 5: Bewertung und Prioritäten bestehender Querungsanlagen: Kreisverkehrsplätze (Tabelle)
- Anlage 6: Bewertung und Prioritäten bestehender Querungsanlagen: Lichtsignalanlagen (Tabelle)
- Anlage 7: Maßnahmenvorschläge Schulwegsicherheit (Tabelle)
- Anlage 8: Maßnahmenvorschläge neue Querungsanlagen (Tabelle)
- Anlage 9: Maßnahmenvorschläge vorhandene Mittelinseln (Tabelle)
- Anlage 10: Maßnahmenvorschläge vorhandene Lichtsignalanlagen (Tabelle)
- Anlage 11: Maßnahmenvorschläge vorhandene Kreisverkehrsplätze (Tabelle)
- Anlage 12: Maßnahmenvorschläge Ortseingänge (Tabelle)
- Anlage 13: Maßnahmenvorschläge Geschwindigkeiten (Tabelle)

Karten

Stadt Gifhorn
Verkehrssicherheits-
konzept für die
Stadt Gifhorn

Oktober 2023



Stadt Gifhorn

Verkehrssicherheitskonzept

Karte 1
Unfallstellen mit Beteiligung Fußverkehr (2017 - 2019)

- Art der Verkehrsunfalls**
- Abbiegeunfall
 - Überschreiten
 - Unfall im Längsverkehr
 - sonstiger Unfall

Wege
 — Schulweg Grundschule

sonstiges
 - - - - - Stadtgrenze
 — Gewässer

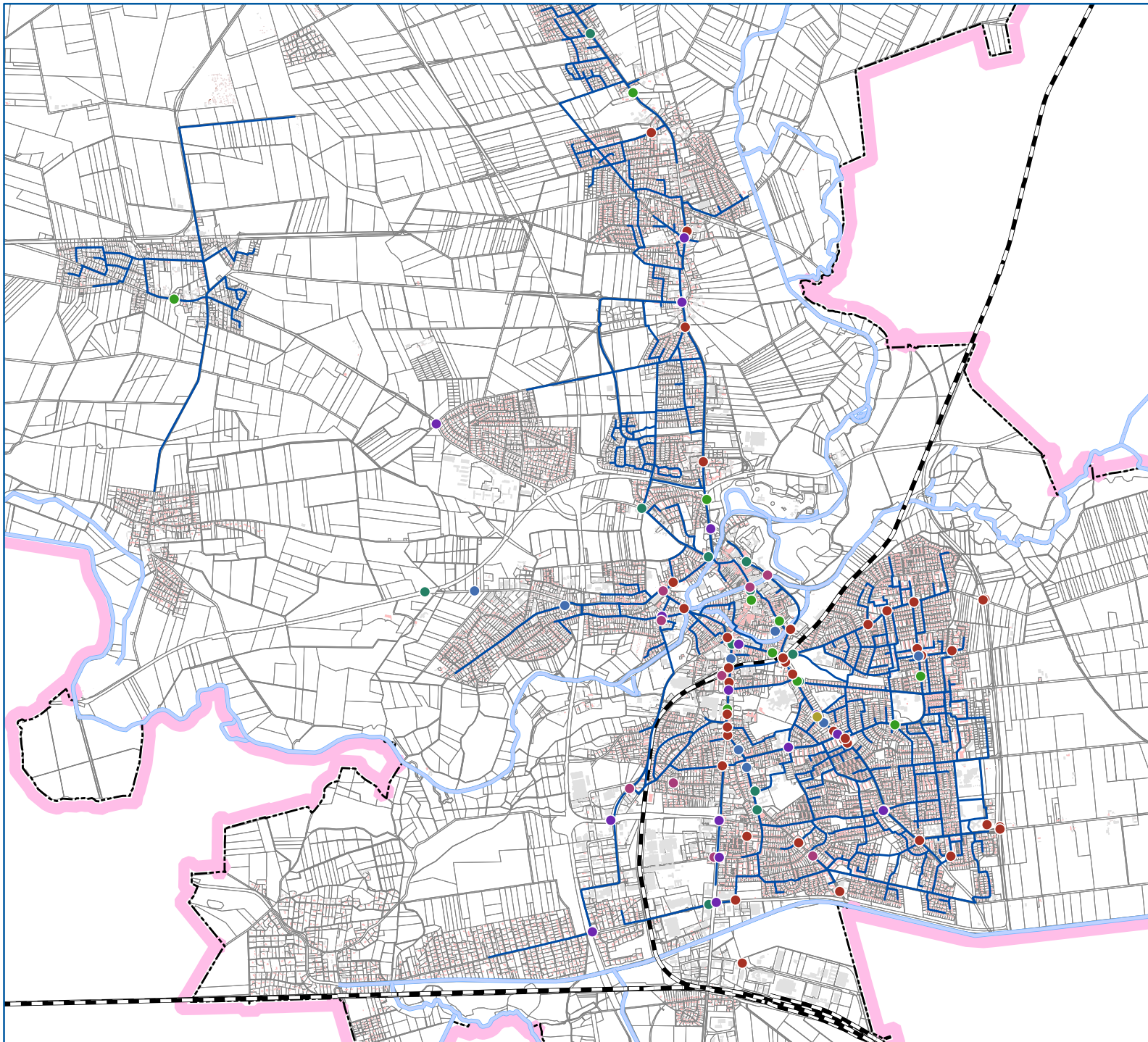
Datengrundlage
 Unfallatlas Deutschland
Kartengrundlage
 Stadt Gifhorn und
 © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Stand Dezember 2022

0 0,5 1 1,5 2 km

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D-34119 Kassel
 Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
 kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadt Gifhorn

Verkehrssicherheitskonzept

Karte 2
**Unfallstellen mit Beteiligung
 Radverkehr (2017 - 2019)**

Art der Verkehrsunfalls

- Fahr Unfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen/Kreuzen
- Überschreiten
- ruhender Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- sonstiger Unfall

Wege

- Schulweg Grundschule

sonstiges

- Stadtgrenze
- Gewässer

Datengrundlage

Unfallatlas Deutschland

Kartengrundlage

Stadt Gifhorn und
 © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Stand Dezember 2022



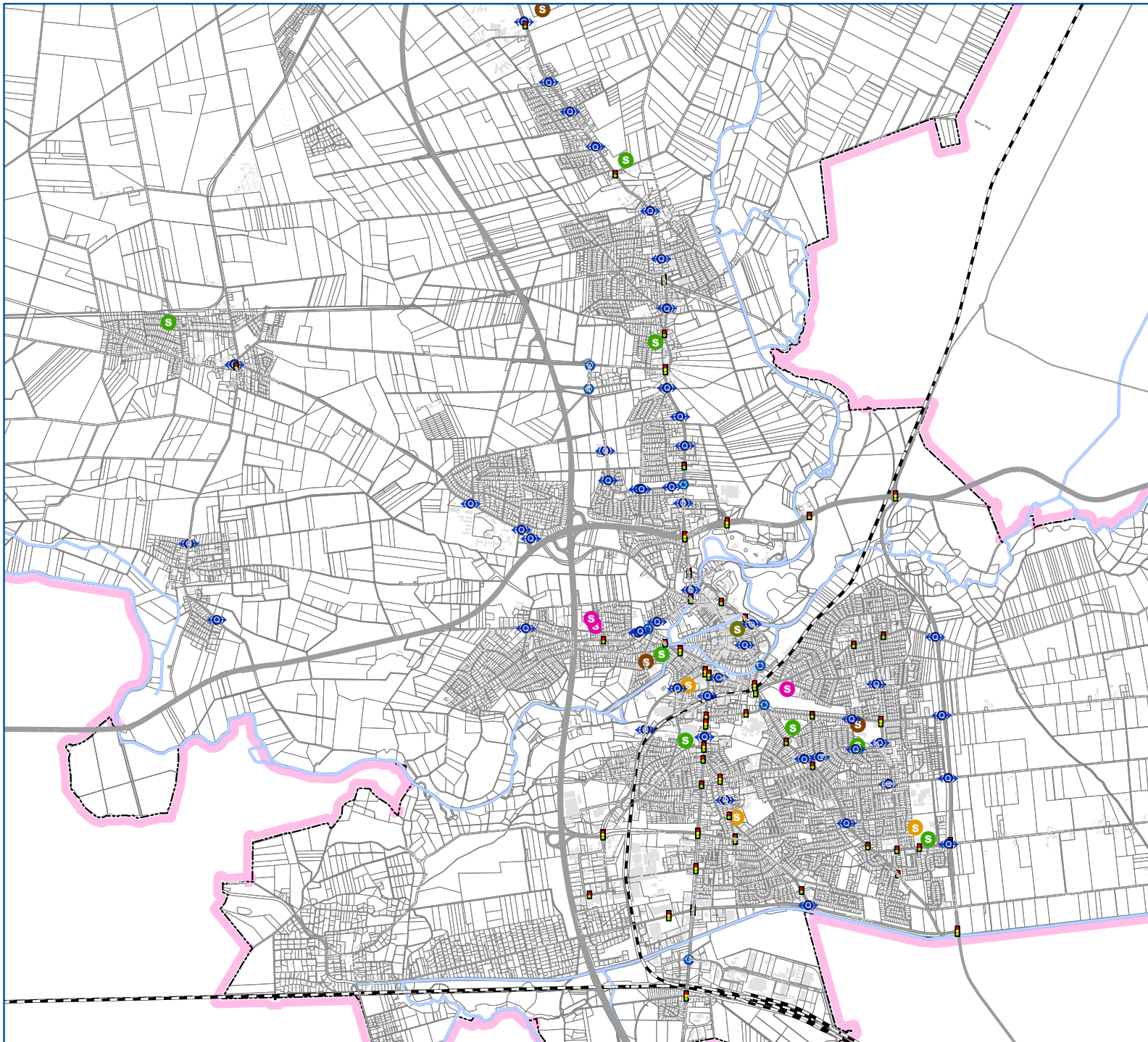
LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadt Gifhorn

Verkehrssicherheitskonzept

Karte 3
Querungsanlagen im Bestand

- Art der Querungshilfe**
- Fußgängerrampe
 - lichtsignalgeregelter Knotenpunkt
 - ⦿ Mittelinsel
 - ⦿ Kreisverkehr, i.d.R. mit Mittelinseln

- Schulart**
- ⦿ Grundschule
 - ⦿ Realschule
 - ⦿ Gymnasium
 - ⦿ Förderschule
 - ⦿ Hauptschule

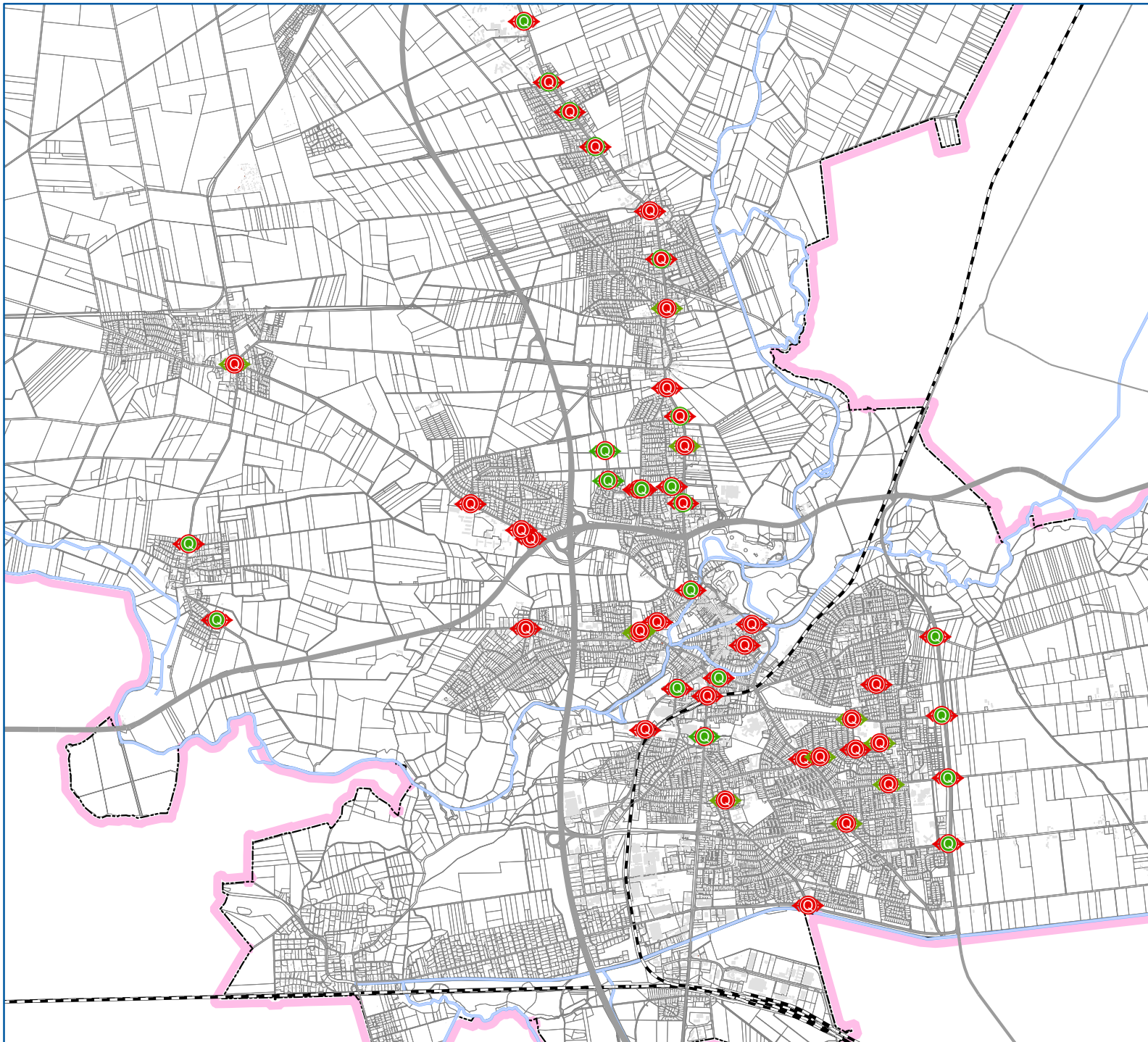
- sonstiges**
- ⬜ Stadtgrenze
 - Gewässer
 - klassifizierte Straßen

Datengrundlage
 Stadt Gifhorn, Luftbilder, Befahrungen und © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019
Kartengrundlage
 Stadt Gifhorn und © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019



LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D-34119 Kassel
 Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
 kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Stadt Gifhorn

Verkehrssicherheitskonzept

Karte 4
**Bewertung der Querungsanlagen:
 Mittelinseln im Bestand**

Anforderungen

Breite der Mittelinsel  Barrierefreiheit

● erfüllt
● nicht erfüllt

Straßennetz (Leitbild Mobilität 2030)

- Bundesstraßen
- Landes-/Kreisstraßen
- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen

Datengrundlage

Befahrungen, Grundschulbefragungen,
 Stadt Gifhorn, RVK Gifhorn Entwurf

Kartengrundlage

Stadt Gifhorn und
 © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

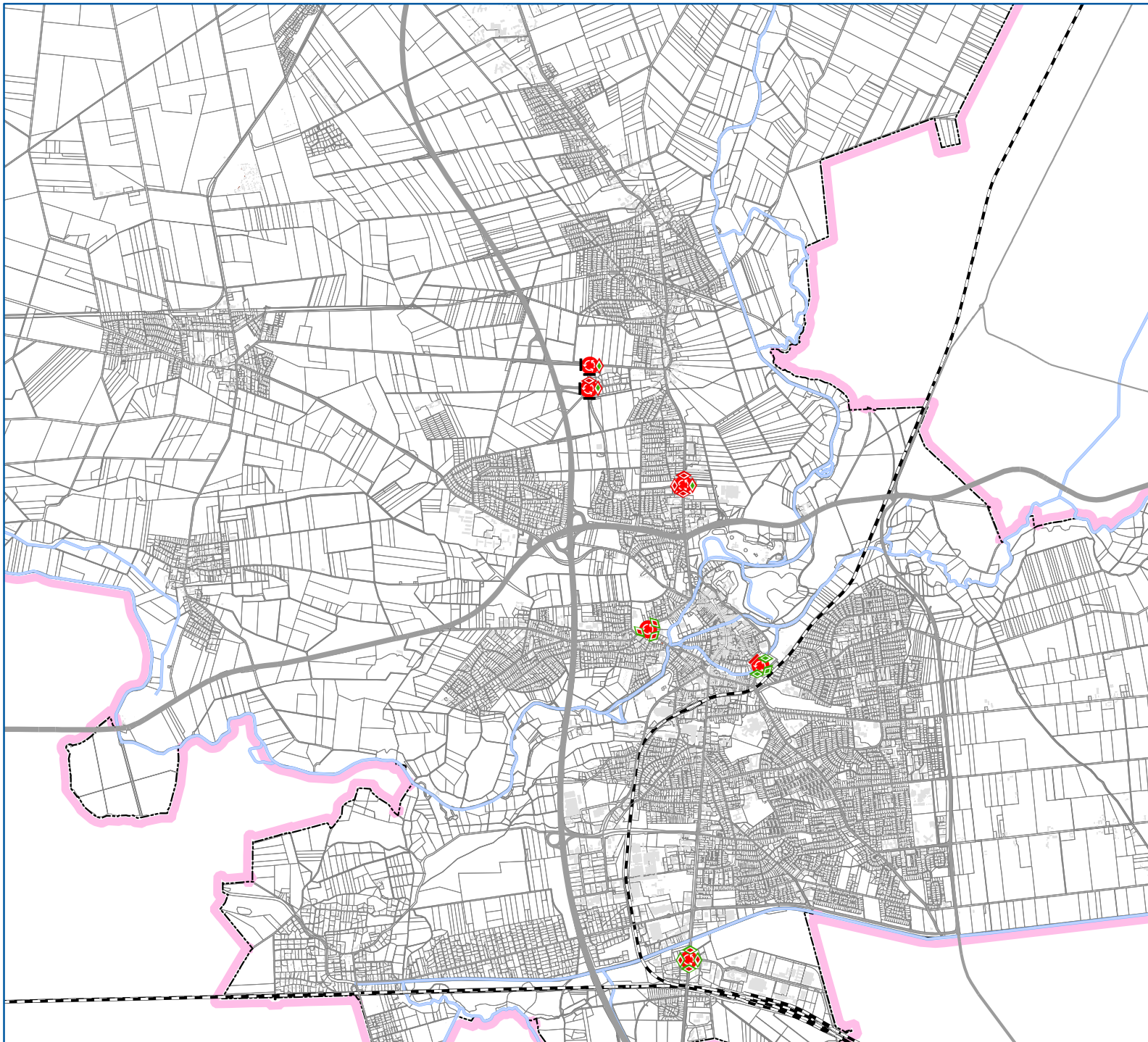
Stand Dezember 2022



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D-34119 Kassel
 Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
 kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Stadt Gifhorn

Verkehrssicherheitskonzept

Karte 5
**Bewertung der Querungsanlagen:
 Kreisverkehre im Bestand**

Anforderungen

Breite Mittelinsel



- erfüllt
- nicht erfüllt

- Kreisverkehrsplatz, Querungsanlagen nicht barrierefrei
- nur Fahrbahntrenner, Querungshilfe benötigt
- nur Fahrbahntrenner, keine Querungshilfe benötigt

Straßennetz (Leitbild Mobilität 2030)

- Bundesstraßen
- Landes-/Kreisstraßen
- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen

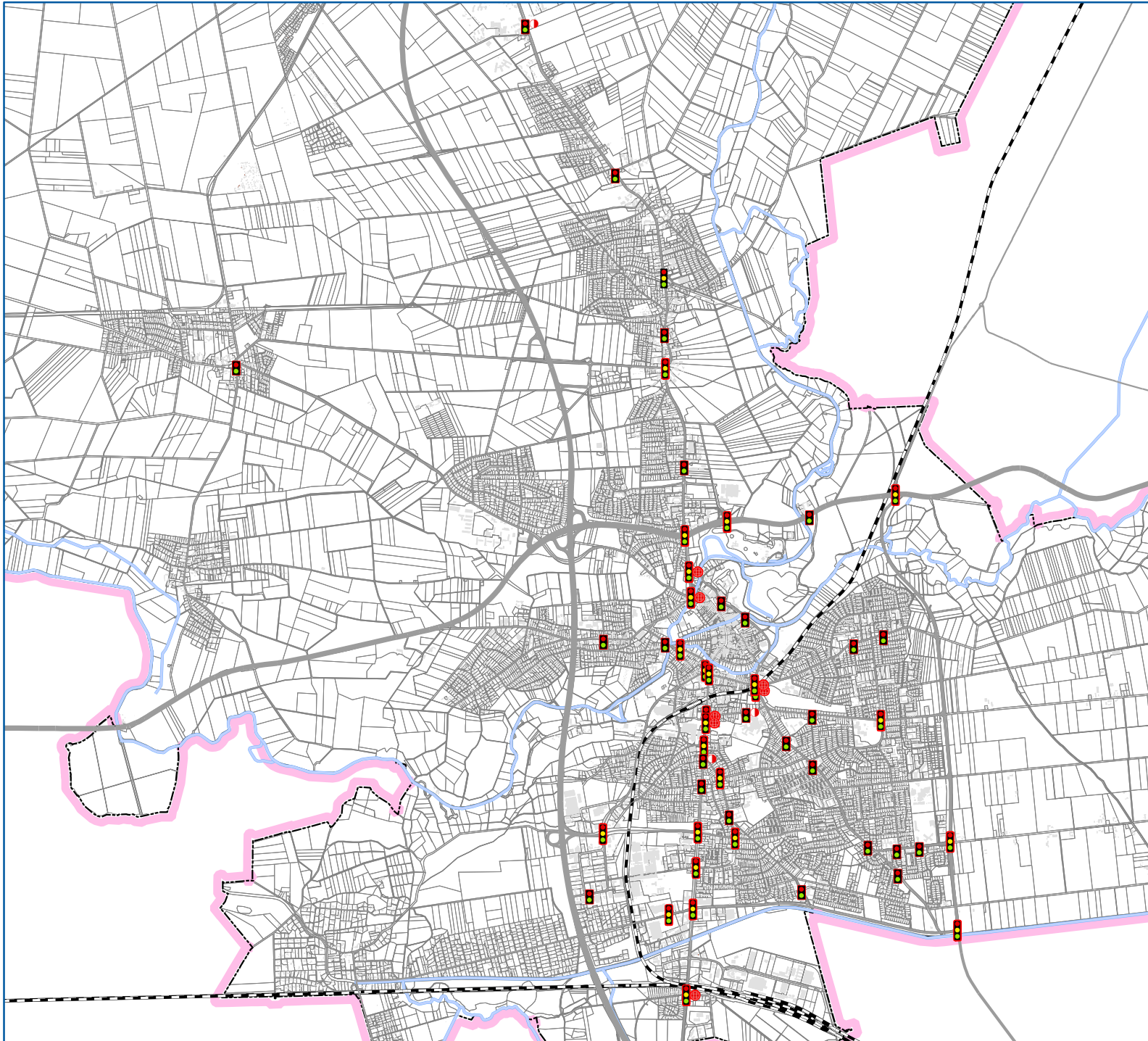
Datengrundlage
 Befragungen, Grundschulbefragungen,
 Stadt Gifhorn, RVK Gifhorn Entwurf
Kartengrundlage
 Stadt Gifhorn und
 © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Stand Dezember 2022



LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D-34119 Kassel
 Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
 kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de






Stadt Gifhorn




Verkehrssicherheitskonzept

Karte 6
**Bewertung der Querungsanlagen:
 Lichtsignalanlagen im Bestand**





Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten

-  notwendige Furten vorhanden, barrierefrei
-  notwendige Furten vorhanden, nicht barrierefrei
-  fehlende Furten, nicht barrierefrei

Fußgänger-Lichtsignalanlagen

-  Wartezeit < 30 Sek., barrierefrei
-  Wartezeit < 30 Sek, nicht barrierefrei
-  Wartezeit > 30 Sek. nicht barrierefrei

Straßennetz (Leitbild Mobilität 2030)

-  Bundesstraßen
-  Landes-/Kreisstraßen
-  Hauptverkehrsstraßen
-  Sammelstraßen

Datengrundlage

Befahrungen, Grundschulbefragungen, Stadt Gifhorn, RVK Gifhorn Entwurf

Kartengrundlage

Stadt Gifhorn und © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Stand Dezember 2022



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Stadt Gifhorn

Verkehrssicherheitskonzept

Karte 7
**Verbesserung bestehenden Querungsanlagen:
Prioritäten - Mittelinseln**

Priorität

- Priorität 1
- Priorität 2
- Priorität 3

* Mittelinsel wurde bereits umgebaut

22 Identnummer des Vorschlags
(siehe Tabelle)

Straßennetz (Leitbild Mobilität 2030)

- Bundesstraßen
- Landes-/Kreisstraßen
- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen

Datengrundlage

Befahrungen, Grundschulbefragungen,
Stadt Gifhorn, RVK Gifhorn Entwurf

Kartengrundlage

Stadt Gifhorn und
© OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Stand Dezember 2022

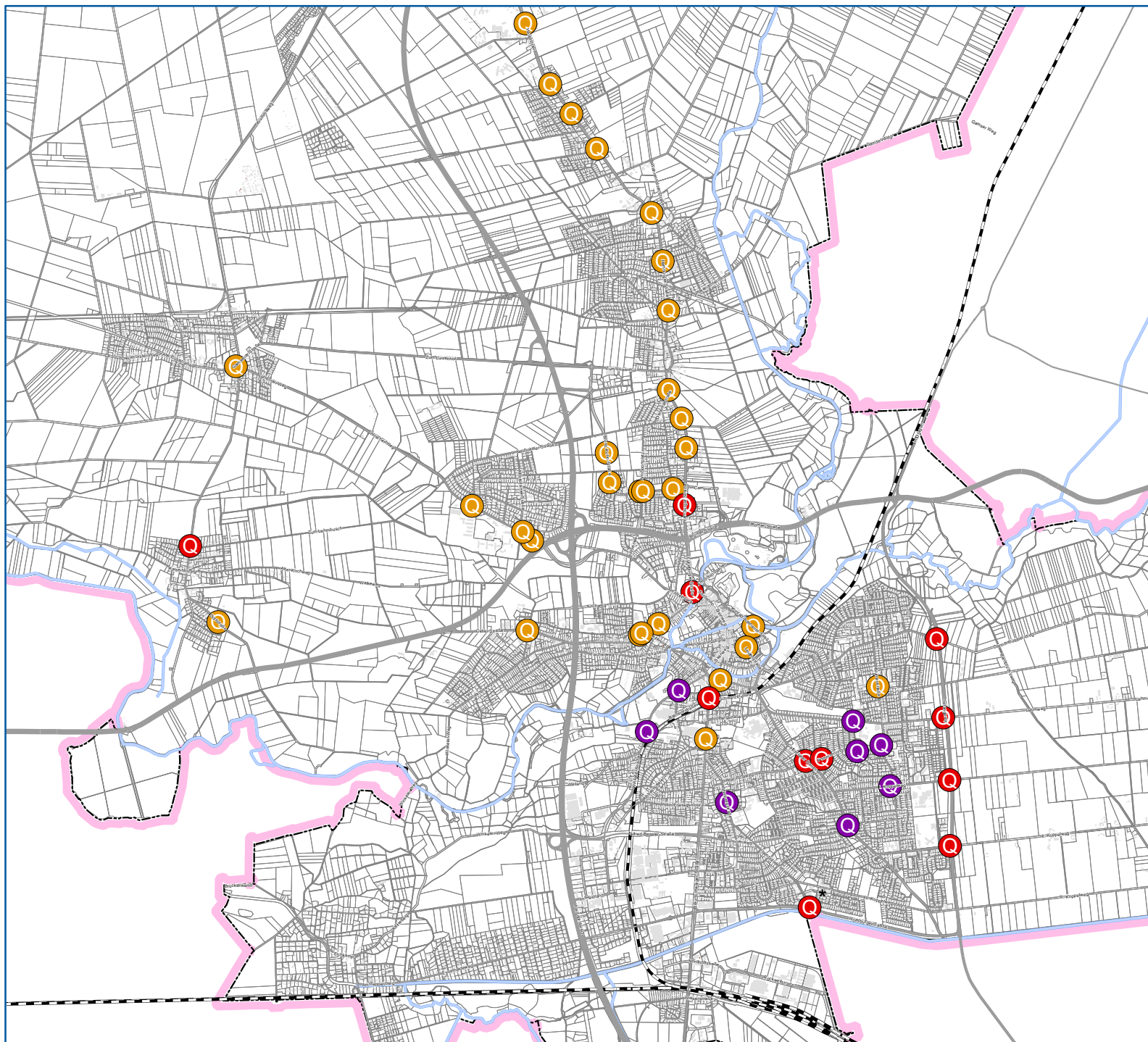
0 0,5 1 1,5 km

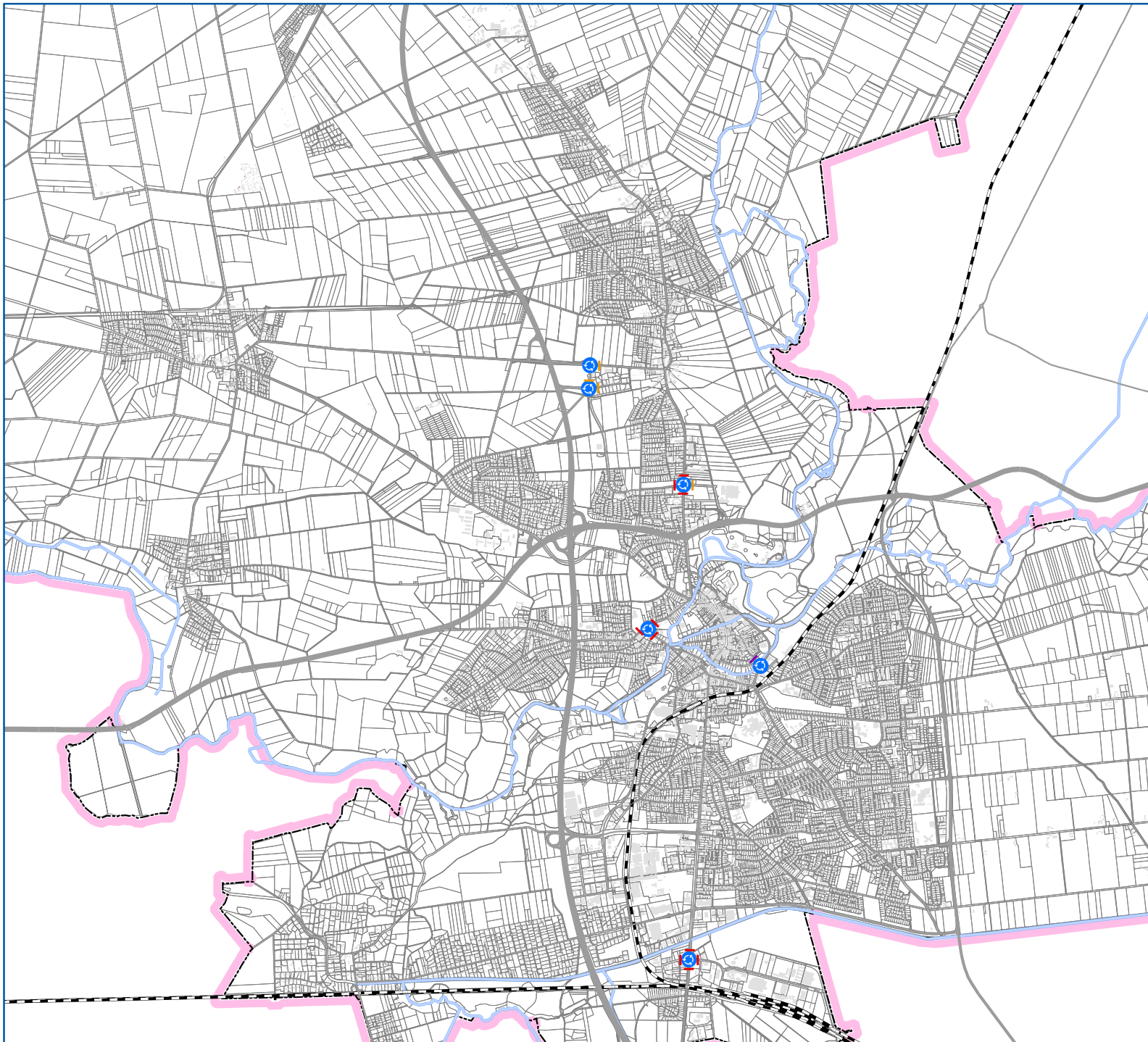


LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D-34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de






Stadt Gifhorn

Verkehrssicherheitskonzept

Karte 8
**Verbesserung der bestehenden Querungsanlagen:
 Priorität Kreisverkehrsplätze**





bestehende Anlage

-  Kreisverkehrsplatz
- | Querungshilfe / Fahrbahntrenner

Priorität

-  Priorität 1
-  Priorität 2
-  Priorität 3

Straßennetz (Leitbild Mobilität 2030)

-  Bundesstraßen
-  Landes-/Kreisstraßen
-  Hauptverkehrsstraßen
-  Sammelstraßen

Datengrundlage

Befahrungen, Grundschulbefragungen, Stadt Gifhorn, RVK Gifhorn Entwurf

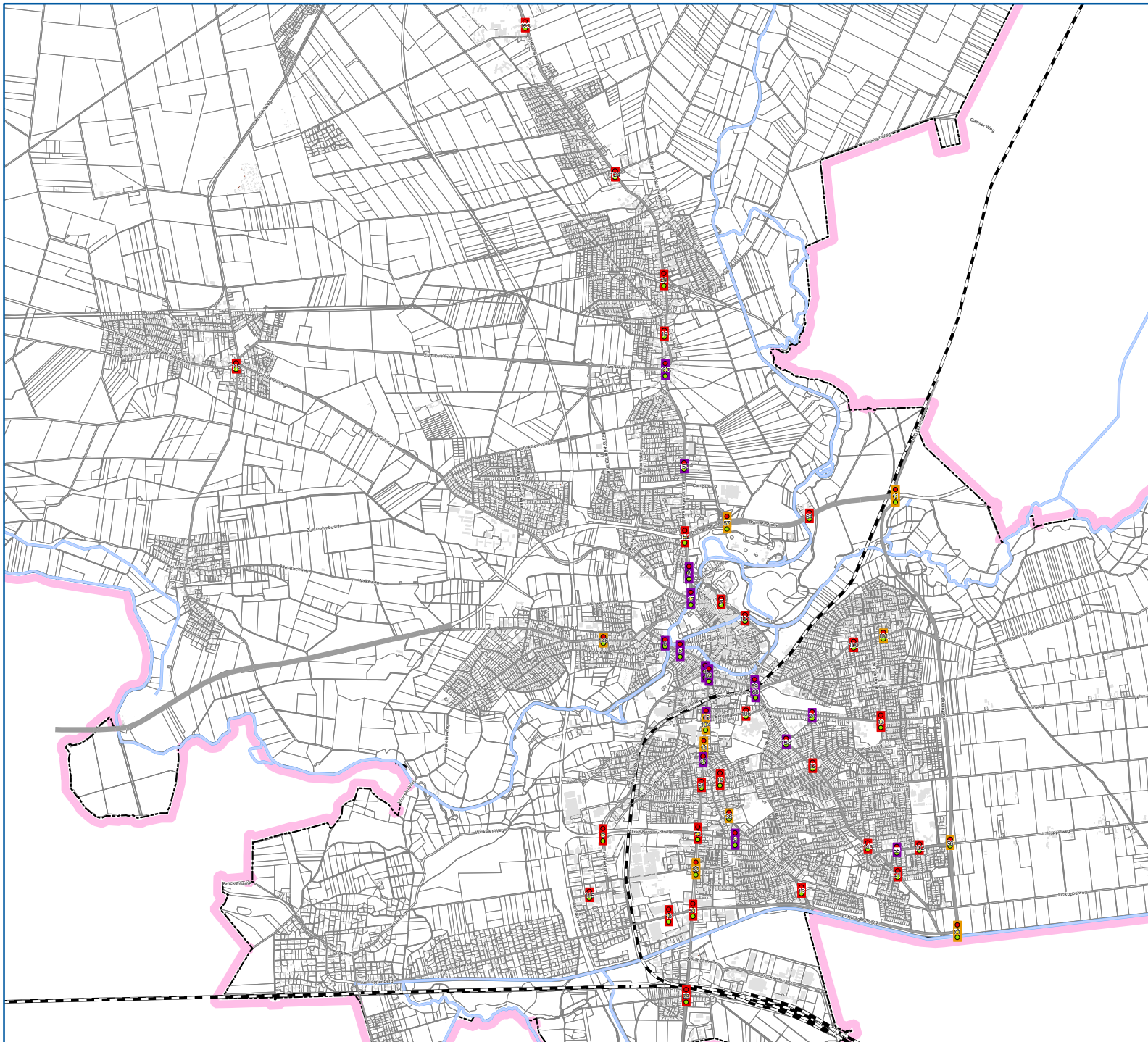
Kartengrundlage

Stadt Gifhorn und © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Stand Dezember 2022



Querallee 36 • D-34119 Kassel
 Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
 kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de





Stadt Gifhorn

Verkehrssicherheitskonzept

Karte 9
**Priorisierung der bestehenden Querungsanlagen:
 Lichtsignalanlagen im Bestand**

Art der Lichtsignalanlage





-  Lichtsignalanlagen an KP
-  Fußgänger-Lichtsignalanlage

Priorität

-  Priorität 1
-  Priorität 2
-  Priorität 3

57 Identnummer der Anlage
 (siehe Tabelle)

Straßennetz (Leitbild Mobilität 2030)

-  Bundesstraßen
-  Landes-/Kreisstraßen
-  Hauptverkehrsstraßen
-  Sammelstraßen

Datengrundlage

Befahrungen, Grundschulbefragungen,
 Stadt Gifhorn, RVK Gifhorn Entwurf
Kartengrundlage
 Stadt Gifhorn und
 © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Stand Dezember 2022



LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel





Querallee 36 • D-34119 Kassel
 Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
 kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Stadt Gifhorn





Verkehrssicherheitskonzept

Karte 10
Vorschläge neue Querungsanlagen und Priorisierung





vorhandene Querungsanlagen

-  lichtsignalgeregelte Querung
-  lichtsignalgeregelte Kreuzung
-  Kreisverkehr, i.d.R. mit Mittelinseln
-  Mittelinsel

Vorschlag neue Querungsanlage und Priorisierung

-  Priorität 1
-  Priorität 2
-  Priorität 3
- 11 Identnummer des Vorschlags (siehe Tabelle)
- * bereits umgesetzt
-  QA wegen Schulwegesicherheit

Straßennetz (Leitbild Mobilität 2030)

-  Bundesstraßen
-  Landes-/Kreisstraßen
-  Hauptverkehrsstraßen
-  Sammelstraßen

Datengrundlage

LK Argus, Stadt Gifhorn, OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Kartengrundlage

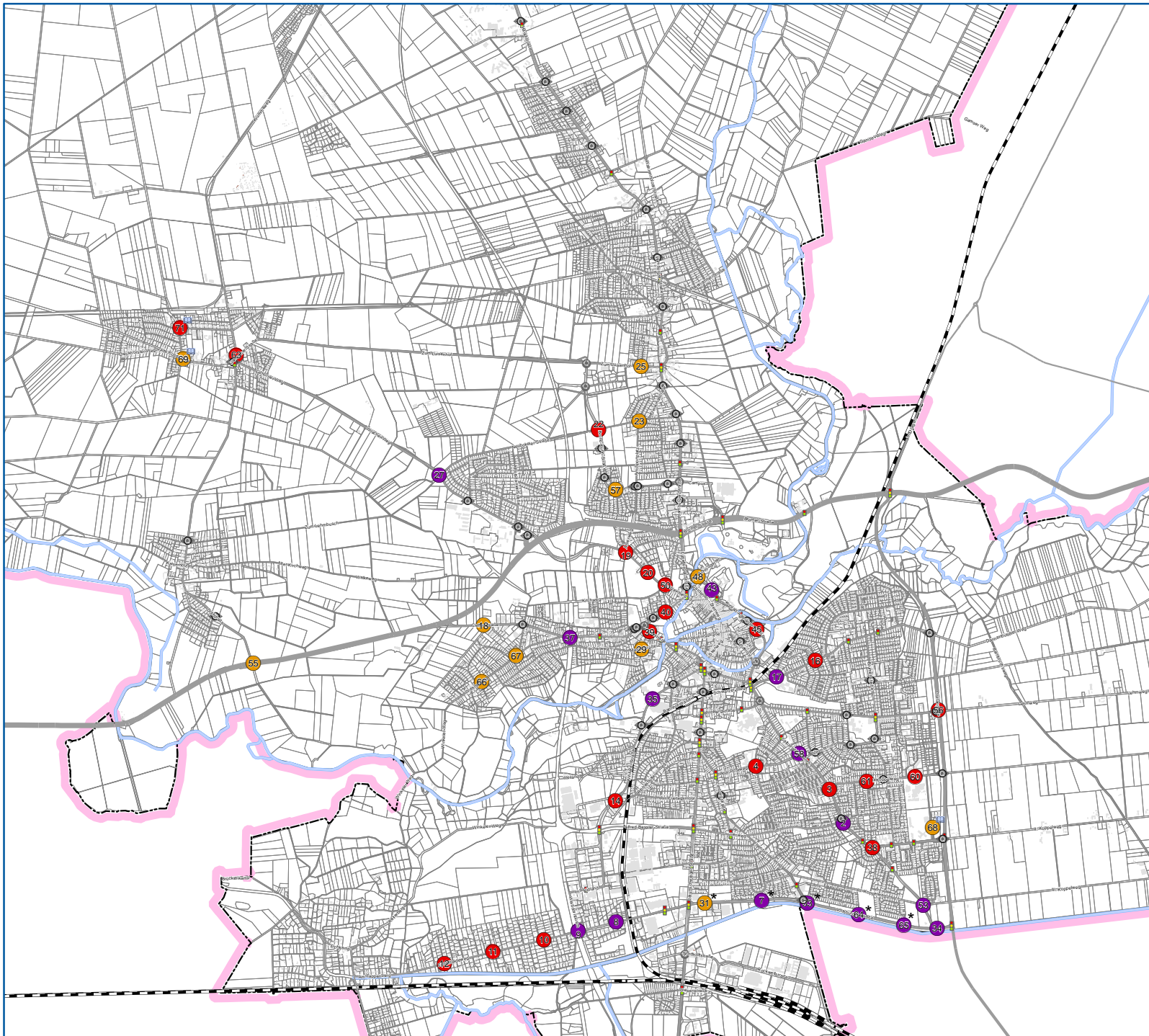
Stadt Gifhorn und © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

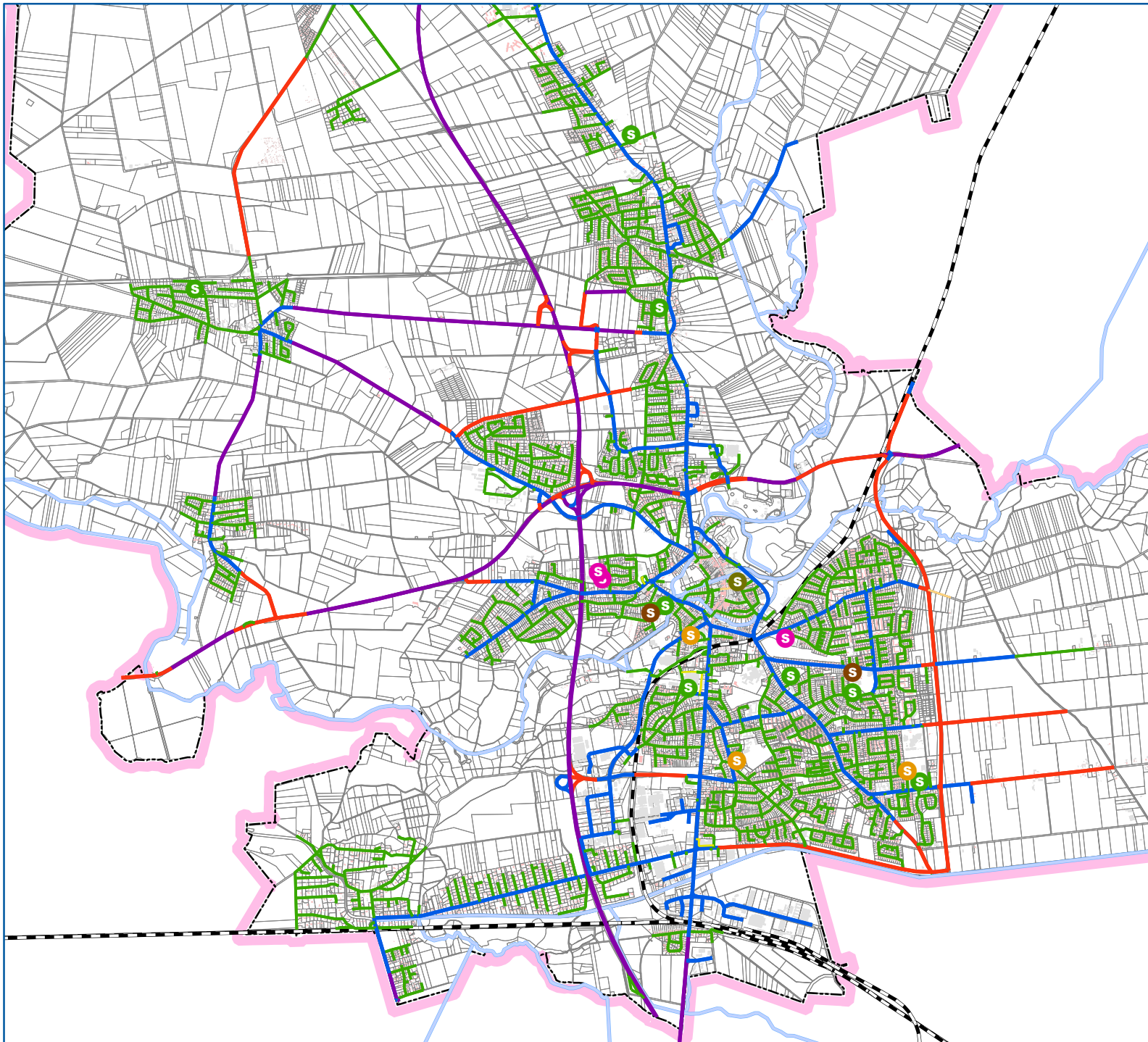
Stand Dezember 2022



LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D-34119 Kassel
 Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
 kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de





Stadt Gifhorn

Verkehrssicherheitskonzept

Karte 11
Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

- zulässige Höchstgeschwindigkeit**
- < 30 km/h
 - 30 km/h
 - 50 km/h
 - 60 bis 70 km/h
 - > 70 km/h

- Schulart**
- S Grundschule
 - S Realschule
 - S Gymnasium
 - S Förderschule
 - S Hauptschule

- sonstiges**
- Stadtgrenze
 - Gewässer

Datengrundlage
 Stadt Gifhorn, Verkehrsmodell und
 © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019
Kartengrundlage
 Stadt Gifhorn und
 © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019



LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D-34119 Kassel
 Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
 kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Stadt Gifhorn

Verkehrssicherheitskonzept

Karte 12

Ortseingänge im Bestand

Eigenschaften der Ortseingänge

- Geschwindigkeitsreduzierung durch bauliche Maßnahme
- Geschwindigkeitsreduzierung durch Rüttelstreifen
- vorgelagerte Geschwindigkeitsreduzierung keine Maßnahme zur
- Geschwindigkeitsreduzierung vorhanden

38 Identnummer (siehe Tabelle)

zulässige Höchstgeschwindigkeit

- < 30 km/h
- 30 km/h
- 50 km/h
- 60 bis 70 km/h
- > 70 km/h

sonstiges

- Stadtgrenze
- Gewässer

Datengrundlage

Stadt Gifhorn, Verkehrsmodell, Luftbilder, Befahrungen und © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Kartengrundlage

Stadt Gifhorn und © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

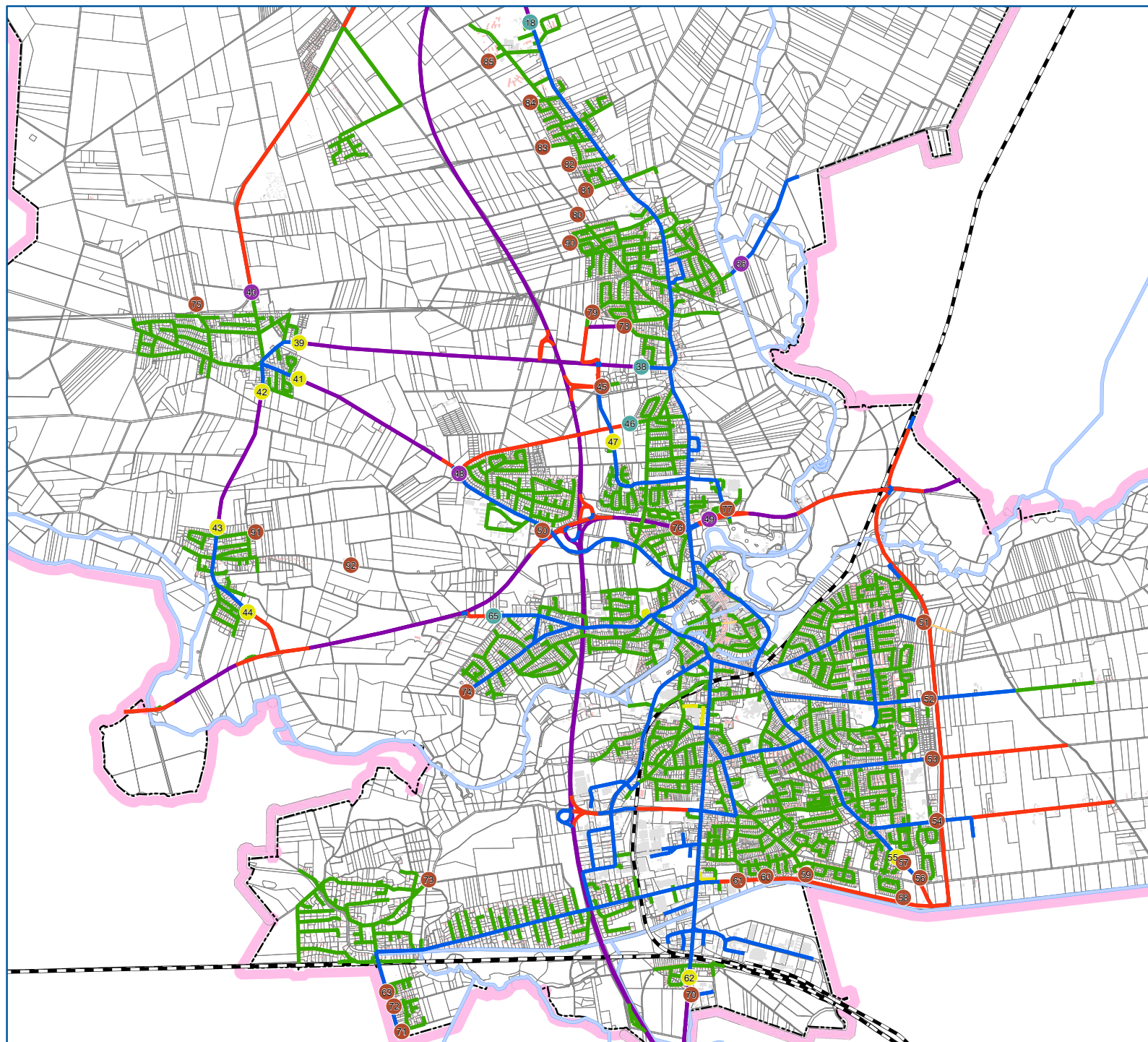
Stand Dezember 2022

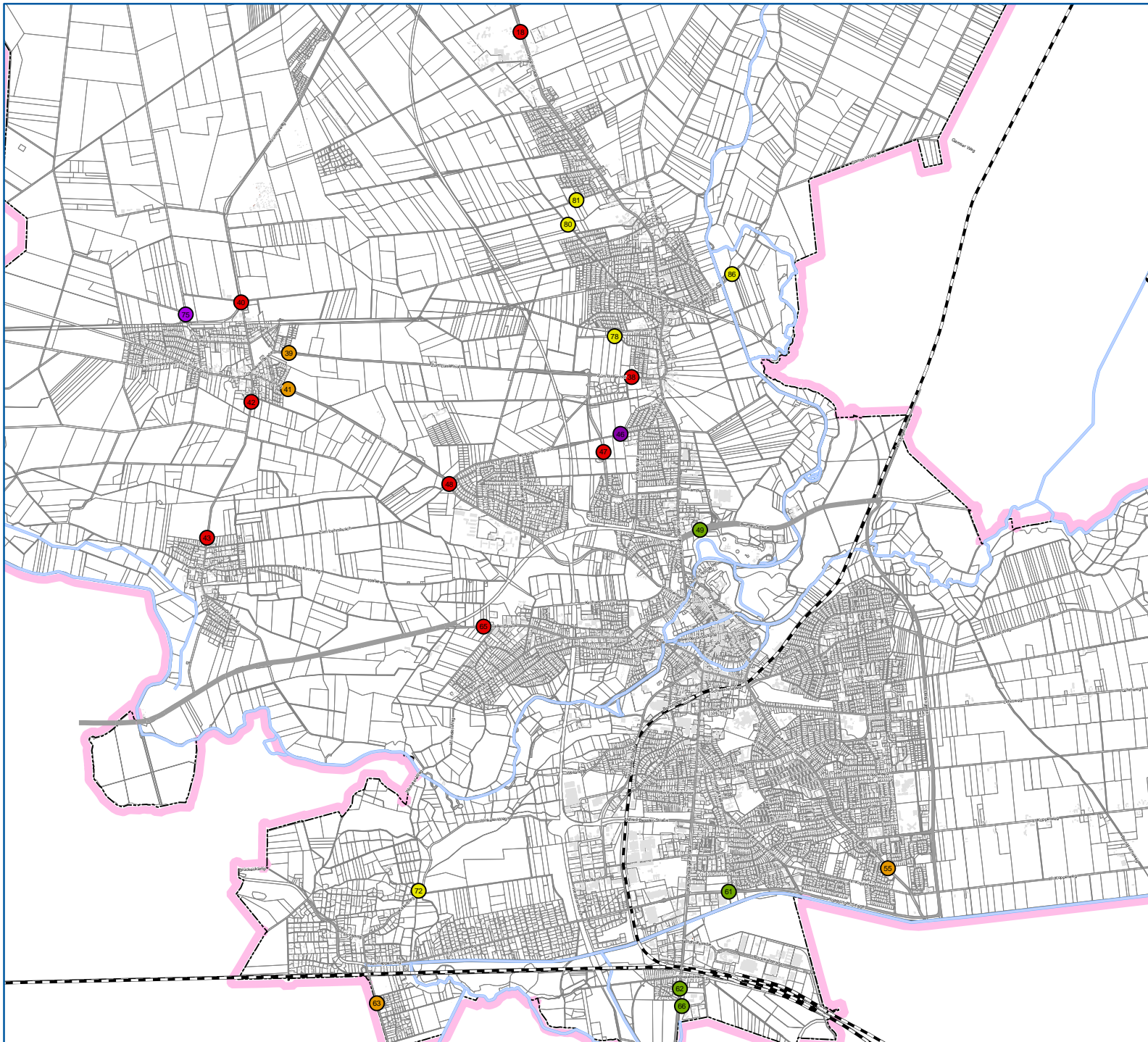


LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Querallee 36 • D-34119 Kassel
 Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
 kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de





Stadt Gifhorn

Verkehrssicherheitskonzept

Karte 13
Ortseingänge - Maßnahmen

Art der Maßnahme

- Geschwindigkeitsreduzierung durch bauliche Maßnahme
- Prüfung vorgelagerte Anordnung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Geschwindigkeitsreduzierung durch Rüttelstreifen
- Geschwindigkeitsreduzierung durch Geschwindigkeitsdisplay
- Kombination verschiedener Maßnahmen

57 Identnummer der Anlage (siehe Tabelle)

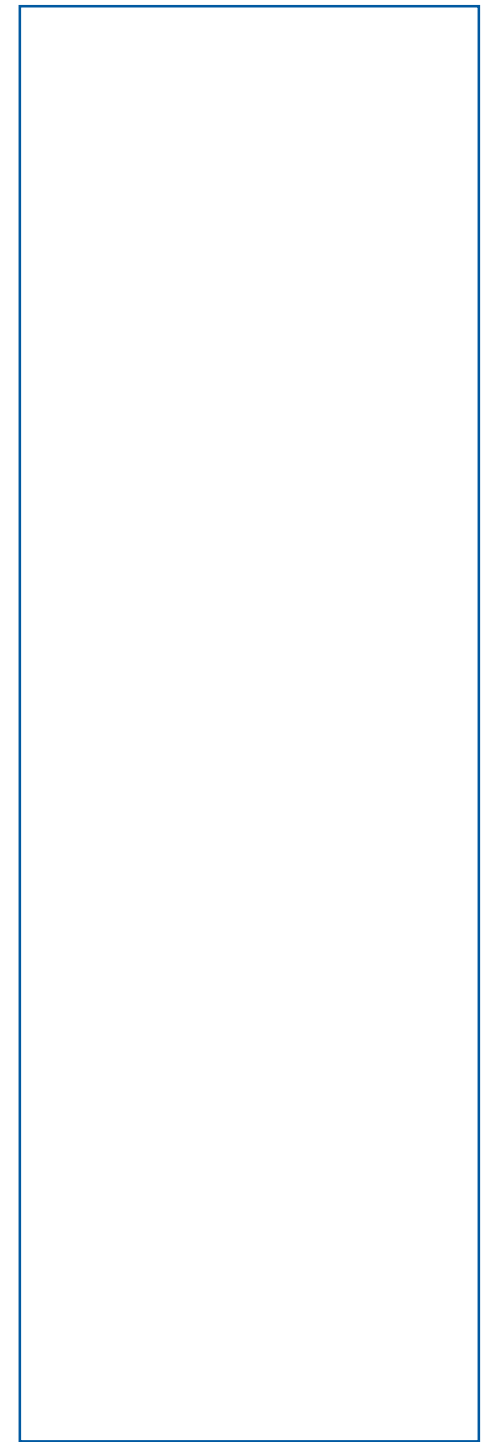
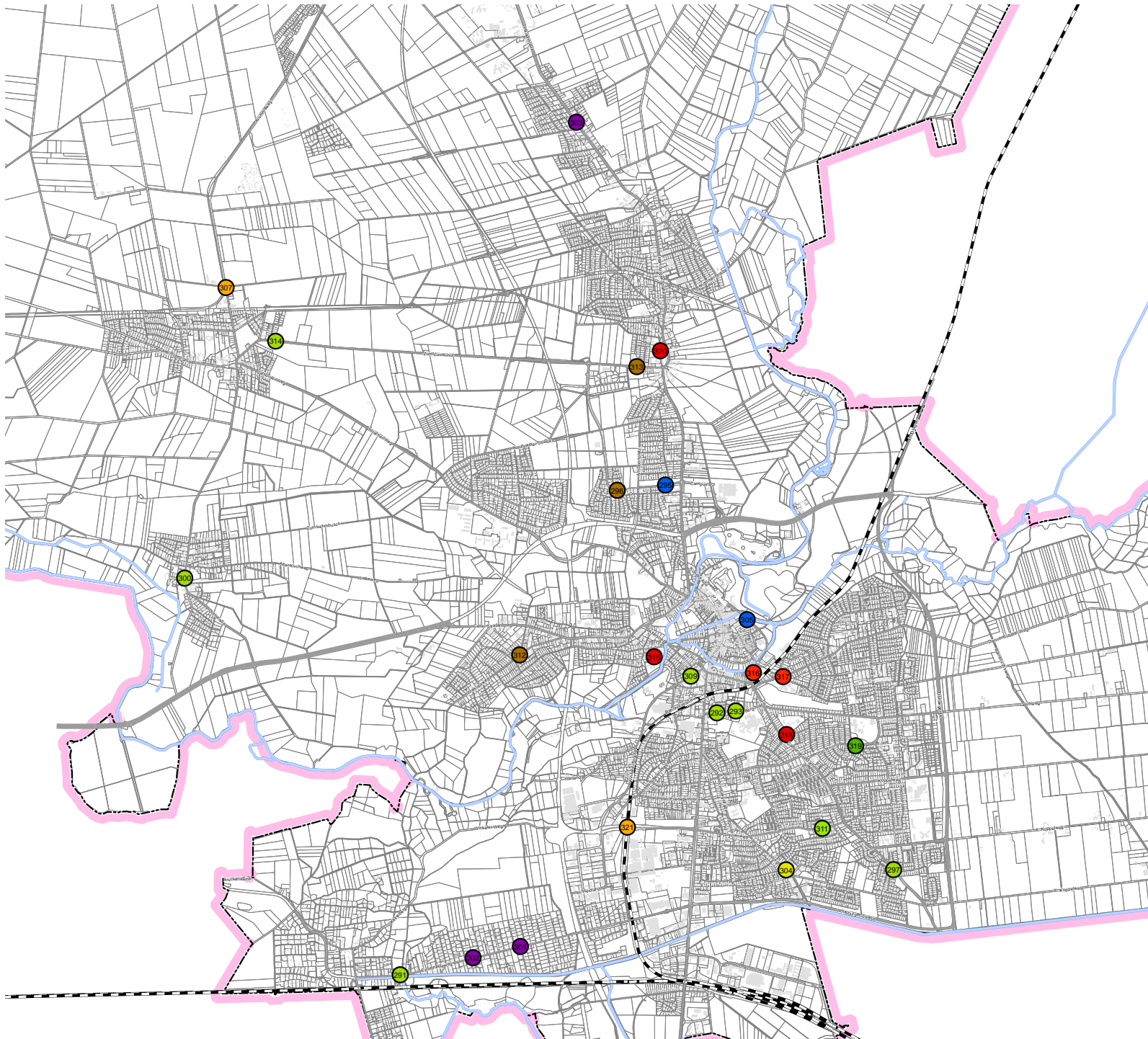
Datengrundlage

LK Argus, Stadt Gifhorn
Kartengrundlage
 Stadt Gifhorn und
 © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Stand Dezember 2022



Querallee 36 • D-34119 Kassel
 Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
 kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de